

# **DSB og den faste forbindelse over Storebælt**

**Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende kort-  
lægning og opdatering af Storebæltrelaterede  
forhold med betydning for DSB's økonomi.**

**Trafikministeriet**

**august 1996**



# Kapitel 1: Indledning og sammenfatning

## 1.1. Indledning

På et møde den 29. januar 1996 mellem DSB, A/S Storebælt og Trafikministeriets departement blev det besluttet at igangsætte et arbejde med kortlægning og opdatering af de Storebæltrelaterede forhold med betydning for DSB's økonomi.

Resultatet af dette arbejde fremgår af nærværende rapport, der bygger på en gennemgang og vurdering af de oplysninger som DSB og A/S Storebælt er fremkommet med i arbejdet.

## 1.2 Sammenfatning

Den overordnede konklusion i kapitel 2: **Togtrafik over Storebælt** er, at det stadig er forbundet med stor usikkerhed at fastlægge forudsætningerne for indtægtsgrundlaget i relation til togtrafikken mellem Øst-og Vestdanmark efter åbningen af Storebæltsforbindelsen.

For det **første** giver den faste forbindelse over Storebælt en trafikalt set væsentlig serviceforbedring for både tog- og biltrafikken. For det **andet** hersker der som altid usikkerhed om de økonomiske konjunkturer for de kommende år. For det **tredje** kan de senere års udvikling i øst-vest markedet fortolkes forskelligt.

I lyset af overstående er der mellem DSB, A/S Storebælt og Trafikministeriet enighed om, at der ikke kan foretages sikre vurderinger af DSB's passagergrundlag, før egentlige erfaringer i form af de faktiske trafiktal kan opgøres nogle år efter ibrugtagningen af den faste forbindelse.

Trafikministeriet har derfor, ud fra en samlet afvejning af de prognoser - herunder de forudsætninger, disse bygger på - og vurderinger der er fremlagt, taget udgangspunkt i en passagermængde på 8,0 mill. i år 2000, svarende til en stigning på 3 mill. passagerer som følge af den faste forbindelse. Det er i de foretagne beregninger forudsat, at halvdelen af passagerstigningen indtræffer, umiddelbart når jernbaneforbindelsen ibrugtages, og at resten af stigningen sker kontinuerligt over de næste 2 år.

I kapitel 3: **DSB's betaling til A/S Storebælt** er de i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt fastsatte kriterier for beregning af DSB's vederlag beskrevet. Størrelsen af DSB's vederlag vil i høj grad påvirkes af realrentens udvikling. A/S Storebælt lægger en nominel rente på 8 pct. p.a. og en inflation på 3 pct. p.a. - svarende til en realrente på 5,0 pct. p.a. - til grund for beregningen af DSB's vederlag. DSB-rammeaftalen indebærer, at vederlaget i de to første år reduceres. I årene efter denne aftalte nedsatte betaling, vil vederlaget givet, ovenstående realrenteforudsætning, indebære et årligt vederlag på i størrelsesordenen 1.240 mill. kr. I kapitlet er størrelsen af vederlaget beregnet under forskellige forudsætninger om realrentens udvikling, og det fremgår heraf, at såfremt den faktiske realrente istedet for 5,0 pct. p.a. bliver på 4,0 pct. p.a., vil det årlige vederlag, efter årene med aftalt reduceret betaling, blive 140 mill. kr. mindre.

I kapitel 4: **DSB's indtægter og omkostninger i 1997-2000 som følge af den faste forbindelse over Storebælt**, er givet en vurdering og beregning af de indtægts- og omkostningsændringer hos DSB, som den faste forbindelse forventes at medføre. Forskellen på DSB's indtægter og omkostninger som følge af den faste forbindelse

betegnes som DSB's nettofordele. DSB's nettofordele er i kapitlet beregnet til i størrelsesordenen 45 mill. kr. i 1997 stigende til ca. 680 mill. kr. i år 2000. Beregningen af disse nettofordele vedrører alene de indtægter og omkostninger der relaterer sig til selve togdriften, og omfatter således ikke DSB's vederlag til A/S Storebælt.

DSB's merindtægter er - med udgangspunkt i den i kapitel 2 forudsatte passagerprognose på 8 mill. passagerer i år 2000 og en forudsat ibrugtagning pr. 1.6.97 - beregnet til 225 mill. kr. i 1997 stigende til knapt 700 mill. kr. i år 2000.

DSB's omkostningsændringer som følge af den faste forbindelse over Storebælt er ligeledes beregnet med udgangspunkt i ovennævnte prognose samt ibrugtagning pr. 1.6.1997.

Omkostningsændringerne er beskrevet og beregnet for hhv. DSB-Passager, DSB-Gods, DSB-Bane, ligesom konsekvenserne for DSB's betaling af moms og energiafgifter som følge af den faste forbindelse er opgjort. DSB forventes som følge af den faste forbindelse i 1997 - hvor der kun er tale om halvårsvirkning af den faste forbindelse - at få øgede omkostninger i størrelsesordenen 180 mill. kr., hvoraf en væsentlig andel må karakteriseres som opstartsudgifter. I 1998 - hvor bl.a de sparede færgeudgifter slår fuldt igennem, og der ikke længere er opstartsudgifter - forventes DSB at få en omkostningsreduktion på 35 mill. kr. I 1999 forventes DSB at få mindreudgifter i størrelsesordenen 10 mill. kr. og i år 2000 merudgifter i størrelsesordenen 15 mill. kr. Omkostningsniveauet i de enkelte år efter 1997 er i særlig grad bestemt af, hvornår de relativt dyre tilbagevendende kontroleftersyn og hovedreparationer af togene skal finde sted.

I kapitel 5: **DSB's betalingsevne i 1997-2000 vedrørende den faste forbindelse over Storebælt og forslag til finanslov for 1997**, redegøres der for DSB's såkaldte betalingsevne givet de på forslag til finanslov for 1997 givne bevillinger, og for de forhold der bevirker, at betalingsevnen er lavere end DSB's nettofordele. Endvidere beregnes - indenfor rammerne af de givne forudsætninger - den i forhold

til den faste forbindelse samlede bevillingsmangel i forhold til de forudsatte budgetmæssige rammer for DSB's forslag til finanslov for 1997. Afslutningsvist redegøres der for forhold vedrørende DSB's vederlag til A/S Storebælt, således som dette konkret er indbudgetteret på forslag til finanslov for 1997.

DSB's betalingsevne er DSB's muligheder for, med de på finansloven givne bevillinger, og de for finanslovsforslaget for 1997 givne rammer samt udfra en - bortset fra den faste forbindelse - "alt andet lige betragtning", at afse midler til betaling af vederlag til A/S Storebælt.

DSB's betalingsevne er med de givne forudsætninger, der er baseret på en gennemgang af DSB's oplysninger og vurderinger, beregnet til -216 mill. kr. i 1997 stigende til 524 mill. kr. i år 2000.

Når DSB's betalingsevne i relation til de finanslovmæssige rammer er lavere end DSB's nettofordele vedrørende Storebæltsforbindelsen - og tilmed negativ i 1997 - er årsagen bl.a. at visse af DSB's fordele vedrørende Storebæltsforbindelsen allerede er indregnet i de for forslag til finanslov for 1997 givne bevillinger for årene 1997-2000. Hertil kommer, at DSB ikke er ydet fuld kompensation for udskillelsen af DSB-rederi i selvstændigt aktieselskab. Sidstnævnte skyldes, at kompensationen for rederiudskillelsen er sket med udgangspunkt i en ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt fra 1.1.97, jf. forudsætningerne på finansloven for 1996, og at denne forudsætning nu er ændret til en ibrugtagning pr. 1.6.97.

Sammenholdes DSB's betalingsevne med den i DSB-Rammeaftale 1995-98 forudsatte vederlagsbetaling, er der tale om en samlet bevillingsmangel i forhold til de budgetmæssige rammer, der gælder for DSB's forslag til finanslov for 1997, på i størrelsesordenen 890 mill. kr. i 1997, 375 mill. kr. i 1998 og ca. 715 mill. kr. i hvert af årene 1999 og 2000.

På forslag til finanslov for 1997 er der sket en regulering af DSB's vederlag til A/S Storebælt, således at dette på forslaget er indbudgetteret med 170 mill. kr. i 1997, 361 mill. kr. i 1998, 661 mill. kr. i 1999 og 974 mill. kr. i år 2000. Reguleringen af vederlaget er sket med udgangspunkt i en fremtidig langsigtet realrente på 4 pct. p.a. samt i den forsinkede ibrugtagning af jernbaneforbindelsen i forhold til forudsætningen i DSB-rammeaftale for 1995-98. Endelig er vederlaget reguleret som følge af de fordyrelser og forsinkelser som har bevirket, at den samlede anlægsudgift for jernbaneforbindelsen er blevet dyrere end forudsat i anlægsloven og A/S Storebælts første budget.

Af finanslovsforslaget for 1997 fremgår det, at trafikministeren i 1997 vil indlede politiske drøftelser om en ændring af anlægslovens principper for beregning af DSB's vederlag til A/S Storebælt, herunder mulighederne for at afhjælpe den storebæltrelaterede bevillingsmangel på DSB's område.

# Kapitel 2: Togtrafik over Storebælt.

## 2.1 A/S Storebælts prognosemodel

I begyndelsen af 1988 påbegyndte A/S Storebælt opbygningen af en øst-vest trafikmodel. Modellen er gennem årene blevet udviklet og revideret, og senest i forbindelse med udarbejdelsen af denne rapport har A/S Storebælt foretaget visse justeringer på grund af ændrede forudsætninger bl.a. vedrørende DSB's køreplaner.

Som led i modeludviklingsarbejdet har der været gennemført omfattende undersøgelser af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, det være sig med bil, bane, fly eller over færgernes landgange.

A/S Storebælts prognose indebærer, at der forudsættes 9,2 mill. passagerer med tog i år 2000, jf. tabellen nedenfor.

Tabel 2.1.1 A/S Storebælts trafikprognose (mill. passagerer) for år 2000 opdelt på komponenter.

<b>Basistrafik (1988/89)</b>	4,2
<b>Trafikvækst</b>	1,2
<b>Trafikspring og overflytning</b>	3,8
<b>Prognose i alt</b>	9,2

Den forudsatte vækst i antallet af passagerer, er bl.a. fastlagt under hensyntagen til forudsætningerne vedrørende den økonomiske vækst i tidligere foretagne skøn fra Finansministeriet.



Størrelsen af trafikspring og trafikoverflytning er vurderet ud fra rejsetidsbesparelsen. Grundlaget er forskellen mellem DSB's køreplan K91 og K97.

A/S Storebælt forventer, at trafikspring/ -overflytning vil give en stigning i den samlede årlige trafik på 70% (fra 5,4 mill. til 9,2 mill. passagerer). Når dette sammenholdes med en gennemsnitlig rejsetidsbeparelse på 36-37%, svarer det til en samlet rejsetidselasticitet på -1,1 til -1,2.<sup>1</sup>

Alle nuværende flyruter er i prognosen forudsat opretholdt. Der forudsættes kørselsomkostninger i bil på ca. 1,20 kr./km for fritidsrejsende.

Der er ikke i prognosen ovenfor taget højde for øget bilrådighed. Der er endvidere ikke taget højde for øget pendlingstrafik som følge af den faste forbindelse over Storebælt, idet denne ikke vurderes at give DSB's nogen økonomisk nettofordel.

---

<sup>1</sup> Følgende elasticitet er benyttet til beregning af trafikspring:

$$y = b * x^a$$

hvor y = antal passagerer, x = tid og a = elasticiteten

Elasticiteteten angiver et mål for, hvor stor en stigning i passagerantallet en reduktion af rejsetiden vil medføre. Er elasticiteteten mellem 0 og -1 betyder dette, at en reduktion på 1 procent i rejsetiden vil medføre en procentvis stigning i passagerantallet på mindre end 1 procent. Er elasticiteten mindre end -1, vil en reduktion på 1 procent i rejsetiden medføre en procentvis stigning i passagerantallet på mere end 1 procent.

## 2.2 DSB's forventninger til det fremtidige passagergrundlag

DSB forventer et mindre antal togpassagerer som følge af den faste forbindelse end A/S Storebælt. Således vurderer DSB, at antallet af passagerer vil være 7,3 - 7,8 mill. i år 2000,- mest sandsynligt i nærheden af 7,3 mill. passagerer. Tallene er fremkommet på baggrund af en konkret vurdering af de enkelte kundegrupper og markedssituationen.

DSB tager udgangspunkt i en basistrafik på 5,0 mill. passagerer i år 2000. Det lægges bl.a. til grund, at det samlede øst-vest marked kun er vokset lidt i de seneste år, til trods for, at tilgængeligheden mellem Øst- og Vestdanmark er øget. Trafikken til /fra Midt- og Nordjylland har med udviklingen på Kattegatruterne allerede opnået nogle af de tidsgevinster, der først skulle komme med Storebæltsforbindelsen. DSB lægger i øvrigt vægt på, at bilrådigheden er steget og fortsat er stigende, og at konkurrencen mellem bil og tog generelt er til ugunst for tog, idet mange bilejere kun medtager brændstofudgiften samt færgeudgiften i omkostningsvurderingerne.

DSB vurderer, at trafikspring og overflytning af trafik fra andre transportformer, herunder veje, som følge af Storebæltsforbindelsen, vil svare til 2,3 mill. - 2,8 mill. passagerer årligt og være sammensat som nedenfor.

Tabel 2.2.1 DSB's vurdering af sammensætning af trafikspring og -overflytning.

fly til tog:	600-800.000 pass.
fjernbus til tog:	150-200.000 pass.
trafikspring nuv. togrejsende:	850.000-1.150.000 pass.
trafikspring/netto fra bil:	400-600.000 pass.

Ved vurderingen anfører DSB endvidere, at tidsgevinsten for en bil hhv. en togrejse, efter den faste forbindelse, er af samme størrelsesorden, hvorfor den reelle mulighed for at overflytte bilister til tog vurderes at være mere begrænset end forudsat i A/S Storebælts prognose.

En stor del af DSB's kunder i dag er uden for erhverv (unge, arbejdsledige, pensionister) med lav tidselasticitet og en høj priselastisitet, hvorfor DSB ikke forventer et stort trafikspring fra denne gruppe. Endvidere vurderer DSB, at der næppe kan forventes en væsentlig stigning i militær-, skole-, frirejser eller korte rejser mellem Århus og Vestsjælland.

Udgangspunktet for trafikspringet er derfor de nuværende ca. 4 mill. "almindelige" øst-vest rejser.

På baggrund af konkrete vurderinger af rejsetidselasticiteter anser DSB en tidselasticitet på -0,8 som muligt, hvilket indebærer et trafikspring/ -overflytning på op til 2,8 mill. passagerer årligt.

## 2.3 Trafikministeriets sammenfattede vurdering

I det følgende er der nærmere redegjort for Trafikministeriets sammenfattede vurdering, idet der i overensstemmelse med A/S Storebælts terminologi foretages en opdeling i basistrafikken på den ene side og trafikvækst/-overflytning på den anden side.

### *Basistrafik*

Som det fremgår af tabel 2.1.1 ovenfor forudsætter A/S Storebælt en stigning i basistrafikken på 1,2 mill. passagerer fra 4,2 mill. i 1988/89 til 5,4 mill. i år 2000, når der ses bort fra effekten af den faste forbindelse.

I 1995 var antallet af togpassagerer over Storebælt ca. 4,4 mill. En stigning til 5,4 mill. passagerer indebærer således en stigning på knapt 4% p.a. i perioden 1995 til 2000. Når der tages hensyn til antallet af togpassagerer på Kattegat på knap 0,3 mill. indebærer det en stigning i det samlede øst-vest togmarked på omkring 3% p.a.

Den af A/S Storebælt forudsatte vækst synes relativt høj set i forhold til, at det samlede øst-vest togmarked kun er vokset med gennemsnitlig 0,6% p.a. fra 1991 til 1995. Det skal dog bemærkes, at antallet af togpassagerer er "kunstigt højt" i 1991 som følge af bl.a. krisen omkring Kuwait. Det vurderes, at man får et mere realistisk billede ved at tage udgangspunkt i perioden 1992-1995, hvor den gennemsnitlige vækst er på knap 2% p.a. Den forudsatte vækst på 3% p.a. synes dog fortsat på baggrund af perioden 1992-1995 at være forholdsvis optimistisk.

A/S Storebælts skøn over togtrafikken bygger på en forudsætning om en årlig økonomisk vækst på 2,7%, hvilket er en lidt højere økonomisk vækst, end forudsat i regeringens langsigtede vurderinger i forbindelse med energiplan E21.

I A/S Storebælts prognose er der ikke taget højde for et fortsat øget bilejerskab, som især vil stige med en stigning i den økonomiske vækst. Et øget bilejerskab vil trække i retning af et mindre togmarked.

Det er i den sammenhæng vigtigt at bemærke, at i perioden 1984 til 1993 er bilbestanden steget med ca. 11%, - nogenlunde svarende til stigningen i det private forbrug, og biltallet forventes også fremover at være stigende. Ifølge Trafikministeriets prognoser vil biltallet stige fra ca. 1,7 mill. biler i 1994 til over 2 mill. biler i 2005. På baggrund heraf vurderes det, at der også vil være tale om en øget bilrådighed i øst-vest trafikken.

Når forventningen til udviklingen fremover sammenholdes med den historiske udvikling, synes det derfor realistisk at regne med en ba-

sistrafik - det vil som anført sige den forventede trafik uden Storebæltforbindelsen - på omkring 5 mill. passagerer i år 2000.

#### *Trafikspring og -overflytning*

Trafikspring og -overflytning skal vurderes i forhold til en bestemt geografi. Opgørelse af rejsetidselasticiteter og internationale sammenligninger kan alene være med til at sandsynliggøre eller rejse tvivl om de foretagne vurderinger.

På baggrund af en årlig basistrafik på 5,0 mill. passagerer forventes der herefter et trafikspring på 3,5 mill., hvis der, ligesom i A/S Storebælt's prognose, kommer et trafikspring/-overflytning på 70% af basistrafikken.

Imidlertid er vurderinger af trafikspring/-overflytning, til trods for det omfattende datamateriale, forbundet med stor usikkerhed, hvorfor der også her bør vurderes med forsigtighed.

På denne baggrund synes det rimeligt at forudsætte et trafikspring på i størrelsesordenen 2,8-3,5 mill. passagerer i de økonomiske beregninger vedrørende effekten af den faste forbindelse på DSB's økonomi.

#### *Samlet vurdering*

Sammenfattende er det - med udgangspunkt i A/S Storebælt's trafikprognose og DSB's vurdering - Trafikministeriets opfattelse, at der bør tages udgangspunkt i en forventning til den fremtidige passagermængde på 7,8-8,5 mill. passagerer årligt, hvoraf 2,8-3,5 mill. passagerer er en følge af den faste forbindelse over Storebælt. På denne baggrund er det Trafikministeriets opfattelse, at der, indtil praktiske erfaringer er indhøstet, bør tages udgangspunkt i en forsigtig prognose på 8,0 mill. passagerer pr. år, når den fulde effekt af forbindelsen er opnået.

# Kapitel 3: DSB`s betaling til A/S Storebælt

## 3.1 Indledning

I det følgende gives en kortlægning og opdatering af forudsætninger med betydning for fastlæggelsen af DSB`s betaling til A/S Storebælt. Beskrivelsen er foretaget indenfor de gældende rammer, dvs. lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, DSB-Rammeaftale 1995-98 samt finansloven for 1996.

## 3.2 Grundlaget for DSB`s betaling

Præmisserne for DSB`s økonomiske forpligtelser i relation til den faste forbindelse over Storebælt er først og fremmest fastlagt i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt (L 380, 1987).

### *3.2.1 Vederlaget*

Af lovens § 9, stk. 3 fremgår det, at DSB`s vederlag for at benytte den faste forbindelse skal dække følgende fire områder:

1. DSB skal forrente og afdrage de udgifter, der er forbundet med anlægget af jernbanetunnelen under Østerrenden,
2. DSB skal forrente og afdrage udgifter, der kan henføres til jernbanens andel af det samlede anlæg over Vesterrenden,

3. DSB skal afholde halvdelen af den resterende del af udgiften til drift og vedligeholdelse af Vestbroen efter vejdelens ibrugtagning, bortset fra den udgift der medgår til vejbanens drift og vedligeholdelse, dog
4. skal DSB afholde udgifter til drift og vedligeholdelse af hele Vestbroen indtil vejdelens ibrugtagning.

Det fremgår endvidere af loven, at DSB's forrentning og afdrag af investeringer i jernbaneforbindelsen skal ske over en 30-årig periode fra jernbaneforbindelsens ibrugtagning. Vederlaget fastsættes beregningsmæssigt til et á conto-beløb, som erlægges månedligt, idet reguleringen sker ved årsafslutningen. Endelig fremgår det af loven, at der skal tilstræbes et sådant betalingsforløb, at den årlige ydelse er konstant målt i faste priser.

A/S Storebælts beregning af DSB's vederlag bygger på 2 dele:

- Beregning af de samlede anlægs- og finansieringsomkostninger (baneforbindelsens akkumulerede gæld) på ibrugtagningstidspunktet.
- Beregning af størrelsen på det årlige vederlag, givet en 30-årig afviklingsperiode.

Vederlaget opgøres indtil videre ekskl. DSB's udgifter til drift og vedligeholdelse af Vestbroen og ekskl. moms.

For såvidt angår DSB's udgifter til drift og vedligeholdelse af Vestbroen, drøfter DSB og A/S Storebælt, jf. kapitel 4, p.t. retningslinjerne for fastsættelse af DSB's andel af disse omkostninger. Det er af A/S Storebælt oplyst, at det foreløbige skøn angiver et udgiftsniveau for DSB på i størrelsesordenen 30-50 mill. kr. årligt, og at den præcise opgørelse heraf vil forligge i løbet af efteråret 1996.

Ligeledes drøftes det p.t., hvorledes momsbetalingen af værdien af jernbaneforbindelsen på ibrugtagningstidspunktet, svarende til DSB's gæld til A/S Storebælt, konkret skal håndteres.

Baneforbindelsens samlede anlægsomkostninger beregnes for perioden 1987-95 udfra den faktiske prisudvikling i A/S Storebælts entrepriser og de faktiske lånerenter. Fra 1995 og den resterende del af anlægsperioden (frem til år 2026) er den effektive lånerente forudsat at udgøre 8 pct. p.a. (nominelt), svarende til en realrente på 5 pct. p.a. med en forudsat prisstigningstakt på 3 pct. p.a.



### 3.3 Det fremtidige vederlag

Det faktiske vederlag, som DSB skal betale i forbindelse med overdragelse af jernbanedelen, er som anført ovenfor fastlagt i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt. Vederlaget skal således dække udgifter til jernbanens andel af anlægsomkostninger og disses finansiering, herunder forrentning i byggeperioden og senere forrentning. Udgifter til drift og vedligeholdelse af Vestbroen skal som nævnt tillige afholdes via vederlaget.

Anlægsudgifterne med tilhørende finansieringsudgifter i byggeperioden kendes idag med rimelig stor sikkerhed, derimod er der betydelig usikkerhed med hensyn til den fremtidige renteudvikling og dermed renteudgifterne i afdragsperioden.

A/S Storebælt forudsætter en gennemsnitlig rente på 8 pct. p.a. og en inflation på 3 pct. p.a., svarende til en realrente på ca. 5 pct. p.a.<sup>2</sup> Det er endvidere beregnet, at den akkumulerede anlægsgæld for jernbaneforbindelsen pr. 1. januar 1997 er på 18.385 mill. kr.

Med dette udgangspunkt vil det faste vederlag udgøre i størrelsesordenen 1.175 mill. kr. om året i perioden frem til og med 2026. Efter reduktion af vederlaget i 1997 og 1998, jf. nedenfor, vil vederlaget fra 1999 og i den resterende del af afdragsperioden udgøre i størrelsesordenen 1.240 mill. kr. For en nærmere beskrivelse af beregnin-

---

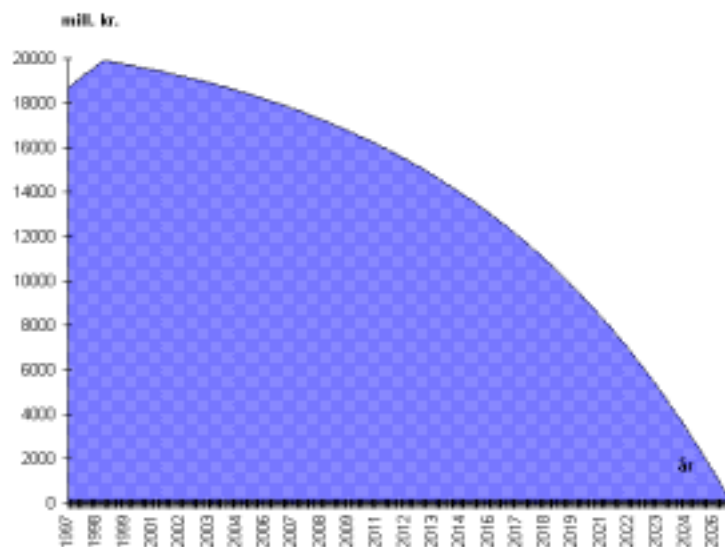
<sup>2</sup> A/S Storebælt baserer denne forudsætning på, at den gennemsnitlige realrente på A/S Storebælts lån siden 1988 har udgjort 4,8 pct. p.a., og at realrenten på en 10-årig statsobligation i de seneste 30 år har udgjort 5,2 pct. p.a.

gens forudsætninger henvises til bilag 3.1: Beregningsformel for DSB's betaling til A/S Storebælt.

DSB-Rammeaftale 1995-98 indebærer en nedsat vederlagbetaling i 1997 og 1998, således at DSB's vederlag til A/S Storebælt i 1997-prisniveau udgør 672 mill. kr. i 1997 og 777 mill. kr. i 1998.

Udviklingen i jernbaneforbindelsens gæld, med forudsat nedsat vederlagsbetaling i 1997 og 1998 jf. rammeaftalen og den nævnte realrenteforudsætning, er illustreret i figuren nedenfor.

Figur 3.3.1. Udviklingen i jernbaneforbindelsens gæld i faste priser.



Givet ovennævnte forudsætninger vil sidste vederlagsbetaling ske i 2026. De samlede ydelser har herefter udgjort ca. 51 mia. kr., hvoraf knap 40 mia. kr. er rentetilskrivninger.

Beregninger er ekskl. DSB's udgifter til drift og vedligeholdelse af Vestbroen og ekskl. moms.

Som anført ovenfor, er der betydelig usikkerhed om renteutviklingen i afdragsperioden. På denne baggrund er foretaget en skønmæssig beregning af vederlagets størrelse under forskellige realrenteforudsætninger. Beregningerne fremgår af nedenstående tabel, og er foretaget både for det faste, gennemsnitlige vederlag og vederlaget ved reduceret betaling i 1997 og 1998 jf. rammeaftale for DSB.

Tabel 3.3.1 Skøn over vederlagets størrelse ved forskellige realrente-  
forudsætninger. Mill. kr. 1997-prisniveau. Ekskl. DSB's udgifter til  
drift og vedligeholdelse af Vestbroen og ekskl. moms)

<b>Real- rente pct. p.a.</b>	<b>Nominel rente pct. p.a.</b>	<b>Inflation pct. p.a.</b>	<b>Fast ve- derlag mio. kr.</b>	<b>Vederlag efter nedslag (ramme- aftale) fra 1999 og frem</b>
5,0	8,0	3,0	1.175	1.240
3,0	6,0	3,0	915	965
4,0	7,0	3,0	1.040	1.100
4,5	7,5	3,0	1.110	1.170
5,5	8,5	3,0	1.245	1.315
6,0	9,0	3,0	1.320	1.390

Som det fremgår er den faktiske udvikling i inflation og nominel rente (realrenten) af relativ stor betydning for størrelsen af DSB's vederlag til A/S Storebælt. Det årlige vederlag efter de 2 år med aftalt, nedsat vederlagsbetaling vil således blive reduceret med 140 mill. kr. fra 1.240 mill. kr. til 1.100 mill. kr., såfremt den faktiske årlige realrente falder fra 5. pct. til 4 pct.

### 3.4 Udviklingen i DSB's vederlag til A/S Storebælt.

I anlægsloven er der ikke foretaget en præcis opdeling af det samlede anlægsbudget på bane og vej, men skønsmæssigt kan jernbaneforbindelsens anlægsbudget beregnes til 7,0 mia. kr. opgjort i 1998-prisniveau. A/S Storebælts første officielle budget i 1988 indebærer en samlet anlægsudgift for jernbaneforbindelsen på 8,3 mia. kr. tillige i 1998-prisniveau - altså en stigning på 1,3 mia. kr.

Idag forventes anlægsudgiften for jernbaneforbindelsen - tillige i 1988-prisniveau - at beløbe sig til 10,7 mia. kr. - svarende til en stigning på 2,4 mia. kr. i forhold til A/S Storebælts første officielle budget. Udviklingen i jernbaneforbindelsens anlægsbudget skyldes overvejende valget af boret tunnel frem for sænketunnel, den miljøbegrundede ændring af Halskovrampen, tunneloversvømmelsen samt forlig med den finske stat om gennemsejlingshøjden i Østerrenden. Hertil kommer, at ibrugtagningen af jernbaneforbindelsen er forsinket med godt 4 år.

Det er yderst vanskeligt at vurdere og beregne ovenstående forholds betydning for udviklingen i DSB's vederlag til A/S Storebælt. Forsigtigt vurderet indebærer de nævnte forhold, at den aktuelle forventning til vederlagets størrelse er øget med mindst 250 mill. kr. i forhold til A/S Storebælts første officielle budget.

# Kapitel 4: DSB's indtægter og omkostninger i 1997-2000 som følge af den faste forbindelse over Storebælt.

## 4.1 Indledning

Med udgangspunkt i en beskrivelse af DSB's aktiviteter vedrørende den faste forbindelse over Storebælt gives i det følgende en kortlægning og opdatering af DSB's indtægter og omkostninger som følge af den faste forbindelse. Vedrørende DSB's omkostninger som følge af den faste forbindelse over Storebælt, er der i denne sammenhæng alene tale om de omkostninger, der er direkte relateret til togvirksomheden, og altså ikke DSB's vederlag til A/S Storebælt og heller ikke de omkostninger som DSB i følge anlægsloven skal afholde til drift og vedligeholdelse af Vestbroen. Disse omkostninger skal i følge loven - når de er endeligt fastlagt - være en del af den årlige vederlagsbetaling. Med udgangspunkt i denne kortlægning og opdatering kan DSB's nettofordele og såkaldte betalingsevne beregnes jf. kapitel 5.

Beskrivelsen vedrører alene perioden 1997-2000.

## 4.2 De anvendte beregningsforudsætninger.

Som det fremgår af kapitel 2: Togtrafik på Storebælt, er det Trafikministeriets sammenfattende vurdering, at basistrafikken over Storebælt i år 2000 ville være 5,0 mill. passagerer uden den faste forbindelse. Trafikministeriet skønner, jf. kapitel 2, at en beregning og vurdering af DSB's indtægter og omkostninger som følge af den faste forbindelse, skal tage udgangspunkt i en vækst i antallet af passagerer på 3 mill. passagerer, svarende til en samlet passagemængde på 8 mill., når den fulde effekt af forbindelsen er opnået. Der forudsættes en indsvingsperiode på 2 år, således at den fulde effekt beregnes opnået den 1. juni 1999.

Indsvinget er beregnet således, at 50 pct. af passagerstigningen sker umiddelbart efter åbning af forbindelsen, og at resten af indsvinget sker lineært over de efterfølgende to år <sup>3</sup>.

I det følgende er der taget i overnstående passagemængde både vedrørende aktivitet, indtægter og omkostninger.

Det bemærkes iøvrigt, at der, jf. kapitel 2, er betydelig usikkerhed knyttet til de forudsatte passagemængder.

Indtægter og omkostninger som følge af den faste forbindelse over Storebælt, er beregnet i forhold til en referencesituation uden en fast forbindelse over Storebælt. Der er således alene taget udgangspunkt i indtægts- og omkostnings**ændringer** som følge af den faste forbindelse.

---

<sup>3</sup> Udgangspunktet på 8,0 mill. passagerer i år 2000, og det forudsatte indsving, erstatter fuldt ud hidtil forudsatte passagemængder på finansloven, herunder hidtil forudsatte effekter vedrørende banedelens forspring i forhold til vejdelene, vejbroeffekt m.m.

Indtægtsændringerne er beregnet særskilt for DSB-Passager og DSB-Gods. Omkostningsændringerne er beregnet særskilt for DSB-Passager, DSB-Gods og DSB-Bane. Momsvirkningen på DSB og størrelsen af energiafgifter som følge af den faste forbindelse er ligeledes beregnet.

## 4.3 DSB`s aktiviteter. Passager- og godsudvikling efter åbning af den faste forbindelse over Storebælt.

### 4.3.1 Passagerer

Givet de ovenfor beskrevne forudsætninger om indsving forudsættes passagerudviklingen i 1997- 2000 at være som nedenstående.

Tabel 4.3.1.1 Passagerudvikling med og uden fast forbindelse over Storebælt. 1997-2000, Mill. passagerer. Helårsvirkning.

Mill. passagerer	1997	1998	1999	2000
Antal passagerer uden fast forbindelse over Storebælt	4,78	4,85	4,93	5,00
Antal passagerer med fast forbindelse over Storebælt	5,74	7,09	7,82	8,00
<b>Passagervækst som følge af fast forbindelse over Storebælt</b>	<b>0,96</b>	<b>2,24</b>	<b>2,89</b>	<b>3,00</b>



#### 4.3.2 DSB-Gods

Der er ikke for DSB-Gods beregnet specifikke ændringer i aktivitet/mængde som følge af den faste forbindelse, men alene de merindtægter som Storebæltsforbindelsen forventes at give anledning til hos DSB-Gods, jf. tabel 4.4.3 nedenfor. Merindtægterne er således estimeret ud fra en vurdering af indtægtsudviklingen for de enkelte godsprodukter, idet disse ikke er mængdemæssigt sammenlignelige.

### 4.4. DSB's indtægter i 1997-2000 som følge af den faste forbindelse over Storebælt

I det følgende beskrives og beregnes de indtægtsændringer for DSB, der forventes at følge af Storebæltsforbindelsen, givet de beskrevne forudsætninger vedrørende trafikudviklingen. Som nævnt er disse beregninger foretaget ud fra en referencesituation uden en fast forbindelse over Storebælt.

#### 4.4.1 DSB-Passager

Den gennemsnitlige billetpris for basistrafikken på passagerområdet er idag ca. 170 kr. pr. rejse. Der forudsættes ikke at skulle ske generelle prisstigninger for togrejser over Storebælt. Dog forventer DSB gennem prisdifferentiering og en forventning om en væsentlig større andel af rejsende, der overflyttes fra andre trafikmidler til lyntog og rejser på 1. klasse, kunne opnå en gennemsnitligt billetpris på 220 kr. for de nye rejser.

Det forudsættes således ikke, at basistrafikken genererer øgede indtægter til DSB ved ibrugtagningen af den faste forbindelse.

Den gennemsnitlige billetpris for de nye rejser fremkommer således:

- Den gennemsnitlige billetpris for øst/vestrejssende udgør i dag ( i 1996-priser) 170 kr. (146 kr. + 24 kr. i pladsbillet)

- Med Storebæltsforbindelsen forventes 1. klasses andel i alt at stige fra ca. 4 pct. til 10 pct. Når det forudsættes, at hele væksten i 1. klasses andel vedrører de nye rejser, svarer dette til, at ca. 20 pct. af de nye rejser køres på 1. klasse. Herved øges gennemsnitsprisen for nye rejser med 21 kr.
- Med Storebæltsforbindelsen forventes endvidere, at 23 pct. af rejserne foregår med lyntog, hvilket betyder et lyntogstillæg på 50 kr. De nye rejser vil udgøre 75 pct. af rejserne i lyntog, hvorefter gennemsnitsprisen for nye rejser kan hæves med yderligere 28 kr.
- Med henblik på at kunne håndtere passagermængden i spidsbelastningerne, vurderes det nødvendigt at flytte prisfølsomme passagerer væk fra spidserne ved ydelse af rabatter. Rabatten vil udgøre 20 kr. pr. rejse, svarende til et fald på 4 kr. i gennemsnit pr. ny rejse.

Den gennemsnitlige billetpris for de **nye** rejser bliver med dette udgangspunkt ca. 215 kr. ( $170+21+28-4$ ), der omregnet til 1997 prisniveau fastsættes til **220 kr.**

#### 4.4.2 DSB-Gods

På godsområdet forventer DSB ikke, at konkurrenceevnen i forhold til lastbilerne forbedres afgørende som følge af den faste forbindelse over Storebælt. Der spares tid som følge af bortfald af rangering ved færgerne, men da godsmarkedet ikke er særligt tidsfølsomt (generelt kræver kunderne blot dag til dag transport over nat), vurderer DSB ikke, at dette vil påvirke godsmængderne nævneværdigt. De grundlæggende konkurrenceparametre ved indenlandske transporter anses for at være pris og fleksibilitet, og disse påvirkes ikke af den faste forbindelse over Storebælt.

DSB forventer dog øgede indtægter på godsområdet som følge af Storebæltsforbindelsen begrundet i følgende to forhold:

- Merindtægter vedrørende postkørsel på 13 mill. kr. i 1997 stigende til 27 mill. kr. i år 2000, da forbindelsen giver mulighed for en hurtigere og mere effektiv kørsel af post.

- Ophør af rangering ved færgerne og mulighederne for at køre med længere tog vurderes af DSB at give en begrænset konkurrencefordel i forhold til lastbilerne, svarende til en årlig merindtægt på ca. 10 mill. kr.

For såvidt angår omlægningen af DanLink fra Østersøen til Storebælt, og de merindtægter DSB-Gods forventes at få i denne anledning, er ikke medregnet i ovenstående, idet effekterne af omlægningen henregnes til Sønderjyllandspakkens rentabilitet, jf. også kapitel 5: DSB's nettofordele og betalingsevne vedrørende den faste forbindelse over Storebælt med tilhørende bilag 5.1.

#### *4.4.3 DSB's samlede merindtægter som følge af Storebæltsforbindelsen*

Med udgangspunkt i den i kapitel 2 forudsatte stigning i trafikken, herunder det forudsatte indsving, en gennemsnitlig billetpris for nye rejser på ca. 220 kr., samt de af DSB oplyste forventninger til merindtægter på godsområdet muliggjort af den faste forbindelse, kan der beregnes følgende merindtægter for DSB:

Tabel 4.4.3.1 Merindtægter for DSB som følge af Storebæltsforbindelsen. Ibrugtagning pr. 1.6.97. Mill. kr. 1997-prisniveau.

Mill. kr.	1997	1998	1999	2000
Passagerer	211	494	636	660
Gods	14	28	37	37
<b>I alt, merindtægter</b>	<b>225</b>	<b>522</b>	<b>673</b>	<b>697</b>

## 4.5 De samlede ændringer i DSB's omkostninger som følge af den faste forbindelse over Storebælt.

I det følgende beskrives og beregnes ændringer i DSB's omkostninger (som nævnt excl. DSB's vederlag til A/S Storebælt, herunder udgifter til drift og vedligeholdelse af Vestbroen) som følge af Storebæltsforbindelsen.

De beregnede omkostningsændringer er baseret på følgende kalkulatoriske forudsætninger:

- Der indledes trafikal prøvedrift på Storebæltsforbindelsen ved kørsel med Storebæltskrydsende godstog pr. 1. februar 1997.
- Forbindelsen ibrugtages fra den 1. juni 1997 af persontog og regionaltoget Korsør-Odense i en midlertidig køreplan, der fastholder hidtidig trafikstruktur, men reducerer transporttiden med 1 time. Godstrafikken flyttes fra 1. juni 1997 fra Rødby-Puttgarden til Storebælt, mens de internationale nattog flyttes fra 1. oktober 1997.
- Jernbanefærgerne Korsør-Nyborg indstilles fra 1. juli 1997. Der er således forudsat 1 måneds ekstra sejllads som sikkerhedsreserve.
- Der indføres en ny køreplan fra 30. september 1997.

De samlede mer- og mindreomkostninger som følge af ibrugtagningen af den faste forbindelse fra den 1. juni 1997, sammenlignet med en situation uden fast forbindelse over Storebælt, er vist i tabellen nedenfor.

Tabel 4.5.1 Omkostningsændringer som følge af den faste forbindelse over Storebælt (÷ betyder mindreudgifter). Ibrugtagning pr. 1.6.1997. Mill. kr. 1997- prisniveau.

<b>Mill. kr.</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Passager	137	18	34	58
Gods	÷38	÷118	÷118	÷118
Bane	84	76	76	76
Moms	÷6	÷18	÷9	÷9
Energiafg.	4	7	7	8
<b>I alt</b>	<b>181</b>	<b>÷35</b>	<b>÷10</b>	<b>15</b>

Den samlede nettomeromkostning på 181 mill. kr. i 1997 skyldes primært, at besparelsen på færgedriften først opnåes medio 1997, og at denne besparelse mere end opvejes af øgede udgifter, herunder forskellige opstartsudgifter.

I det følgende beskrives hovedlinjerne i de forventede omkostningsændringer for hhv. Passager, Gods, Bane, moms og energiafgifter som følge af den faste forbindelse over Storebælt.

#### *4.5.1 Omkostningsændringer for DSB-Passager*

Det forventes, at den faste forbindelse over Storebælt vil have følgende afledte effekter for omkostningsniveauet hos DSB-Passager :

Tabel 4.5.1.1 Omkostningsændringer hos DSB-Passager som følge af den faste forbindelse over Storebælt (÷ betyder mindredgifter). Ibrugtagning pr. 1.6.1997. Mill. kr. 1997-prisniveau.

Mill. kr.	1997	1998	1999	2000

Produktionsomk.	34	÷7	34	58
Opstartsomkostninger	77	25	0	0
Køreplanomlægning	26	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>137</b>	<b>18</b>	<b>34</b>	<b>58</b>

De ændrede *produktionsomkostninger* vedrører primært merudgifter til øget togkørsel, herunder øgede udgifter til vedligeholdelse og catering samt sparede færgeudgifter.

*Opstartsomkostningerne* vedrører primært udgifter til brandsikring, markedsføring samt afvikling af rangerberedskabet i Nyborg og Korsør.

*Køreplanomlægning* vedrører udgifter i forbindelse med det ekstra køreplansskift, herunder udgifter til backup-ordning.

I det følgende gives en nærmere beskrivelse af de væsentligste omkostningsændringer indenfor ovenstående tre kategorier. For en specificeret oversigt henvises til bilag 4.1: Omkostningsændringer for DSB-Passager, der giver en talmæssig oversigt over omkostningsændringer for DSB-Passager om følge af Storebæltsforbindelsen.

### ***Produktionsomkostninger***

De væsentligste ændringer i produktionsomkostningerne fremgår nedenfor.

Tabel 4.5.1.2 Ændringer i produktionsomkostninger for DSB-Passager som følge af Storebælt. (÷ betyder mindreudgifter). Ibrugtagning pr. 1.6.97. Mill. kr. 1997-prisniveau.

	1997	1998	1999	2000
Kørsel med IC og lyn-tog	38	75	70	67
Store eftersyn - IC og lyntog	7	25	43	69
Kørsel med øvrigt materiel	29	18	19	19
Sejlads på Storebælt	÷101	÷217	÷217	÷217
Catering	28	38	39	40
Markedsføring, salgsomkostninger mm.	33	54	80	80
<b>Ialt</b>	34	÷7	34	58

### ***Togkørsel og sejlads***

Den faste forbindelse indebærer merudgifter til fjerntrafikken, dvs. IC-, lyntogs- og IR-systemerne. Hertil kommer, at regionaltogskørslen på strækningen Korsør-Odense påvirkes. Togene skal med den faste forbindelse køre i tunnelen, og der skal køre flere tog på strækningen Nyborg-Odense, end tilfældet er idag. Den øgede tog-

kørsel indebærer både merudgifter til selve kørslen, men også til øget vedligeholdelse og catering. Til gengæld indebærer den faste forbindelse sparede udgifter til sejls på Storebælt.



### ***Store eftersyn af IC og lyntog***

Eftersynsprofilen ændres som følge af den faste forbindelse. De store eftersyn foretages på baggrund af antal kørte kilometer. Det er primært IC3 togene der benyttes over Storebælt, mens der på strækningen Odense-Sønderborg anvendes ER-produktet. IC3-materiellet er relativt nyt, men vedligeholdelsen bliver som nævnt mere omfattende som følge af den øgede kørsel, jf. nedenstående tabel. Tabellen viser ændringen fra en situation, hvor togene sejles over Storebælt til en situation med kørsel over Storebælt. Der er således foretaget modregning for den vedligeholdelse, der bortfalder som følge af den faste forbindelse over Storebælt.

Tabel 4.5.1.3. Vedligeholdelseeffekt for IC3 som følge af fast forbindelse over Storebælt. MM-Megameter-eftersyn.

	1997	1998	1999	2000
Sætkm.-mill.	3,5	8,9	8,9	8,9
600 MM	-	-	3,5	-
1200 MM stk.	1,7	2,8	-	-
1800 MM stk.	0,4	8,9	-4,0	5,9
2400 MM stk.	-	-	8,8	11,2

Der er stor forskel på indholdet af eftersynene. 600 MM eftersynet koster godt 1 mill. kr., 1200 MM eftersynet koster ca. 3,5 mill. kr., 1800 MM eftersyn koster ca. 1,7 mill. kr. og 2400 MM eftersynet koster godt 5 mill. kr.

I årene 1997-2000 sker der en stor stigning i omkostningerne, hvilket skyldes, at der falder flere af de dyre eftersyn i slutningen af perioden. Toppen vil dog først nås, når togmateriellet er kommet ind i en permanent vedligeholdelsescyklus. Det er forudsat, at vedligeholdelsescyklussen strækker sig over 8 år med en fast forbindelse over Storebælt, mod 10 år uden en fast forbindelse, på grund af det højere antal sætkm. pr. år for de enkelte sæt.

### **Catering**

DSB får meromkostninger til catering som følge af den faste forbindelse. Disse meromkostninger er sammensat som nedenfor.

Tabel 4.5.1.4 Meromkostninger ved catering som følge af Storebælt. Ibrugtagning pr. 1.6.97. Mill. kr. 1997-prisniveau.

Mill. kr.	1997	1998	1999	2000
Salgsvogn	5	5	5	5
Direkte forbrug	10	23	30	31
Vedligeholdelse af salgsvogn	4	4	4	4
Ombygning	9	6	-	-
<b>Ialt</b>	<b>28</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>40</b>

Ovenstående omkostningsændringer bygger på et servicekoncept, som DSB, bl.a med henvisning til andre lande, finder er hensigtsmæssigt under hensyntagen til at fastholde passagerer og tiltrække nye passagerer. De direkte merindtægter ved cate-

ring tilfalder ikke DSB, men forpagningsindehaveren. De forventede indirekte merindtægter - nemlig på billetsiden - som følge af cateringskonceptet indgår i de beregnede merindtægter i afsnit 4.4.

Konceptet bygger på følgende retningslinjer:

På 1. klasse i lyntog vil der være et let måltid samt drikkevarer inkluderet i billetprisen, svarende til en gennemsnitlig udgift pr. passager i denne kategori på 55 kr.

Begrundet i en differentiering af produktet i forhold til IC-produktet, vil der på 2. klasse i lyntog være betjening med salgsvogn og en eller flere mindre gratisydelse, sidstnævnte svarende til en gennemsnitlig udgift pr. passager i denne kategori på 5 kr.

På 1. klasse i IC vil der være buffet til fri afbenyttelse med kaffe, vand, aviser og eventuelt rundstykker/kager, svarende til en gennemsnitlig udgift pr. passager i denne kategori på 24 kr. På IC iøvrigt vil der være betjening med salgsvogn.

Idag, før den faste forbindelse, stilles der - udover betjening med salgsvogn på både 1. og 2. klasse - buffet med kaffe, vand og aviser til rådighed for 1. classes passagerne.

Det bemærkes, at merudgifterne til catering efter åbning af den faste forbindelse er skønnede, idet DSB p.t. foretager opfølgning på det foretagne udbud af hele cateringsydelsen.

Til illustration af de ovenstående cateringomkostningers andel af billetprisen, er de forudsatte billetpriser for strækningerne København-Odense og København-Århus vist i nedenstående tabel.

Tabel 4.5.1.5 Ca. billetpriser for enkeltbillet (incl. pladsbillet) København-Odense og København-Århus.

	København-Odense efterår 1997. (1997- pris-niveau)	København-Odense idag (1996-priser)	København-Århus efterår 1997. (1997-prisniveau)	København-Århus idag (1996-priser)
IC-2. klasse	ca. 180	176	ca. 250	237
IC-1. klasse	ca. 280	279	ca. 375	370
Lyntog 2.klasse	ca. 225	176	ca. 300	237
Lyntog 1. klasse	ca. 375	279	ca. 475	370

### ***Markedsføring og salgsomkostninger***

DSB forudsætter øgede udgifter til markedsføring, herunder administration. Markedsføringen vedrører udvikling af nye servicekoncepter, uddannelse af personale samt omkostninger til tryksager om priser, bagage, forbindelser mv.

Vedrørende salgsomkostninger forudsættes det, at distributionsprojektet som DSB har igangsat fra 1995, vil indebære, at de samlede distributionsomkostninger nedsættes fra ca. 20 pct. af salgsomsætningen til 12-15 pct. af salgsomsætningen.

Vedrørende Storebælt er det forudsat, at DSB's salgsomkostninger udgør 10 pct. af salgsindtægterne, idet DSB forventer, at salgsomkostningerne vil være faldende de kommende år bl.a som følge af indførelse af ny teknologi.

### ***Sammenfattende om produktionsomkostninger for DSB-Passager***

DSB har beregnet ændringerne i produktionsomkostningerne på passagerområdet med udgangspunkt i køreplaner for IC- og lyntogsproduktet, og omkostningerne er så vurderet ud fra de hidtidige erfaringer. DSB vurderer, at usikkerheden i omkostningsberegningerne især vedrører spidsbelastningerne. "Spidserne" i efterspørgslen opstår, når det samlede passagerantal - som indtægterne er beregnet ud fra - fordeles sig anderledes over døgnet, ugen og året end forudsat i planlægningen. Spidser i efterspørgslen genererer derfor omkostninger, uden at de i afsnit 4.4 beregnede indtægter stiger.

Tilsvarende usikkerhed gør sig gældende for IR produktionen.

### ***Opstartsomkostninger***

I relation til opstarten af ibrugtagningen forudsættes meromkostninger i størrelsesordenen 77 mill. kr. i 1997 og 25 mill. kr. i 1998. En væsentlig del af beløbet i 1997 vedrører materielarbejder som følge af skærpede krav til brandsikring samt andre sikkerhedskrav.

I 1997 er der ligeledes omkostninger til uddannelse af personalet. Endelig vil der være visse omkostninger vedrørende afvikling af rangerberedskabet i Korsør og Nyborg.

### ***Køreplanomlægningen***

Køreplanomlægning pr. 1. oktober 1997 skønnes at medføre meromkostninger i størrelsesordenen 26 mill. kr. Der er således for 1997 indregnet 2 køreplansskift af større rækkevidde end normale køreplansskift. DSB vurderer, at der i anledning heraf er behov for øget information, ekstrabemanding i billetsalget og på perronerne,

herunder backup-ordninger samt forstærkede vagtordninger med ledende medarbejdere til døgndisposition.

#### *4.5.2 Omkostningsændringer for DSB-Gods*

DSB-Gods vil som følge af ibrugtagningen af den faste forbindelse over Storebælt få mindsket omkostningsniveauet. Dette skyldes overvejende bortfald af færgeomkostninger.

I nedenstående tabel er sammensætningen af disse omkostningsændringer illustreret.

Tabel 4.5.2.1 Omkostningsændringer for DSB-Gods ved ibrugtagning pr. 1.6.1997.  
(÷ betyder mindreudgifter). Mill. kr. 1997-prisniveau.

Mill. kr.	1997	1998	1999	2000
Færgeomk. Storebælt	÷68	÷141	÷141	÷141
Klargøring Storebælt	÷3	÷13	÷13	÷13
Fremføring loko-personale	19	19	19	19
Fremføring energi	4	5	5	5
Fremføring vedligeh.	9	11	11	11
Fremføring faste omk.	1	1	1	1
<b>I alt</b>	<b>÷38</b>	<b>÷118</b>	<b>÷118</b>	<b>÷118</b>

Klargøringsomkostninger på Storebælt bortfalder, når overkørslen via færger ophører. Effekten er mindre i 1997, da beredskabet skal opretholdes en del af året. Omkostningerne til varetagelse af beredskab varetages af DSB-Passager, og DSB-Gods køber så ydelserne af DSB-Passager, hvorefter der sker en endelig afregning.

En væsentlig del af godstransporten mellem Sverige og Tyskland er omfattet af DanLink-aftalen. DanLink omlægges fra Østersøen til Storebælt ved åbningen af den faste forbindelse. Dette giver besparelser vedrørende færger og klargøring i Rødby. DSB-Gods' nettoomkostninger forventes reduceret med i størrelsesordenen 50 mill. kr. i 1997 og 100 mill. kr. i hvert af de efterfølgende år som følge af denne omlægning. Disse omkostningsbesparelser er imidlertid ikke medtaget i ovenstående tabel - og merindtægter er tilsvarende ikke medtaget i DSB-Gods' indtægter som følge af Storebælt, jf. afsnit 4.4.2, - idet disse ændringer ikke er henført til Storebælt, med derimod til elektrificering og kapacitetsudbygning i Sønderjylland, som har muliggjort omlægningen. Den omlagte transitgodstrafik blev således i sin tid medregnet i Sønderjyllandspakkens rentabilitet.

#### 4.5.3 Omkostningsændringer for DSB-Bane

Den faste forbindelse over Storebælt forventes at medføre nedenstående meromkostninger.

Tabel 4.5.3.1 Meromkostninger hos DSB-Bane ved ibrugtagning pr. 1.6.97. Mill. kr. 1997-prisniveau.

1997	1998	1999	2000
84	76	76	76

Hovedparten af de øgede driftsomkostninger skyldes vedligeholdelse af banetekniske installationer, dvs. sikringer og anlæg. Derudover er der vedligeholdelse af "røret", hvor omkostningsniveauet de første 5 år er beregnet til 0,3% af tunnelens frem-skrevne værdi. Endelig er der i 1997 forudsat udgifter afholdt af DSB til trafikale prøvedrift på ialt 15 mill. kr.

Det bemærkes, at ovenstående beløb er meromkostninger udover dem der følger af DSB's omkostninger til drift og vedligeholdelse af Vestbroen, jf. de indledende bemærkninger.

For en specificeret oversigt henvises til bilag 4.2: Omkostningsændringer for DSB-Bane ved ibrugtagning pr. 1.6.1997.

Udover de her angivne udgifter, vil der i årene efter år 2000 være stigende udgifter til reinvesteringer i de banetekniske anlæg og installationer.



#### *4.5.4 Moms*

DSB belastes af en lavere indgående moms som følge af, at færgebetalinger - som er fuldt momsbelagt - bortfalder, og erstattes af egenproduktion med en høj lønandel, som ikke er momsbelagt.

Modsat bliver DSB belastet af en faldende fradragsprocent som følge af den stigende andel af passagerindtægter i forhold til andre indtægter.

Nettovirkningen på sigt bliver en momsbesparelse for DSB som helhed på ca. 9 mill. kr.

Det bemærkes, at ovenstående moms ikke vedrører den moms, der relaterer sig til DSB's vederlag til A/S Storebælt, jf. kapitel 3.

#### *4.5.5 Energiafgifter*

Ved ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt øges DSB's forbrug af hhv. olie og el som følge af den øgede trafik og øgede hastigheder.

Olieforbruget forventes at stige med 5,8 mill. ltr. fra 11,7 mill. ltr. i 1997 til 17,5 mill. ltr. i hvert af de efterfølgende år. Elforbruget forventes at stige fra 22,5 mill. kwh. i 1997 til 36,3 mill. kwh. i hvert af de efterfølgende år.

Nedenfor er angivet de samlede ændringer i energiafgifterne grundet den faste forbindelse over Storebælt for hhv. DSB-Passager og DSB-Gods.

Tabel 4.5.5.1 Stigning i energiafgifter ved ibrugtagning 1.6.1997. Mill. kr. 1997-prisniveau.

Mill. kr.	1997	1998	1999	2000
Passager	2	4	4	5
Gods	2	3	3	3
<b>Ialt</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>8</b>

#### 4.6 DSB's samlede indtægts- og omkostningsændringer som følge af den faste forbindelse over Storebælt.

DSB's samlede indtægts og omkostningsændringer (excl. vederlag og herunder drift og vedligeholdelse af Vestbroen) som følge af den faste forbindelse over Storebælt og ved den forudsatte passagermængde på 8,0 mill. passagerer i år 2000 samt det forudsatte indsving, fremgår af tabellen nedenfor.

Tabel 4.6.1 DSB's samlede indtægts- og omkostningsændringer 1997- 2000 som følge af Storebælt. Ibrugtagning pr. 1.6.97. Mill. kr. 1997-prisniveau.

Mill. kr.	1997	1998	1999	2000
Merindtægter	225	522	673	697
Mindreomkostninger	÷181	35	10	÷15

Med udgangspunkt i ovenstående kan DSB's nettofordele som følge af den faste forbindelse over Storebælt (excl. DSB's vederlag til A/S Storebælt og herunder DSB's omkostninger til drift og vedligeholdelse af Vestbroen), beregnes, jf. nedenfor.

Tabel 4.6.2 DSB's nettofordele ved den faste forbindelse over Storebælt. Ibrugtagning pr. 1.6.97. Mill. kr. 1997-prisniveau.

Mill. kr.	1997	1998	1999	2000
Merindtægter	225	522	673	697
Mindreomkostninger	÷181	35	10	÷15
<b>DSB's nettofordele</b>	<b>44</b>	<b>557</b>	<b>683</b>	<b>682</b>

Som det fremgår ovenfor, er DSB's nettofordele i 1997 kun i størrelsesordenen 45 mill. kr., hvilket dels skyldes, at forbindelsen først forudsættes ibrugtaget fra 1.6.97, og dels at forskellige udgifter - herunder til opstart - mere end opvejer de sparede færgeudgifter i 1997. I år 2000 - hvor der er forudsat fuld effekt af forbindelsen - vil DSB's nettofordele være i størrelsesordenen 680 mill. kr.

# Kapitel 5: DSB's betalingsevne

## 1997-2000 vedrørende den faste forbindelse over Storebælt og forslag til finanslov for 1997

### 5.1 DSB's betalingsevne vedrørende den faste forbindelse over Storebælt 1997-2000.

DSB's betalingsevne er DSB's mulighed for, med de til forslag til finanslov for 1997 gældende bevillinger og udfra en - bortset fra den faste forbindelse - "alt andet lige" betragtning, at afse midler til betaling af vederlag til A/S Storebælt.

Givet ovenstående forudsætninger svarer DSB's muligheder for at betale et vederlag til A/S Storebælt ikke til DSB's nettofordele ved den faste forbindelse over Storebælt.

Nettofordelene er, jf. afsnit 4.6, beregnet til 44 mill. kr. i 1997 stigende til i størrelsesordenen 680 mill. kr. i år 2000.

DSB's betalingsevne er, givet de for forslag til finanslov for 1997 gældende bevillinger, lavere end disse nettofordele.

Når DSB's betalingsevne er lavere end DSB's nettofordele vedrørende Storebæltsforbindelsen - og tilmed negativ i 1997 - er årsagen bl.a, at visse af DSB's fordele vedrørende Storebæltsforbindelsen allerede er indregnet i finansloven for 1996 og tilsvarende for de til forslag til finanslov for 1997 gældende bevillinger for årene 1997-2000, og at DSB ikke er ydet fuld kompensation for udskillelsen af DSB-rederi

i selvstændigt aktieselskab. Sidstnævnte skyldes, at kompensationen for rederiudskillelsen er sket med udgangspunkt i en ibrugtagning (betaling for brug) af den faste forbindelse over Storebælt fra 1.1.97, jf. forudsætningerne på finansloven for 1996, og at denne forudsætning nu er ændret til en ibrugtagning pr. 1.6.97.

Af tabellen nedenfor fremgår forskellen mellem DSB's nettofordele og DSB's betalingssevne jævnfør de for forslag til finanslov for 1997 gældende bevillinger.

Tabel 5.1.1 DSB's betalingsevne. Forudsat ibrugtagning pr. 1.6.97. Mill. kr. 1997-  
prisniveau.

<b>Mill. kr.</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>Nettofordele</b>	<b>44</b>	<b>557</b>	<b>683</b>	<b>682</b>
a. Supplerende korrektion vedr. rederiudskillelsen	157	79	79	79
b. Overgang fra røde til grønne kontrakter	103	79	79	79
<b>Bevillingsmangel</b>	<b>260</b>	<b>158</b>	<b>158</b>	<b>158</b>
<b>DSB's betalingsevne</b>	<b>÷216</b>	<b>399</b>	<b>525</b>	<b>524</b>

Behovet for en supplerende korrektion vedrørende rederiudskillelsen (pkt. a) skyldes, at der i DSB's rammeaftale og efterfølgende finanslove er forudsat, at DSB-rederi ville blive påvirket af den faste forbindelse over Storebælt på 2 punkter, nemlig en øget konkurrence for rederiets bilprodukt i alle årene og engangsudgifter i åbningsåret vedrørende overtalligt personale (omskoling mv.).

Kompensationen til DSB for den efterfølgende udskillelse af rederiet i statsligt aktieselskab er som følge af ovenstående 157 mill. kr. lavere i 1997 og 79 mill. kr. lavere i hvert af de efterfølgende år, end den ellers ville være i en situation uden fast forbindelse over Storebælt.

Behovet for kompensation i forbindelse med overgang fra røde til grønne kontrakter (pkt.b) er begrundet i følgende forhold:

De såkaldte røde kontrakter var de kontrakter, som blev indgået med rederiet, mens dette endnu var en del af statsvirksomheden DSB. De såkaldte grønne kontrakter er de kontrakter, som er indgået med rederiet, efter at dette er udskilt i statsligt aktieselskab. De grønne kontrakter er dyrere end de røde, da der i de grønne kontrakter også er indeholdt udgifter vedrørende afskrivning, forrentning og overhead.

I forbindelse med rederiudskillelsen er DSB frem til 1.1.97 blevet kompenseret fuldt ud for merudgifter som følge af overgang fra røde til grønne kontrakter, men ikke for årene herefter.

Der udestår således en kompensation i 1997 for et halv års sejllads - idet der nu forudsættes en ibrugtagning af den faste forbindelse pr. 1.6.96 og ikke pr. 1.1.97 - samt en kompensation i alle årene, for de merudgifter som overgangen til grønne kontrakter indebærer.

Det bemærkes, at de i kapitel 4 beregnede omkostningsreduktioner er baseret på DSB's besparelser vedrørende færgesejllads med de grønne og dyrere kontrakter.

Sammenfattende indebærer pkt. a og pkt. b, at der er tale om en såkaldt bevillingsmangel på 260 mill. kr. i 1997 og 158 mill. kr. i hvert af de efterfølgende år, jf. tabellen ovenfor.

I bilag 5.1: DSB's betalingsevne, er der en nærmere redegørelse for bevillingsmanglen.

## 5.2 DSB's bevillingsmæssige situation

Som det fremgår af kapitel 3: DSB's vederlag til A/S Storebælt, indebærer DSB-rammeaftale 1995-98, at vederlaget i 1997 og 1998 forudsættes at udgøre 640 mill. kr. i 1997 og 740 mill. kr. i 1998 (i 1995-prisniveau). Under forudsætning af at det i rammeaftalen forudsatte vederlag i hhv. 1997 og 1998 betales i disse to år, og at DSB afdrager resten af gælden over de resterende 28 år, kan vederlaget i 1997-

prisniveau beregnes til nedenstående beløb. Det bemærkes, at der naturligvis knytter sig en usikkerhed til den præcise størrelse af vederlaget i årene 1999 og frem.

Tabel 5.2.1 DSB's vederlag til A/S Storebælt, jf. rammeaftale. Mill. kr. 1997-  
prisniveau.

Mill. kr.	1997	1998	1999	2000
Vederlag	672	777	1240	1240

Vederlaget i 1999 og år 2000 ovenfor er, jf. kapitel 3, beregnet under forudsætning af en årlig realrente på 5,0 pct.

Vederlaget skal, jf. kapitel 3, tillige dække udgifter til drift og vedligeholdelse af Vestbroen indtil vejdelens ibrugtagning, og herefter halvdelen af udgifterne til drift og vedligeholdelse af Vestbroen. Ovenstående vederlag er excl. DSB's udgifter til drift og vedligeholdelse af Vestbroen. DSB og A/S Storebælt drøfter p.t. bilateralt retningslinjerne for fastsættelse af udgifter til drift og vedligeholdelse af Vestbroen. A/S Storebælt har oplyst, at en foreløbig beregning af disse udgifter tyder på et udgiftsniveau i størrelsesordenen 30-50 mill. kr. årligt, og at den præcise opgørelse af DSB's andel af de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter på Vestbroen vil foreligge i løbet af efteråret 1996.

Ovenstående vederlag er ligeledes excl. momsbetaling af værdien af jernbaneforbindingen på ibrugtagningstidspunktet, svarende til DSB's gæld til A/S Storebælt på dette tidspunkt.

Fratrækkes DSB's vederlag til A/S Storebælt (excl. udgifter til drift og vedligeholdelse af Vestbroen) DSB's betalingsevne, er der i forhold til de for forslag til finanslov for 1997 gældende bevillinger tale om en samlet bevillingsmangel af følgende størrelsesorden:

Tabel 5.2.2 DSB's samlede bevillingsmangel på FFL 97. Mill. kr. i 1997 prisniveau.



Mill. kr.	1997	1998	1999	2000
DSB's beta- lingsevne	-216	399	525	524
Vederlag	672	777	1.240	1.240
<b>Bevillings- mangel</b>	<b>888</b>	<b>378</b>	<b>715</b>	<b>716</b>

Det bemærkes, at størrelsen af det forudsatte vederlag, efter årene med aftalt, nedsat vederlagsbetaling - og dermed også omfanget af bevillingsmanglen - er påvirket af realrentens udvikling. Det ovenfor angivne vederlag i 1999 og år 2000 på 1.240 mill. kr. er beregnet under forudsætning af en nominel rente på 8 pct. p.a og en inflation på 3 pct. p.a. svarende til en årlig realrente på 5,0 pct., jf. kapitel 3. Såfremt den faktiske realrente i stedet bliver 4,0 pct. p.a., vil det årlige vederlag kunne reduceres med 140 mill. kr.

### 5.3 DSB's vederlag til A/S Storebælt på forslag til finanslov for 1997.

På forslag til finanslov for 1997 er der sket en regulering af DSB's vederlag til A/S Storebælt, således at dette er indbudgetteret med nedenstående beløb.

Tabel 5.3.1 DSB's vederlag til A/S Storebælt på FFL 97. Mill. kr. 1997-prisniveau.

	F	BO 1	BO 2	BO 3

	1997	1998	1999	2000
Driftsbudget, betaling for Storebæltsforbindelsen. Reguleret vederlag	170	361	661	974

Det regulerede vederlag svarer ikke til DSB's betalingsevne, givet de på forslag til finanslov for 1997 gældende bevillinger. Forskellen mellem det regulerede vederlag og DSB's betalingsevne er på forslag til finanslov for 1997 indbudgetteret på en såkaldt budgetreguleringskonto, således at DSB's forslag til finanslov for 1997 for årene 1997-2000 budgetteknisk overholder de forudsatte bevillingsmæssige rammer.

Af finanslovsforslaget fremgår det, at trafikministeren i 1997 vil indlede politiske drøftelser om en ændring af anlægslovens principper for beregning af DSB's vederlag til A/S Storebæltsforbindelsen, herunder mulighederne for at afhjælpe den Storebæltrelaterede bevillingsmangel på DSB's område.

Reguleringen af vederlaget på forslag til finanslov for 1997 er sket med udgangspunkt i den forsinkede ibrugtagning af jernbaneforbindelsen (fra 1.1.97 til 1.6.97) samt en fremtidig langsigtet realrente på 4 pct. p.a. Endelig er der sket regulering som følge af de fordyrelser og forsinkelser, som har bevirket, at den samlede anlægsudgift for jernbaneforbindelsen er blevet dyrere end forudsat i anlægsloven og A/S Storebælts første budgetter, jfr. den nedenfor anførte tabel 5.3.2.

Bilag 3.1: Beregningsformel for DSB's betaling til A/S Storebælt.

Det fremgår af loven, at DSB's vederlag opgøres årligt, og at der betales månedlige a conto-beløb, første gang den første måned efter ibrugtagning.

Følgende beregningsformlen er benyttet i forbindelse med beregning af DSB's vederlagsbetaling til A/S Storebælt.

$$a_{t+1} = A_{t,r,i} * \frac{r_{mdr} / i_{mdr}}{1 - (1 + r_{mdr} / i_{mdr})^{-t}} * (1 + i_{mdr}).$$

hvor  $a_{t+1}$  angiver det første vederlag i løbende priser,

$A_{t,r,i}$ , angiver den akkumulerede gæld på ibrugtagningstidspunktet,

$r_{mdr}$  udtrykker den effektive låneomkostning pr. måned,

$i_{mdr}$  udtrykker inflationen pr. måned og

$t$  angiver antallet af perioder gælden skal afdrages over.



Bilag 4.1. Omkostningsændringer for DSB Passager ved ibrugtagning pr. 1. juni 1997.

Mio.kr. i 1997-PL	1997	1998	1999	2000
<b>Produktionsomkostninger</b>				
IC og lyntog, direkte omkostninger	29	66	61	58
IC og lyntog, indirekte omkostninger	8	8	8	8
IC og lyntog, togpersonale	1	1	1	1
IC og lyntog, store eftersyn	7	25	43	69
Øvrigt materiel, IR/ER Od-Sdb	-13	-2	-1	-1
Øvrigt materiel, merkørsel Kø-Od	27	22	22	22
Øvrigt materiel, togpersonale Kø-Od	5	5	5	5
Øvrigt materiel, rangering Kø-Ng, Re	-2	-7	-7	-7
Øvrigt materiel, oprethold af nattogsprodukt	12			
Catering, direkte forbrug	10	23	30	31
Catering, salgsvognsbetjening	5	5	5	5
Catering, ombygning m.v.	13	10	4	4
Salgsomkostninger	30	49	60	60
Markedsføringsomk.	0	5	20	20
DSB Passager, tab på DSB R/K	3			
Sejlads på Storebælt	-101	-217	-217	-217
<b>I alt produktionsomkostninger</b>	<b>34</b>	<b>-7</b>	<b>34</b>	<b>58</b>
<b>Opstartomkostninger</b>				
Ansættelse/uddannelse af lokopers.	3			
Uddannelse af togpersonale	3			
Tunneluddannelse lokoførere	5	1		
Indøvelse, forbrug af materielkm.	2			
Uddannelse af cateringpersonale	2			
Manuel pladsreservering ER	1			
Uddannelse af salgspersonale	1	1		
Apteringsjusteringer	7			
Materielarbejder, brandsikring	32			
Markedsføring m.v.	10	15		
Afviklingsomk. rangerbered. Kø-Ng	11	8		
<b>I alt opstartsomkostninger</b>	<b>77</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Køreplansomlægning, ekstra</b>				
Planlægning/koordinering	1			
Køreplansmateriale	2			
Spildtid/transportomk. loko-togpers.	3			
Trafikinformation	2			
Ekstrabemanding, billetsalg m.v.	7			
Pladsanvisning på perroner	3			
Backup-ordning, billetsælgere m.fl.	6			
Vagtordninger	2			
<b>I alt køreplansomlægning, ekstra</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Ændring i alt</b>	<b>137</b>	<b>18</b>	<b>34</b>	<b>58</b>
----------------------	------------	-----------	-----------	-----------



Bilag 4.2. Omkostningsændringer for DSB-Bane ved ibrugtagning af Storebæltsforbindelsen pr. 1. juni 1997 (1997-PL).

<b>Mill.kr. i 1997-PL</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b><i>Driftsomkostninger</i></b>				
Etablering og drift af	3	2	2	2
Besparelse på vedlh. af spor til Kø og Ng	-6	-6	-6	-6
Vedligeholdelse af banetekniske instal.	36	43	43	43
Vedligeholdelse af "røret"	22	26	26	26
Bortfald af indtægter fra rederi	1	2	2	2
Drift Korsør/Nyborg	3			
Energiforb. ifm. tekniske inst. i røret.	9	9	9	9
<b><i>Opstartsomkostninger:</i></b>				
Indøv, uddan., dobbeltbemand.	1			
<b><i>Trafikal prøvedrift</i></b>				
	15			
<b>Ændring i alt</b>	<b>84</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>76</b>





Bilag 5.1: DSB's betalingsevne. Redegørelse for forhold der indebærer forskel på DSB's nettofordele og DSB's betalingsevne givet de for forslag til finanslov for 1997 gældende bevillinger.

## **DSB's bevillinger efter udskillelse af rederiet**

### **a. Rederiudskillelsen**

Rederiet er udskilt af DSB og etableret som selvstændigt aktieselskab med virkning fra 1.1.95. I rammeaftalen - og finansloven for 1995 - var det imidlertid forudsat, at rederiet fortsat var en del af statsvirksomheden DSB.

I forbindelse med rammeaftalens indgåelse blev det forudsat, at den faste forbindelse ville have følgende to konsekvenser for rederiet:

1. En øget konkurrence for rederiets bilprodukt, hvilket blev vurderet til at forringe driftsresultatet med 75 mill. kr. årligt. (i 1995 prisniveau).
2. Engangsudgifter i åbningsåret vedr. overtalligt personale (omskoling mv.) samt rømning af arealer, ialt vurderet til en udgift i 1997 på 75 mill. kr. (i 1995-prisniveau).

Ovenstående udgifter - 150 mill. kr. i 1997 og 75 mill. kr. i hvert af de efterfølgende år - er med rammeaftalen og finansloven for 1995 forlods blevet fratrukket DSB's bevillinger.

Ved den efterfølgende udskillelse af rederiet fra statsvirksomheden DSB blev det forudsat, at DSB skulle holdes økonomisk neutral for udskillelsen, altså have en årlig kompensation svarende til rederiets (og bussers) forventede overskud i de enkelte år, såfremt disse var forblevet i statsvirksomheden DSB.

Kompensationen for rederiets udskillelse skal således svare til den forventede resultatudvikling i rederiet. Kompensationen i en situation uden fast forbindelse blev beregnet til følgende beløb i mill. kr.

Tabel 5.1.1 Forventet resultatudvikling i DSB-rederi uden fast forbindelse over Storebælt. Mill. kr. 1995-prisniveau.

1995	1996	1997	1998
690	770	835	875

Som det ses, forudsættes en aftagende stigning i kompensationen, svarende til en forventning om en faldende stigningstakt i driftsresultatet hos rederiet parallelt med den forventede konjunkturafmatning i perioden.

Den faktiske kompensation til DSB i forbindelse med rederiets udskillelse blev imidlertid følgende beløb:

Tabel 5.2.2 Kompensation i forbindelse med rederiudskillelsen. Mill. kr. 1995-prisniveau.

1995	1996	1997	1998
690	770	685	800

Som det fremgår, er den faktiske kompensation til DSB for udskillelsen hhv. 150 mill. kr. og 75 mill. kr. lavere i 1997 og 1998, end den ville have været i en situation uden fast forbindelse over Storebælt.

Fra DSB's umiddelbare nettofordele ved den faste forbindelse over Storebælt skal således fratrækkes de i DSB's bevillinger forudsatte effekter af den faste forbindelse, som DSB ikke er blevet kompenseret for i forbindelse med rederiets udskillelse, for at DSB's betalingsevne kan beregnes. Disse beløb udgør i 1997-prisniveau 157 mill. kr. i 1997 og 79 mill. kr. i hvert af de efterfølgende år.

## **b. Overgang fra røde til grønne kontrakter**

Ligeledes vedr. rederiudskillelsen skal der ske en kompensation for forskellen mellem såkaldte røde og såkaldte grønne kontrakter, før man når den faktiske beta-

lingsevne. Betegnelsen røde kontrakter gælder for de kontrakter, som blev indgået med rederiet, mens rederiet endnu var en del af statsvirksomheden DSB. Betegnelsen grønne kontrakter gælder for de kontrakter, som er indgået med rederiet, efter at dette er udskilt fra statsvirksomheden DSB og etableret som statsligt aktieselskab. De grønne kontrakter er dyrere end de røde, idet der heri er indeholdt udgifter vedr. afskrivning, forrentning og overhead.

I kapitel 4 er reduktionen i DSB's omkostninger, som følge af sparede udgifter til sejlads på Storebælt, beregnet på grundlag af de grønne kontrakter.

I forbindelse med rederiudskillelsen i 1995 blev DSB kompenseret i alle årene for bortfald af indtægter i medfør af de røde kontrakter, men kun kompenseret fuldt ud for forskellen mellem røde og grønne kontrakter (afskrivning, forrentning og overhead) til og med 1996.

Når der i beregningen af DSB's omkostningsændringer som følge af den faste forbindelse over Storebælt indgår den faktiske besparelse vedrørende sejlads over Storebælt, baseret på de grønne kontrakter, opstår der således en asymmetri mellem beregning af nettofordele og betalingsevne, med mindre der sker en fuld videreførelse af kompensationen for forskel mellem røde og grønne kontrakter i årene efter 1996.

Det fremgår af finansloven for 1996, at DSB er kompenseret for forskellen mellem røde og grønne kontrakter for Storebælt og Østersøen med nedenstående beløb.

Tabel 5.2.3 Kompensation på finansloven for 1996. Mill. kr. 1996-prisniveau.

1996	1997	1998	1999
194,1	72,7	74,7	74,7

Idet DSB skal kompenseres fuldt ud for forskellen mellem røde og grønne kontrakter, skal der som udgangspunkt tilføres DSB et beløb svarende til forskellen mellem den på FL 96 ydede kompensation i 1996, og den i hvert af de efterfølgende år ydede kompensation.

Som anført i afsnittet om omkostningsændringer under DSB-Gods, skal besparelser vedr. færgesejlds med gods på Østersøen ikke henregnes til Storebælt men til elektrificeringsprojektet for Sønderjylland. Kompensationsbeløbet i 1996 på 194,1 mill. kr. skal derfor reduceres med 43,3 mill. kr., svarende til den kompensation der vedrører Østersøen - tillige i 1996 prisniveau. Kompensationen for overgangen fra røde til grønne kontrakter udgør herefter 150,8 mill. kr. i 1996.

Forskellen mellem dette beløb og beløbene på finansloven for 1996, jf. ovenfor, udgør den manglende kompensation til DSB i forbindelse med overgangen fra røde til grønne kontrakter.

Det er på finansloven for 1996 forudsat, at Storebæltsforbindelsen ibrugtages pr. 1.1.97, hvorfor DSB tillige skal kompenseres for forskellen mellem røde og grønne kontrakter svarende til et halv års sejlds på Østersøen. Dette beløb udgør 21,7 mill. kr., svarende til halvdelen af 43,3 mill. kr.

Sidstnævnte har selvsagt ikke relation til Storebælt, men bør medtages i beregningen af DSB's betalingsevne, idet en korrekt beregning heraf forudsætter, at rederiudskillelsen håndteres bevillingsmæssigt neutralt.

Kompensationsmankoen vedrørende forskellen mellem røde og grønne kontrakter kan herefter beregnes til følgende:

1997:  $150,8 - 72,7 = 78,1 + 21,7 = 99,8$  mill. kr. svarende til **103 mill. kr.** afrundet i 1997-prisniveau.

1998 og hvert af de efterfølgende år:  $150,8 - 74,7 = 76,1$  kr. svarende til **79 mill. kr.** afrundet i 1997-prisniveau.