

Regeringens proposition

1999/2000:66

Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m.

Prop.
1999/2000:66

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 16 mars 2000

Göran Persson

Björn Rosengren
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen ändrade betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund.

I propositionen redovisar regeringen att anläggandet av Öresundsförbindelsen kan avslutas inom ramen för en budget på 14 750 miljoner danska kronor i 1990 års prisnivå, vilket motsvarar 21 569 miljoner svenska kronor i 2000 års prisnivå och att effekten av mervärdesskatten på broavgifterna förlänger återbetalningstiden för upptagna lån från 27 år till 30 år.

Vidare redovisar regeringen i propositionen att även de svenska landanslutningarna till Öresundsförbindelsen kan uppföras inom av riksdagen beviljade ramar, 2 600 miljoner svenska kronor i 1997 års prisnivå, exklusive kapitalkostnader och mervärdesskatt och att effekten av mervärdesskatten på broavgifterna förlänger återbetalningstiden för SVEDAB:s lån från 20 år till 28 år, exklusive delfinansieringen av Citytunneln.

Slutligen redovisar regeringen i propositionen att kostnaderna för Citytunneln nu beräknas uppgå till 7 120 miljoner svenska kronor i 1996 års prisnivå.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Ärendet och dess beredning.....	4
3	Villkoren för järnvägstrafiken på Öresundsförbindelsen.....	5
3.1	Gällande bestämmelser och villkor	5
3.2	Förändrad inriktning av järnvägspolitiken i de två länderna.....	5
3.3	En integrerad tågtrafik över Öresundsbron	7
3.3.1	Huvudman för Öresundstågtrafiken.....	7
3.3.2	Kustpilotrafiken Karlskrona – Malmö	8
3.4	Alternativa avgiftsprinciper för järnvägstrafiken	8
3.5	Förslag till avtal.....	10
4	Öresundsförbindelsens ekonomi.....	11
4.1	Mervärdesskatt på avgiften för att passera Öresundsförbindelsen.....	12
4.2	Öresundsbrokonsortiets anläggningsbudget och räntabilitet	13
4.3	Miljökontroll	16
4.4	SVEDAB:s ekonomi.....	17
5	Taxi- och busstrafik	19
5.1	Taxitrafik.....	19
5.2	Internationell busstrafik.....	20
6	Citytunneln	22
	Bilaga 1 Avtal	24
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 2000.....	28

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 1999/2000:66

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner avtalet mellan Sveriges regering och Danmarks regering om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund (avsnitt 3.5, bilagan).

2 Ärendet och dess beredning

Sveriges och Danmarks regeringar slöt den 23 mars 1991 ett avtal om en fast förbindelse över Öresund. Riksdagen godkände avtalet den 12 juni 1991 liksom de ekonomiska åtaganden som avtalet förutsatte (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Regeringen beslutade den 8 augusti 1991 att ratificera avtalet.

Med anledning av avtalet mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Öresund bildades i Sverige Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag och i Danmark A/S Øresundsforbindelsen. Dessa två helstatligt ägda bolag bildade den 27 januari 1992 ett konsortium som gavs namnet Öresundskonsortiet.

Av tilläggsprotokoll till avtalet om en fast förbindelse över Öresund framgår av punkten 4 att järnvägsföretagen i Sverige skall betala sammanlagt 150 miljoner danska kronor per år för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen och att de danske Statsbaner (DSB) skall betala ett motsvarande belopp. Beloppen skall regleras i takt med den allmänna prisutvecklingen.

Statens järnvägar (SJ) har i en skrivelse till regeringen den 12 mars 1998 meddelat att DSB och SJ avser att bedriva tågtrafik över den fasta Öresundsförbindelsen. Samtidigt meddelade SJ att möjligheten att erlægga infrastrukturavgifter för nyttjandet av förbindelsen är mycket begränsade. För godstrafiken föreslog SJ en avgift på 3 600 danska kronor per tåg och för persontrafik föreslog man att avgiften sätts till noll till dess att trafiken kan drivas med lönsamhet.

Öresundskommittén har i en skrivelse till regeringen den 3 april 1998 påtalat att den kollektiva regionaltrafiken som kommer att nyttja den fasta förbindelsen över Öresund inte får belastas med extraordinära infrastrukturavgifter.

Mot bakgrund av dessa skrivelser och önskemål från dansk sida om att göra vissa förändringar i betalningsprinciperna till följd av att DSB har uppdelats i en operatörsdel (DSB) och en infrastrukturförvaltare (Banestyrelsen) har företrädare för de två regeringarna initierat förhandlingar om bl.a. infrastrukturavgifterna för järnvägstrafiken på Öresundsförbindelsen.

Förhandlingarna har resulterat i två avtal, dels ett om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken över Öresund, dels ett om villkoren för taxitrafik mellan Sverige och Danmark.

Öresundsbroskonsortiet har i en skrivelse den 7 januari 2000 redovisat för Näringsdepartementet att varumärket för den fasta förbindelsen över Öresund kommer att vara "Øresundsbron". Samtidigt ändras Öresundskonsortiets firmanamn till Øresundsbro Konsortiet.

3 Villkoren för järnvägstrafiken på Öresunds- förbindelsen

3.1 Gällande bestämmelser och villkor

Syftet med anläggandet av Öresundsförbindelsen framgår av inledningen till avtalet mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Öresund. Enligt denna inledning är syftet att ”skapa förbättrade trafikförbindelser mellan de två länderna och därmed åstadkomma förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för utveckling av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater”.

Av avtalet framgår vidare att tillkomsten av en fast förbindelse syftar till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna och att avgifterna skall utformas med beaktande av detta syfte. Sverige och Danmark kan också träffa avtal om de närmare villkoren för järnvägstrafiken.

I ett tilläggsprotokoll till avtalet har de två regeringarna gjort vissa tillägg till huvudavtalet. Ett av dessa tillägg rör betalningen av avgiften för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. Sverige och Danmark var överens om att järnvägsföretagen i Sverige skulle betala sammanlagt 150 miljoner danska kronor i prisnivå januari 1991 för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. DSB skulle betala ett motsvarande belopp. I protokollet stadgas dessutom att det åvilar konsortiet och berörda järnvägsföretag i respektive stat att träffa avtal om de närmare villkoren för järnvägstrafiken på grundval av ovan nämnda syfte.

Öresundsbrokonsortiet har meddelat de två regeringarna att något avtal inte har kunnat träffas med berörda järnvägsföretag mot bakgrund av den nyss nämnda riktlinjen. Konsortiet har därför överlämnat till de två regeringarna att söka finna en ny lösning på betalnings- och avgiftsvillkoren för järnvägstrafiken på Öresundsförbindelsen.

SJ har också i en skrivelse till regeringen bekräftat att man inte kan sluta något avtal som innebär avgifter motsvarande 150 miljoner danska kronor i prisnivå januari 1991.

Öresundskommittén har i en skrivelse till regeringen anmodat den svenska regeringen och den danska regeringen att snarast inleda förhandlingar med trafikaktörerna på bägge sidor av Öresund, med syftet att säkra de ekonomiska förutsättningarna för utvecklingen av ett konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem, omfattande hela Öresundsregionen.

3.2 Förändrad inriktning av järnvägspolitiken i de två länderna

Regeringens bedömning: De omvärldsförändringar som har skett sedan avtalet om Öresundsförbindelsen ingicks år 1991 medför att det inte är möjligt att ta betalt av järnvägsföretagen på det sätt som då beslutades.

Danmark

Sedan avtalet om en fast förbindelse trädde i kraft har det skett en reform av järnvägens organisation i Danmark. De danske Statsbaner (DSB) har delats upp i en operatör av tågen (DSB) och i en infrastrukturförvaltare (Banestyrelsen). En motsvarande reform som den som gjordes i Sverige för tio år sedan har således även genomförts i Danmark. Banestyrelsen bildades den 1 januari 1997. I ett folketingsbeslut i maj 1998 fastslogs att järnvägstrafiken i Danmark gradvis skall avregleras och delvis upphandlas i konkurrens, att banavgifterna skall utgå från en samhällsekonomisk grundsyn samt att DSB den 1 januari 1999 skall ombildas till en självständig offentlig verksamhet som skall drivas affärsmässigt. Från och med den 1 januari 1999 avreglerades godstrafiken. Persontrafiken på det statliga danska järnvägsnätet skall utföras som en offentlig service i enlighet med kontrakt som skall upprättas mellan den danska staten och DSB. Kontakten kommer gradvis att upphandlas i konkurrens i en takt som innebär att upp till 15 % av DSB:s samlade produktion kommer att upphandlas innan utgången av år 2003. Från den 1 januari 2000 kan alla järnvägsföretag ansöka om tillgång till infrastrukturen i Danmark för att bedriva passagerartrafik utan offentligt stöd.

Sverige

Även i Sverige har det skett stora förändringar av järnvägspolitikens inriktning sedan år 1991. Riksdagen beslutade år 1995 att trafik huvudmännen skall ha trafikeringsrätt för regional tågtrafik på stomjärnvägsnätet. Godstrafiken avreglerades fr.o.m. den 1 juli 1996 (prop. 1995/96:92, bet. 1995/96:TU12, rskr. 1995/96:108). Våren 1998 beslutade riksdagen att banavgifterna på statens spåranläggningar skall baseras på samhällsekonomiska marginalkostnader samt att alla som har sitt säte inom EES-området, och uppfyller de krav som ställs i järnvägssäkerhetslagen, skall ha möjlighet att få trafikeringsrätt i Sverige för godstrafik på de europeiska järnvägskorridorerna (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Samtidigt slog riksdagen fast att SJ skall drivas affärsmässigt och att SJ måste ha en långsiktigt hållbar ställning för att kunna vara framgångsrikt på en konkurrensutsatt marknad.

Från januari år 2000 har ett antal nya tågoperatörer etablerat sig på den svenska järnvägsmarknaden. Väst kustbanan opereras av Sydvästen (BK-Tåg, VIA GTI och Go-Ahead). Natttågtrafiken till Övre Norrland sköts av Tågkompaniet och Vättertågen Skövde–Falköping–Nässjö sköts av BSM Järnväg. I Stockholms län har en ny entreprenör, Citypendeln, övertagit pendeltågtrafiken från SJ och flygpendeltrafiken mellan Arlanda flygplats och Stockholms Central utövas av Arlanda Express (A-train AB). Sammantaget innebär detta att SJ svarar för mindre än 40 % av antalet tågresor i Sverige. SJ:s andel av antalet personkilometer beräknas uppgå till ca 67 %.

De omvärldsförändringar som har skett sedan avtalet om Öresundsförbindelsen ingicks år 1991 innebär att det inte finns möjlighet att ta betalt från järnvägsföretagen på det sätt som då planerades.

3.3 En integrerad tågtrafik över Öresundsbron

3.3.1 Huvudman för Öresundstågtrafiken

Region Skåne har genom Skånetrafiken träffat ett avtal med Statens järnvägar (SJ) som innebär att Skånetrafiken skall utgöra trafikhuvudman även för den regionala järnvägstrafik som skall gå på Öresundsbron. De närmare villkoren för denna överenskommelse har reglerats i ett avtal mellan parterna. Avtalet reglerar formerna och villkoren för övergången av huvudmannskapet för den regionala järnvägstrafiken över Öresundsförbindelsen. Innebörden i avtalet är att Region Skåne, tillsammans med de danske Statsbaner (DSB), blir ansvarig för utbud, taxor och ekonomi för den kommande regionala järnvägstrafiken mellan Malmö och Köpenhamn. Region Skåne blir genom Skånetrafiken, i SJ:s ställe, part i det avtal SJ och DSB tidigare har ingått om Öresundstågtrafiken.

Avtalet mellan Skånetrafiken och SJ behandlar primärt trafiken mellan Malmö och Köpenhamn. Öresundstågtrafiken integreras genom avtalet i den övriga skånska regionaltågtrafiken. SJ blir entreprenör åt Region Skåne för genomförandet av den aktuella trafiken. Avtalet ger också förutsättningar för en fortsatt integration av Öresundstågtrafiken in i angränsande län i Sydsverige.

Genom avtalet övertar Region Skåne genom köp ägandet av totalt 11 st Öresundståg. Fem av dessa tåg är direkt hänförliga till Öresundstågtrafiken och de övriga sex tågen är följderna av ett tidigare bindande avtal om trafik med Öresundstågtrafik bortom Malmö C, bl.a. på Västkustbanan till Helsingborg och för trafiken mot Kristianstad. En integrering med befintlig Kustpilentrafik planeras.

Giltighetstiden för avtalet, i den del som det avser SJ som entreprenör åt Region Skåne för genomförande av trafiken, är fram till tidtabellskiftet i juni månad 2007. Avtalet med SJ innebär att Region Skåne blir ansvarigt för ekonomin i Öresundstågtrafiken. Den slutliga biljettaxan fastställs gemensamt av Region Skåne och DSB. Intäkterna i trafiken delas lika mellan Region Skåne och DSB. Utbudet av trafik har under flera år planerats gemensamt av de tre berörda parterna: SJ, Skånetrafiken och DSB. Dessa är också överens om den trafik som skall upprätthållas. Samma parter samt även Hovedstadsområdets Trafikselskap (HT), står också gemensamt bakom den principiella uppbyggnaden av det system för biljetter och prissättning, som kommer att gälla för genomgående resor mellan Skåne och Själland.

Region Skåne har ställt som villkor för övertagandet av huvudmannskapet för Öresundstågtrafiken i Sverige att trafiken på Öresundsbrons svenska del inte skall belastas med några andra avgifter än de banavgifter som gäller för nyttjande av statens spåranläggningar i Sverige.

3.3.2 Kustpilentrafiken Karlskrona – Malmö

Inför öppnandet av den fasta förbindelsen över Öresund pågår ett arbete med att skapa en sammanhållen interregional tågtrafik mellan de sydsvenska länen Kalmar, Kronoberg, Halland, Skåne och Blekinge. Målsättningen är att skapa ett samordnat, effektivt och ekonomiskt rationellt trafiksystem med enhetliga fordon. För närvarande förhindras detta för Blekinges del av att Blekinge kustbana inte är elektrifierad.

SJ svarar i dag för den s.k. Kustpilentrafiken (Karlskrona–Kristianstad–Malmö). Trafiken utförs i enlighet med avtal med trafik huvudmännen i Blekinge och Skåne. Trafiken går i dag med ett stort underskott för SJ. Genom den preliminära överenskommelse som SJ ingått med Skånetrafiken och BlekingeTrafiken AB har parterna träffat ett avtal som innebär en resultatförbättring (minskat underskott) för SJ i storleksordningen ca 10–15 miljoner kronor per år. Under den tid som återstår för det s.k. Kustpilenavtalet, perioden juni år 2001 till december år 2006, dvs. 5½ år, erhåller SJ en total resultatförbättring på ca 50–75 miljoner kronor.

Resultatförbättringen åstadkoms bl.a. genom att Kustpilentågen integreras med Öresundstågtrafiken redan fr.o.m. juni år 2001. Det innebär en mix av elektrifierad tåg och dieseltåg i Öresundstågtrafiken. De Kustpilentåg som inte går till Köpenhamn körs bara till Hässleholm där omstigning sker till anslutande Öresundståg. I de fall ingen anslutning finns i Hässleholm körs Kustpilentågen enbart till Kristianstad där anslutning till Öresundståg finns.

Ett villkor för ovanstående preliminära överenskommelse om Kustpilentrafiken är att Blekinge kustbana elektrifieras och att det finns ett beslut med detta innehåll senast den 30 juni 2000.

3.4 Alternativa avgiftsprinciper för järnvägstrafiken

Regeringens bedömning: Avgifterna för att nyttja Öresundsbron för järnvägstrafik bör ansluta till de principer för prissättning av järnvägsinfrastrukturen som tillämpas i respektive land. På den svenska delen av bron bör således ordinarie svenska banavgifter tas ut för passagerartåg. För godståg bör andra villkor gälla.

Skälen för regeringens bedömning: Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att det år 1991 beslutade avgiftssystemet för tåg-företagen vid nyttjandet av Öresundsförbindelsen inte längre är möjligt att tillämpa. För att trygga att Öresundsbrokonsortiet ändå får de intäkter som förutsattes skall Banverket och Banestyrelsen sköta betalningen för järnvägssektorn till Öresundsbrokonsortiet. De två länderna får sedan överväga på vilket sätt som järnvägsföretagen skall betala för nyttjandet av förbindelsen. Regeringen redovisade redan i budgetpropositionen för år 2000 (prop. 1999/2000:1 UO 22) att det mest ändamålsenliga är att Banverket skall sköta betalningarna till Öresundsbrokonsortiet och att Banverket för detta skulle kompenseras genom höjda banavgifter och höjda anslag.

Regeringarna har gemensamt identifierat och övervägt olika avgiftsprinciper för *passagerartåg* över Öresund. Det finns i grunden två olika principer för avgiftssättningen. Den ena innebär att det endast utgår en avgift för att passera bron. Den andra att avgifter tas ut för respektive del som ligger på svenskt och danskt territorium.

Med utgångspunkt från det danska och det svenska banavgiftssystemet har följande avgiftsprinciper övervägts:

- Svensk banavgift på den svenska delen av bron som tillfaller svenska staten och dansk tågkilometeravgift på den danska delen av bron som tillfaller den danska staten. Detta alternativ innebär att samma avgiftsprincip som gäller för järnvägsnätet i övrigt i Sverige respektive i Danmark, också gäller för respektive del av Öresundsförbindelsen. Det innebär att varje nation svarar för utformningen av sina avgifter inom sitt territorium.
- Svensk banavgift på den svenska delen av bron som tillfaller svenska staten och dansk särskild broavgift på den danska delen av bron som tillfaller den danska staten. Detta alternativ innebär också att varje nation svarar för utformningen av sina avgifter inom sitt territorium men att avgiften på den danska sidan följer principerna i Danmark att de stora broprojekten skall finansieras med särskilda broavgifter.
- Svensk banavgift på hela bron. Intäkterna delas lika mellan Sverige och Danmark.
- Dansk tågkilometeravgift på hela bron. Intäkterna delas lika mellan Sverige och Danmark.
- En särskild passageraravgift tas ut. Intäkterna delas lika mellan Sverige och Danmark.

De tre sista alternativen innebär att en gemensam avgift utgår för passage över Öresundsförbindelsen. Skillnaden dem emellan består endast i nivån på avgiften. Alternativet med en särskild passageraravgift skiljer sig från övriga alternativ eftersom avgiften utgår från det prognostiserade antalet passagerare omräknat till en tågavgift.

Sveriges och Danmarks regeringar har konstaterat att principen för prissättning av järnvägsinfrastrukturen är olika i de två länderna. Det har därför inte varit möjligt att finna en gemensam princip för att fastställa broavgiften för passagerartågtrafiken på Öresundsbron. De två ländernas regeringar har därför enats om att det på respektive del av bron tas ut en avgift som landet själv bestämmer och som är i överensstämmelse med principerna i respektive land.

När det gäller *godstågtrafiken* på Öresundsbron har dock Sveriges och Danmarks regeringar enats om en gemensam princip. För passage av bron utgår en avgift som är lika stor på respektive del av bron. Avgiften sätts i den nivå som SJ och DSB bedömt som företagsekonomiskt acceptabel.

Regeringens förslag: Regeringen föreslår att riksdagen godkänner ett nytt avtal som har tecknats mellan Sveriges regering och Danmarks regering och som reglerar betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägs- trafikerna på den fasta förbindelsen över Öresund.

Skälen för regeringens förslag: Det år 1991 beslutade avgiftssystemet för järnvägsföretagen som skall använda Öresundsförbindelsen är inte längre möjligt att tillämpa. Avregleringen av järnvägstrafiken i Sverige och ändrade förutsättningar i Danmark medför att andra principer för banavgifterna på bron måste tas fram. Som framgår av ovanstående redovisning har ett antal alternativa avgiftsprinciper för passagerartåg utvärderats. Sveriges och Danmarks regeringar har i ett avtal enats om ett alternativ som kombinerar principerna för banavgifter som tillämpas i de två länderna. Nedan följer en redovisning av avtalets innehåll.

Regeringarna i Danmark och Sverige har enats om att punkt 4 i tilläggsprotokollet till avtal mellan regeringarna om en fast förbindelse över Öresund skall upphöra att gälla. Denna punkt reglerade att DSB skulle erlägga 150 miljoner danska kronor årligen (prisnivå år 1991) till Öresundsbrokonsortiet och att de svenska järnvägsföretagen skulle betala lika mycket.

De två ländernas regeringar har i stället enats om att Sverige genom Banverket, och Danmark genom Banestyrelsen, vardera skall betala 187,4 miljoner danska kronor exklusive mervärdesskatt (i 1/1 2000 års prisnivå motsvarande 150 miljoner danska kronor per år i prisnivå 1/1 1991) till Öresundsbrokonsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på Öresundsförbindelsen. Beloppet regleras i takt med den allmänna prisutvecklingen. Betalningarna avräknas månatligen i lika stora delar från den dag då förbindelsen tas i bruk för järnvägstrafik. Betalning skall ske senast den sista vardagen i varje månad.

I utbyte mot att de två länderna svarar för ovanstående betalning till Öresundsbrokonsortiet erhålls rätten att var för sig, inom sitt respektive lands territorium, ta upp avgifter från tågoperatörer för nyttjande av den fasta Öresundsförbindelsen.

Följande avgifter gäller för tåg som passerar den fasta förbindelsen över Öresund och som regleras årligen i takt med den allmänna prisutvecklingen i respektive land (konsumentprisindex i Sverige och index enligt finansloven i Danmark).

Godståg: 1 938 danska kronor (i 1/1 2000 års prisnivå, exklusive mervärdesskatt) på den danska delen. 2 325 svenska kronor (i 1/1 2000 års prisnivå, exklusive mervärdesskatt) på den svenska delen. Avgiften är densamma på den svenska och den danska delen av bron.

Persontåg: 1 000 danska kronor per tåg år 2000 och år 2001, 1 125 danska kronor år 2002 och 1 266 danska kronor år 2003 (i 1/1 2000 års prisnivå, exklusive mervärdesskatt) på den danska delen. Tomma persontåg och lok utan vagnar betalar ingen avgift om de inte tar upp plats för andra tåg. På den svenska delen av Öresundsbron utgår svensk ordi-

narie banavgift enligt samma principer som i förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåranläggningar.

Avgiften vid köp av andra tjänster än av bankapacitet på Öresundsförbindelsen, delen kust-till-kust, t.ex. körström, beslutas av Öresundsbrokonsortiet.

Öresundstågtrafiken, som drivs gemensamt av DSB och av SJ/Skånetrafiken, påverkas inte av olika förutsättningar på svensk respektive dansk del av Öresundsförbindelsen genom att en ekonomisk avräkning sker mellan de två operatörerna vid nationsgränsen i syfte att eliminera olikheter i broavgift på respektive del av förbindelsen.

Avgifter från annan persontrafik än Öresundstågtrafiken och DSB:s trafik mellan Köpenhamn och Ystad (s.k. fri trafik) som erläggs för passage av Öresundsförbindelsen, skall fördelas lika mellan de två staterna. Banestyrelsen och Banverket gör en gång årligen en avstämning av de avgifter som härrör från sådan trafik på den del av förbindelsen som utgörs av Öresundsbrokonsortiets anläggning. Nettoskillnaden justeras genom en överföring mellan de två parterna.

Avtalet mellan de två ländernas regeringar kan omförhandlas om förutsättningarna för järnvägstrafiken i något av de två länderna väsentligt förändras. En revidering av avtalet skall dock ske senast år 2003 med verkan från år 2004.

Med en väsentlig förändring avses när det sker en ändring i förutsättningarna för Öresundstågtrafiken som medför att olika förutsättningar för de två operatörerna inte längre kan elimineras, samt om den antagna genomsnittsavgiften per passagerare på den danska delen av förbindelsen väsentligt kommer att ändras.

Avtalet träder i kraft trettio (30) dagar efter det att de avtalslutande parterna skriftligen har underrättat varandra om att de interna konstitutionella procedurerna för avtalets ikraftträdande har fullgjorts.

4 Öresundsförbindelsens ekonomi

Regeringen har vid ett par tidigare tillfällen efter det att riksdagen beslutade att godkänna avtalet om en fast förbindelse över Öresund, redovisat hur genomförandet av Öresundsförbindelsen går och hur denna utveckling påverkar ekonomin i projektet.

Den 1 februari 1996 beslutade regeringen att överlämna en skrivelse till riksdagen om Öresundsförbindelsens ekonomi (skr. 1995/96:130). I denna skrivelse redovisades en anläggningsbudget på 13 925 miljoner danska kronor och en planerad återbetalningstid för upptagna lån på 26 år.

I propositionen om Öresundsförbindelsen och Citytunneln (prop. 1996/97:161) lämnade regeringen också en redovisning av Öresundsförbindelsens ekonomi grundat på en reviderad anläggningsbudget. Vid detta tillfälle var 80 % av alla anläggningsentreprenader tecknade och budgeten för anläggningen kunde fastställas med relativt hög grad av säkerhet. Anläggningsbudgeten beräknades vid denna tidpunkt till 14 750 miljoner

danska kronor och återbetalningstiden för upptagna lån beräknades till 27 år.

Det finns nu skäl att åter redovisa en uppdaterad bedömning av Öresundsförbindelsens ekonomi för riksdagen. Skälen till detta är bl.a. att anläggningen står inför fullbordan och öppningsdag för trafik har beslutats av konsortiet. Vidare har taxorna för passage av förbindelsen fastställts och mervärdesskatteregler har klargjorts. Dessutom har nya trafikprognoser utarbetats och erfarenheter från Stora Bältförbindelsen i Danmark har utvärderats.

Av regeringsavtalet mellan de två länderna om en fast förbindelse över Öresund framgår att närmare bestämmelser om förbindelsens exakta avgränsning skall avtalas senare (artikel 2).

Den 11 november 1999 godkände den svenska regeringen avgränsningen av kust-till-kust förbindelsen i förhållande till svenska och danska landanläggningar.

Avgränsningen av kust-till-kust förbindelsen mot de svenska landanläggningarna har fastställts, för såväl, järnvägs- och vägförbindelsen, till omedelbart efter det vid kusten, söder om Malmö, på Lernacken etablerade landfästet för den östliga anslutningsbron.

Betalningsanläggningen för hela förbindelsen har placerats på svensk sida på Lernacken. Betalningsanläggningen utgör ett cirkelformat terminalområde på ca 89 000 kvadratmeter öster om landfästet.

På dansk sida utgår avgränsningen från Öresundsbrokonsortiets behov av att kunna skydda anläggningen mot översvämningar. Gränsen har därför fastlagts så att den konstgjorda halvöns omgivande stenvall med serviceväg tillhör Öresundsbrokonsortiet liksom tunnelportalen för anläggningen.

4.1 Mervärdesskatt på avgiften för att passera Öresundsförbindelsen

Regeringen föreslår i prop. 1999/2000:58 om mervärdesskattefrågor med anledning av Öresundsförbindelsen att avgiften som betalas för att passera över förbindelsen skall beläggas med mervärdesskatt. Reglerna inom EU är att sådana avgifter skall vara belagda med mervärdesskatt.

Eftersom förbindelsen sträcker sig över både Danmark och Sverige, kommer endast halva avgiften att beskattas med svensk mervärdesskatt. Skattesatsen är 25 %. Dessutom föreslås i propositionen att vissa förenklingar införs för återbetalning av mervärdesskatt rörande passageavgiften. Förenkningarna innebär i korthet att avdragsrätten för de svenska företagen omfattar även den del av mervärdesskatten på passageavgiften som avser dansk mervärdesskatt. Motsvarande regler för danska företagare kommer att införas i Danmark. Reglerna innebär att de återbetalningar som Särskilda skattekontoret i Ludvika gör till utländska företagare för skatten avseende passageavgifterna även skall omfatta den danska delen av mervärdesskatten. Danmark kommer att i efterskott till Sverige överföra detta belopp jämte ränta och ersättning för de ökade administrativa kostnaderna för hanteringen. Reglerna om den förenklade återbetalningen

framgår av ett avtal som träffats med Danmark och som förelagts riksdagen i prop. 1999/2000:58.

Prop. 1999/2000:66

4.2 Öresundsbrokonsortiets anläggningsbudget och räntabilitet

Regeringens bedömning: Anläggandet av Öresundsförbindelsen kan avslutas inom ramen för en budget på 14 750 miljoner danska kronor i prisnivå juli 1990. Mervärdesbeskattningen av broavgifterna förlänger återbetalningstiden för upptagna lån från 27 år till 30 år.

Skälen för regeringens bedömning

Anläggningsbudget

Öresundsbrokonsortiets anläggningsbudget är på 14 750 miljoner danska kronor i prisnivå juli 1990. I 2000 års priser motsvarar det 18 300 miljoner danska kronor eller 21 600 miljoner svenska kronor vid en valutakurs på 0,85 svenska kronor per dansk krona. Öresundsbrokonsortiets budget reviderades i maj 1997 till 14 750 miljoner danska kronor och Öresundsbrokonsortiet räknar med att kunna avsluta anläggningsarbetet inom ramar för denna budget.

I budgetrevisionen från maj 1997 ingick en reservram på 250 miljoner danska kronor för att möta diverse inte fullt ut klarlagda aktiviteter samt övriga oförutsedda utgifter. Vidare gällde förutsättningen om bidrag på minimum 250 miljoner danska kronor från EU.

Öresundsbrokonsortiet hade vid utgången av första halvåret 1999 fått löfte om EU-bidrag på 377 miljoner danska kronor (1990 års prisnivå). Öresundsbrokonsortiet har i juli 1999 fått löfte om ytterligare bidrag vilket medverkar till att skapa ekonomisk grund för målsättningen om anläggningsarbetets färdigställande till den 1 juli 2000 inom budgetens ramar. Av den totala anläggningsbudgeten har per den 30 juni 1999 använts totalt 12,9 miljarder danska kronor i prisnivå juli 1990.

De fria reserverna i den tidigare redovisade budgeten har i stor utsträckning använts till diverse merutgifter för att säkra projektets framdrift vad gäller miljö och säkerhet i anläggningsfasen. De extra tillskotten från EU har i kombination härmed gett möjlighet att genomföra förbättringar av den fysiska anläggningen och säkerheten. Dessutom har de skapat en ekonomisk förutsättning för avtal med entreprenörerna om en rad aktiviteter som medverkar till att säkra öppningen av förbindelsen för trafik den 1 juli 2000.

Den aktuella budgeten jämfört med den budget som utarbetades år 1997 i 1990 års prisnivå framgår nedan. Dessutom redovisas den aktuella budgeten i 2000 års prisnivå.

Budget milj. danska kronor	Budget 1997 prisnivå 1990	Budget 2000 prisnivå 1990	Budget 2000 prisnivå 2000
Anläggningskostnad	12 286	12 716	15 584
Byggherreorganisation	2 198	2 285	3 050
Danska landanslutningar	180	180	221
Svenska landanslutningar	61	68	83
Ersättningar m.m.	25	25	31
Budget exkl. reserver	14 750	15 274	18 969
Reserver	250	59	71
Budget totalt	15 000	15 333	19 040
EU-bidrag	-250	-583	-706
Summa	14 750	14 750	18 334

Budget milj. svenska kronor	Budget 1997 prisnivå 1990	Budget 2000 prisnivå 1990	Budget 2000 prisnivå 2000
Anläggningskostnad	14 454	14 960	18 334
Byggherreorganisation	2 586	2 688	3 588
Danska landanslutningar	212	212	260
Svenska landanslutningar	72	80	98
Ersättningar m.m.	29	29	36
Budget exkl. reserver	17 353	17 969	22 316
Reserver	294	69	84
Budget totalt	17 647	18 039	22 400
EU-bidrag	-294	-686	-831
Summa	17 353	17 353	21 569

Taxor för vägtrafiken

Under år 1999 presenterade Öresundsbrokonsortiet reviderade trafikprognoser och beslutade om taxor för vägtrafiken på bron. Nedanstående taxor gäller för enkel resa, kontant betalning vid betalstationen och utan utnyttjande av någon form av rabatt. Kategori 1–3 är inklusive mervärdesskatt. Kategori 4–7 är exklusive mervärdesskatt eftersom dessa fordonskategorier används i näringsverksamhet och har full avdragsrätt för mervärdesskatt.

Typ	Längd	Pris SEK
1 Motorcyklar		150 ¹
2 Personbilar	Upp till 6 m	275 ¹
3 Personbil med släp Varubilar Mindre distributionsbilar Minibussar	Från 6 m till 9 m	600 ¹
4 Bussar		1 200
5 Distributionsbilar	Från 9 m till 12 m	720
6 Lastbilar	Från 12 m till 16,5 m	870
7 Lastbilar	Mer än 16,5 m	1 020

¹Inkl. mervärdesskatt

Förutom ovanstående ordinarie avgifter finns det flera möjligheter att få rabatt på avgiften för att köra över Öresundsbron.

Genom att teckna ett avtal, *ØresundsBonus*, som gäller för personbilar, varubilar/minibussar/mindre distributionsbilar (6–9 meter) och distributionsbilar (9–12 meter) kan priset per tur sänkas. Ju fler gånger man kör över bron under en period på sex månader desto lägre blir genomsnittspriset. Redan efter fyra enkelresor faller priset kraftigt för en tur över Öresundsbron. Genomsnittspriset för fem resor med personbil är 250 kronor och för 50 resor 134 kronor.

För trafikanter som kör minst 24 enkelturer per månad lönar det sig bäst att teckna ett avtal som *ØresundsPendlare*. Då erläggs avgiften 4 080 kronor i förväg. Genomsnittspriset för 40 resor är 102 kronor per tur och genomsnittspriset för 50 resor är 82 kronor per tur.

Bussföretag och fraktföretag kan få rabatt med högst 10 %.

Taxorna för vägtrafiken på Öresundsbron fastställs av Öresundsbrokonsortiet enligt de principer som framgår av bl.a. tilläggsprotokollet till avtalet mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund år 1991. Av punkten 3 i nämnda protokoll framgår att nivån för färjetaxorna vid Helsingborg–Helsingör skall utgöra utgångspunkt för taxorna för vägtrafiken på bron. Av huvudavtalet framgår också att kostnaderna för projektet i sin helhet skall täckas genom särskilda trafikantavgifter. Syftet med anläggningen anges i avtalet vara att förstärka det kulturella och ekonomiska samarbetet och att utveckla en gemensam arbets- och bostadsmarknad.

Regeringen anser att huvudprinciperna enligt avtalet skall ligga fast men att utgångspunkten för konsortiets fastställande av taxor bör kunna ske med annan grund än färjetaxorna mellan Helsingborg–Helsingör. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen om det blir aktuellt att göra förändringar i de principer som utgör utgångspunkt för fastställande av taxor för vägtrafiken på bron.

Trafikprognoser

Mot bakgrund av ovanstående prisstruktur räknar Öresundsbrokonsortiet med en något större trafik under de första driftsåret än man tidigare gjort. Den genomsnittliga årsmedeldygnstrafiken beräknas bli knappt 11 800 fordon varav ca 90 % utgörs av personbilar. Trots uppjusteringen av förväntad trafik är den totala nettoändringen av intjäningen liten. Detta beror på att prognoserna förutspår en lägre överföring av lastbilstrafiken från färjeförbindelserna till den fasta förbindelsen än tidigare prognoser. Vidare har Öresundsbrokonsortiet valt att låta kundpriset för personbilar förbli opåverkat av att broavgifterna beläggs med mervärdesskatt. Tidigare prognoser utgick från att det inte skulle bli något påslag för mervärdesskatt. Trafiken beräknas fortfarande stiga med en takt av 1,7 % per år i 20 år för att därefter plana ut.

Driftkostnader

Öresundsbrokonsortiet har nu en tydligare bild av de förväntade driftkostnaderna för anläggningen. Det tidigare antagandet från år 1993 om

drift- och underhållskostnader på ca 115 miljoner kronor per år har fått justeras upp. De nya beräkningarna visar att drift och underhåll beräknas uppgå till ca 200 miljoner kronor per år och inkluderar då även drift och underhåll för järnvägen.

Räntabilitet

Med utgångspunkt från aktuell budget och nedanstående förutsättningar kan projektets räntabilitet beräknas. Förutsättningarna är följande:

- Förbindelsen öppnas för trafik den 1 juli 2000.
- Anläggningsbudgeten inkl. reserver utgör 14 750 miljoner danska kronor i 1990 års prisnivå.
- Den genomsnittliga årsmedelsdygnstrafiken på vägdelen bli 11 800 fordon efter marknadsinträngning.
- Trafiken förväntas stiga med 1,7 % per år under 20 år. Därefter utgår beräkningarna från att trafiken inte ökar ytterligare.
- Vägtrafikantavgifterna blir momsbelagda.
- Årlig betalning till Öresundsbrokonsortiet för järnvägstrafikinfrakturen utgör 300 miljoner danska kronor exklusive mervärdesskatt i 1990 års prisnivå.
- Realränta utgör 2,5 % under år 2000 samt 4 % under resten av perioden. Drift- och underhållsutgifterna utgör 200 miljoner danska kronor per år i prisnivå 1990.
- Utdelningen till moderbolagen påbörjas när det finns ett räkenskapsmässigt överskott, vilket beräknas ske år 2015.

Mot bakgrund av ovanstående beräkningsförutsättningar beräknas återbetalningstiden för upptagna lån för Öresundsförbindelsen till 30 år vilket är 3 år längre tid än vad som redovisades av regeringen i propositionen om Öresundsförbindelsen och Citytunneln år 1996 (prop. 1996/97:161). Den förlängda återbetalningstiden beror uteslutande på att broavgifterna beläggs med mervärdesskatt.

4.3 Miljökontroll

Kontroll- och styrgruppen för Öresundsförbindelsen (KSÖ) följer kontinuerligt konsekvenserna för miljön från anläggningsarbetet på kust-till-kustdelen. KSÖ avger varje halvår en rapport. Hittills har åtta halvårsrapporter presenterats.

Av den åttonde halvårsrapporten framgår att det är myndigheternas uppfattning att anläggningsarbetena har utförts inom ramarna för gällande miljövillkor. Efterlevnaden av vissa av villkoren, t.ex. nollösningen och de temporära miljöeffekterna, kan dock slutligt utvärderas först när anläggningsarbetena har slutförts.

Vid halvårsskiftet 1999 hade 99 % av de totala planerade muddringsarbetena utförts. Sedan muddringsarbetena startade har en genomsnittlig spillprocent om 4,2 % uppmätts. Spillet från muddringsmassorna har varit

ca 109 000 ton mindre än förväntat. Kvarstående muddringsarbete sker i samband med utplacering av erosionsskydd för bropelare och materialutfyllnad dels runt bropelarna närmast Flintrännan, dels runt pylonerna som skydd för påsegling av fartyg.

Efter det att muddringsarbetena i tröskelområdet i Flintrännan avslutats har det utförts opartiska mätningar i området för att bedöma om det har skett något tröskelgenombrott som skulle kunna påverka nollösningen. Den opartiska mätningen visar att det inte skett något tröskelgenombrott.

Övervakningen av ålgräs visar att myndigheternas villkor, en tillfällig reduktion med 25 %, inte har överskridits. Övervakningen av blåmusslor visar att det inte finns några tecken på reduktion av blåmusslornas utbredning.

Övervakningen av ejder visar att fåglarna håller på att vänja sig vid närvaron av den konstgjorda ön söder om Saltholm. Ejdrarna söker nu föda betydligt närmare den konstgjorda ön än år 1996 och år 1997. Antalet ruggande gäss på Saltholm och i Skåne har minskat, efter att ha ökat under flera år. Minskningen kan förmodas sättas i samband med en omfattande förorening av tungmetaller efter en stor miljöolycka i sydvästra Spanien år 1998.

4.4 SVEDAB:s ekonomi

Regeringens bedömning: De svenska landanslutningarna till Öresundsförbindelsen kan avslutas inom den beslutade ramen på 2 600 miljoner svenska kronor exklusive mervärdesskatt och kapitaltjänstkostnader. När Öresundsförbindelsen öppnar för trafik den 1 juli 2000 kommer Svensk-Danska Broförbindelsen AB:s (SVEDAB) egna kapital att bli negativt. Den kapitaltäckningsgaranti som Riksgäldskontoret ställt ut till skydd för SVEDAB:s egna kapital kommer att utnyttjas.

Skälen för regeringens bedömning: De svenska landanslutningarna till Öresundsförbindelsen utgörs av en dubbelspårig järnväg och av en motorväg. Det av staten helägda bolaget Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB svarar för planering, projektering, byggande, drift, underhåll och finansiering av anslutningarna. SVEDAB svarar också för de svenska intressena i Öresundsbrokonsoortiet. Aktierna i SVEDAB förvaltas av Vägverket och Banverket.

Samtliga anläggningsarbeten på de anslutande väg- och järnvägarna till Öresundsförbindelsen kommer att vara klara till dess att förbindelsen öppnas för trafik. Anläggningarna kan uppföras inom den ekonomiska ram som riksdagen beslutade år 1997. Det innebär att anläggningsbudgeten på 2 600 miljoner kronor i 1997 års prisnivå exklusive kapitalkostnader och mervärdesskatt hålls. SVEDAB:s lån beräknas totalt uppgå till 3 700 miljoner kronor år 2000.

För de svenska landanläggningarna har såväl broar, tunnlar, arbetena på bangårdsområdet som den dubbelspåriga järnvägen färdigställts. Kontaktledningarna har spänningssatts och signalställverket har tagits i drift. Även motorvägen har under året färdigställts upp till och med bär-

lagernivån. Under året påbörjades utbyggnad av en resandestation vid Svågertorp.

Fasadåtgärder har vidtagits på ca 750 hyreslägenheter och ett 25-tal villor längs kontinentalbanan för att reducera inomhusbuller från framtida tågtrafik, så att de av regeringen beslutade bullerriktvärdena kan hållas. SVEDAB:s förslag till framtida kontrollprogram för kontinentalbanan har godkänts av miljönämnden i Malmö. Beslutet har dock överklagats av två fastighetsägare. SVEDAB har ej kunnat bli överens med dessa om tillträde och bullerskyddsåtgärdernas utformning och omfattning. SVEDAB:s begäran om tillägg till regeringens tillåtlighetsbeslut, vilket innebär att tillsynsmyndigheten skulle kunna avgöra tvister mellan SVEDAB och fastighetsägare om åtgärders omfattning, avslogs av regeringen.

SVEDAB:s ekonomi och finansiering

Öresundsförbindelsens ekonomi baseras på att låna till anläggningskostnaderna, lån som sedan återbetalas via avgifter från förbindelsens väg- och järnvägstrafik. Intäkterna administreras av Öresundsbrokonsortiet. Öresundsbrokonsortiet förväntas göra årliga utbetalningar till moderbolagen (SVEDAB och A/S Øresundsförbindelsen) så att dessa kan börja avveckla sina skulder så tidigt som möjligt. Utdelningen till moderbolagen kommer att ske när konsortiet redovisat fritt eget kapital.

De svenska landanläggningarna finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Regeringen har medgivit Riksgäldskontoret att till SVEDAB låna ut högst 2 600 miljoner svenska kronor i prisnivå januari 1997 jämte belopp för kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt för utbyggnader av de svenska landanläggningarna. Regeringen har även medgivit Riksgäldskontoret att till SVEDAB låna ut ytterligare 1 795 miljoner svenska kronor i prisnivå januari 1997, jämte belopp för kapitaltjänstkostnader för investeringar i Citytunnelprojektet.

Prognosen för SVEDAB:s projekt är att fastställd budget och tidsplan kommer att följas.

SVEDAB:s totala lån i löpande prisnivå uppgick vid årsskiftet till 2 770 miljoner svenska kronor. Lånen är för utbyggnader av de svenska landanläggningarna, några lån för investeringar i Citytunnelprojektet har ännu ej varit aktuellt. Hittills har SVEDAB erhållit beslut om 21,5 miljoner euro i EU-bidrag, vilket motsvarar ca 191,5 miljoner svenska kronor.

Som framgår av avsnitt 4.1 kommer avgifterna för att passera Öresundsförbindelsen att beläggas med mervärdesskatt. De ekonomiska effekterna av detta för Öresundsbrokonsortiet har redovisats i avsnitt 4.2. Återbetalningstiden för lånen ökar med tre år vilket är en relativt begränsad effekt. För SVEDAB:s del blir effekten större eftersom utdelningen av vinstmedel från Öresundsbrokonsortiet senareläggs i förhållande till tidigare situation när man utgick ifrån att ingen mervärdesskatt skulle tagits ut på avgifterna på bron.

För SVEDAB kommer återbetalningstiden för upptagna lån att öka från 30 år till 38 år, dvs. en förlängning med 8 år. Motsvarande effekt erhålls även på de danska landanslutningarna. Där ökar återbetalningstiden med 12 år. Skillnaden består primärt i att de danska och svenska bolagen har

olika stor låneskuld i utgångssituationen till följd av olika kostnader för landanslutningarna och att det är en väsentlig skillnad i årliga driftkostnader för de två landanslutningarna.

SVEDAB:s egna kapital

SVEDAB redovisar utöver egen verksamhet även hälften av Öresundsbrokonsortiets vinster och förluster. Till följd av initiala negativa resultat och det faktum att SVEDAB:s aktiekapital endast är 8 miljoner kronor kommer SVEDAB:s egna kapital att understiga hälften av det registrerade aktiekapitalet redan under öppningsåret. Detta innebär att Riksgäldskontorets, tidigare Vägverkets och Banverkets, kapitaltäckningsgaranti kommer att utnyttjas för att se till att aktiekapitalet aldrig understiger hälften av det registrerade kapitalet.

5 Taxi- och busstrafik

För att möjliggöra en god trafikförsörjning och service till regionen kommer öppnandet av den fasta förbindelsen innebära krav på ökade möjligheter att köra med taxi och buss över Öresund. Inom ramen för EG-lagstiftningen finns det redan i dag regler för hur den gränsöverskridande busstrafiken skall hanteras. Läget är dock annorlunda för den gränsöverskridande taxitrafiken.

5.1 Taxitrafik

Regeringens bedömning: Ett bilateralt avtal har ingåtts mellan Sveriges regering och Danmarks regering för att reglera taxitrafiken mellan Sverige och Danmark.

Skälen för regeringens bedömning

Nationella regler

I Sverige är taxitrafiken avreglerad sedan den 1 juli 1990 (prop. 1987/88:50 bil. 1, prop. 1987/88:78, bet. 1987/88:TU15, rskr. 1987/88:166). Avregleringen innebar bl.a. att en obligatorisk anslutning till beställningscentraler, behovsprövning av tillstånd, indelning i trafikområden samt kommanderingsplaner slopades. Någon av staten fastställd maximitaxa skulle inte heller finnas. Samtidigt skärptes kraven vad gäller prövningen av de tillståndssökandes lämplighet och den uppföljande kontrollen av lämpligheten.

I Danmark är taxinäringen starkt reglerad innebärande bl.a. att varje kommun gör en prövning om antalet taxitillstånd som behövs för att upprätthålla en god servicenivå inom området. Tillstånden till taxitrafik är således knutna till en viss kommun och tillståndshavaren kan som regel endast ta upp passagerare inom kommunen.

Internationella regler

De flesta multilaterala och bilaterala avtal om vägtransporter som länderna har ingått omfattar i regel inte persontransporter med fordon med högst nio personer, dvs. taxitransporter. EG-lagstiftningen reglerar endast förhållanden som gäller fordon anpassade för fler än nio personer inklusive föraren. För att möjliggöra denna typ av trafik mellan de båda länderna krävs således att ett särskilt bilateralt taxiavtal ingås mellan ländernas regeringar. Ett sådant avtal undertecknades den 3 mars 2000.

Ett bilateralt taxiavtal

Som framgår av redogörelsen är det stora skillnader mellan förutsättningarna att bedriva taxitrafik i Sverige och Danmark. Taxiavtalet ger uttryck för en sammanjämkning av de olika systemen i syfte att skapa förutsättningar för effektiva taxitransporter och ytterst bidra till integrationen i regionen.

Enligt avtalet skall ett taxiföretag hemmahörande i antingen Sverige eller Danmark tillåtas att göra följande:

- Ta upp passagerare i det egna landet och transportera dem till det andra landet.
- Ta upp passagerare i det andra landet vid särskilt anordnade taxistationer. Dessa upptagningspunkter anges i ett tilläggsprotokoll. Utpekade upptagningspunkter är för närvarande vid flygplatserna Kastrup och Sturup.
- Ta upp passagerare på andra platser i det andra landet än vid de ovan nämnda upptagningsplatserna om befodringsavtal har träffats innan företaget ankommer till det andra landet. Taxitransporter i transit genom det andra landet tillåts också.

Taxitransporter mellan två platser inom det andra landet, s.k. cabotage, kommer inte vara tillåtna enligt avtalet.

För att undvika onödig tomkörning, som av miljöskäl är olämpligt, och för att skapa så goda betingelser som möjligt för integration i regionen har det ansetts vara mycket angeläget att tillåta att svenska eller danska transportörer tar upp passagerare vid särskilda upptagningspunkter i det andra landet utan att befodringsavtal för passagerarna träffats innan de ankommit till det andra landet. Från svensk sida har förordats att upptagningspunkterna inte enbart bör utgöras av Kastrup och Sturup. Frågan om upptagningspunkter avses närmare ses över inom ett år från taxiavtalets ikraftträdande.

5.2 Internationell busstrafik

Regeringens bedömning: Någon ytterligare reglering av gränsöverskridande busstrafik är inte nödvändig.

Nationella regler

Den 1 januari 1999 släpptes den interregionala busstrafiken i princip helt fri i Sverige (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:226). Detta innebär att ingen skadlighetsprövning längre görs gentemot järnvägstrafiken. En skadlighetsprövning behålls däremot gentemot trafik-huvudmännens regionala trafik.

I Danmark är både den regionala och den interregionala busstrafiken reglerad – den regionala trafiken dock i mindre omfattning. I Danmark gäller samma skadlighetsprövning på regional som på nationell nivå i förhållande till huvudmännens trafik.

Internationella regler

Gränsöverskridande busstrafik regleras inom EU genom rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss, senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 11/98. För tillfällig trafik krävs inga särskilda tillstånd. För internationell linjetrafik krävs däremot tillstånd. Med linjetrafik avses persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. I förordningen finns regler som anger i vilka fall en ansökan till gränsöverskridande linjetrafik får avslås. Av förordningen framgår vidare att fr.o.m. den 1 januari 2000 skall en ”skyddsklausul” tillämpas som innebär att en medlemsstat får, med kommissionens samtycke, tillfälligt upphäva eller återkalla tillståndet att bedriva internationell busstrafik om en befintlig internationell busstrafik allvarligt påverkar en jämförbar järnvägstrafiks livsduglighet på de direkt berörda avsnitten. Förordningen ger också medlemsstaterna möjlighet att träffa bilaterala och multilaterala avtal om ytterligare liberaliseringar av sådan verksamhet som omfattas av förordningen, särskilt i fråga om tillståndssystemet och om förenkling eller avskaffande av kontrolldokument.

Cabotagetrafik regleras inom EU genom rådets förordning (EG) nr 12/98 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande. Enligt förordningen är cabotagetrafik tillåten med undantag för ren nationell linjetrafik. Cabotage inom ramen för internationell linjetrafik är emellertid tillåten. Stads- och förortstrafik omfattas inte av cabotagereglerna.

Sammanfattningsvis kan sägas att busstrafikförordningens bestämmelser skall tillämpas på den framtida busstrafiken över Öresund vilket innebär bl.a. att utförandet av linjetrafik mellan Sverige och Danmark kräver tillstånd från respektive lands behöriga myndighet.

Regeringens bedömning: Citytunneln bedöms bli ca 2 000 miljoner kronor dyrare än beräknat.

Skälen för regeringens bedömning: Riksdagen har godkänt ett avtal mellan staten, Banverket, SJ, Malmö kommun och Region Skåne om byggandet av Citytunneln under Malmö (prop. 1996/97:161, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32).

För genomförandet har avtalsparterna bildat ett bolag benämnt Citytunnelkonsortiet i Malmö. Kostnaderna för projektet beräknades år 1996 till 4 950 miljoner svenska kronor och fördelas enligt följande:

Huvudman	miljoner svenska kronor i prisnivå 1996	Varav lån i SVEDAB
Banverket	2 407	-580
SJ	150	
Malmö stad	1 171	-573,5
Region Skåne	971	-573,5
EU-bidrag	250	
Summa vid 50 % sannolikhet	4 950	-1 727,0
Summa vid 75 % sannolikhet	5 250	

En fördjupad analys av Citytunnelkonsortiet har visat på en beräknad totalkostnad om 6 727 miljoner svenska kronor vid 50 % sannolikhet i kostnadsnivå januari 1996 (exkl. mervärdesskatt och ränte- och finansieringskostnader).

Näringsdepartementet har låtit en expertgrupp granska Citytunnelkonsortiets reviderade kalkyl för Citytunneln. Expertgruppen bedömde att kostnaderna för de olika projektdelarna var väl underbyggda och i stort ligger på rätt nivå. Kostnader betingade av generella förhållanden och utfall av risker bedöms dock motivera ett ytterligare påslag med 160 miljoner svenska kronor vilket ökar totalkostnaden till 6 887 miljoner svenska kronor. Bedömda avvikelser i kostnader för de olika delprojekten är i förhållande till totalbeloppet obetydliga. Osäkerheten i beräkningarna bedömde expertgruppen som större än vad Citytunnelkonsortiet bedömt, vilket medför att intervallet för osäkerhet är från 6 400 miljoner svenska kronor till 7 380 miljoner svenska kronor.

Expertgruppen bedömde att utredda alternativ till Citytunneln med väsentligt lägre förväntad kostnad inte uppfyller syftet med projektet och inte heller uppfyller de krav på funktion och omgivningspåverkan som är ställda.

Vissa möjliga besparingar finns i detaljutformningen för Citytunneln, men beräknas bara kunna uppgå till ett fåtal hundra miljoner, dvs. inom ramen för osäkerheten i projektet. Styrelsen i Citytunnelkonsortiet har mot bakgrund av expertgruppens rapport fastställt en ny projektbudget för Citytunneln på 7 120 miljoner kronor. Därvid har totalt 270 miljoner kronor i besparingar gjorts.

I nedanstående tabell framgår kostnadsfördelningen på delobjekt dels enligt den ursprungliga kalkylen, dels enligt reviderad projektbudget.

Delprojekt	miljoner svenska kronor i prisnivå 1996	Reviderad beräkning
Berg/Betongtunnlar	2 505	3 582
Bangårdsområde, banan ovan mark	1 300	1 900
Station Malmö C	150	194
Station Triangeln	505	708
Station Hyllie	115	110
Förbindelsespår mot Ystad	375	625
Summa vid sannolikhet 50 %	4 950	7 120
Summa vid sannolikhet 75 %	5 250	7 120 ¹

¹Inkl. besparingar på 270 miljoner kronor.

Mot bakgrund av den nya projektbudgeten på 7 120 miljoner kronor har parterna inlett förhandlingar om hur kostnadsökningen i projektet skall fördelas på de olika parterna.

Avtal

Avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund

I enlighet med artikel 16 i avtalet av den 23 mars 1991 mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund ingås nedanstående avtal mellan de båda ländernas regeringar om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund.

1. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att punkt 4 i tilläggsprotokollet till avtalet mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund skall upphöra att gälla.
2. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att Sverige, genom Banverket, och Danmark, genom Banestyrelsen, vardera årligen skall betala 187,4 miljoner danska kronor exklusive moms (i 1/1 2000 års prisnivå motsvarande 150 miljoner danska kronor i 1/1 1991 års prisnivå) till Öresundsbro Konsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på Öresundsförbindelsen. Beloppet regleras årligen i takt med utvecklingen av konsumentprisindex i Danmark. Betalningarna avräknas månatligen i lika stora delar från den dag då förbindelsen tas i bruk för järnvägstrafik. Betalning skall ske senast den sista vardagen i varje månad.

Aftale mellem Danmarks regering og Sveriges regering om betalnings- og afgiftsvilkår for jernbanetrafikken på den faste forbindelse over Øresund.

I overensstemmelse med artikel 16 i aftalen af den 23. marts 1991 mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund indgås nedenstående aftale mellem de to landes regeringer om betalnings- og afgiftsvilkår for jernbanetrafikken over den faste forbindelse over Øresund.

1. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om at ophæve punkt 4 i tillægsprotokollen til aftalen mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund.
2. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at Danmark gennem Banestyrelsen og Sverige gennem Banverket hver skal betale årligt 187,4 mio. danske kroner eksklusive moms (i 1/1 2000-prisniveau svarende til 150 mio. danske kroner i 1/1 1991-prisniveau) til Øresundsbro Konsortiet for benyttelse af jernbaneforbindelsen over Øresund. Beløbet reguleres årligt med udviklingen i det danske forbrugerprisindex. Betalingerne afregnes månedligt i lige store rater fra ibrugtagningen af jernbaneforbindelsen. Betalingen skal ske senest den sidste hverdag i måneden.

3. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att de båda länderna i utbyte mot ovanstående betalning till Öresundsbro Konsortiet erhåller rätten att var för sig, inom sitt respektive lands territorium, ta ut avgifter från tågoperatörer för nyttjande av den fasta Öresundsförbindelsen.
3. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at de to lande mod ovennævnte betaling til Øresundsbro Konsortiet får ret til hver for sig på det respektive lands område at opkræve afgift fra togoperatørernes brug af den faste Øresundsforbindelse.
4. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att följande avgifter gäller för tåg som passerar den fasta förbindelsen över Öresund och som regleras årligen i takt med den allmänna prisutvecklingen i respektive land (konsumentprisindex i Sverige och index enligt finansloven i Danmark):
4. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om følgende afgifter for tog, som passerer den faste forbindelse over Øresund og som reguleres årligt i takt med den almindelige prisudvikling i de respektive lande (i Danmark finanslovens prisreguleringsindeks og forbrugerprisindekset i Sverige):

Godståg:

- 2 325 svenska kronor (i 1/1 2000 års prisnivå, exklusive moms) på den svenska delen.
- 1 938 danska kronor (i 1/1 2000 års prisnivå, exklusive moms) på den danska delen.

Persontåg:

- På den svenska delen av Öresundsförbindelsen utgår svensk ordinarie banavgift enligt samma principer som i förordningen (1998:1827) om banavgifter på statens spåranläggningar.
- 1 000 danska kronor per tåg år 2000 och år 2001, 1 125 danska kronor år 2002 och 1 266 danska kronor år 2003 (i 1/1 2000 års prisnivå, exklusive moms) på den danska delen. Tomma persontåg och lok utan

Godstog:

- 1 938 danske kroner (1/1 2000-priser eksklusive moms) på den danske del.
- 2 325 svenske kroner (1/1 2000-priser eksklusive moms) på den svenske del.

Persontog:

- 1 000 danske kroner pr. tog i 2000 og i 2001, 1 125 danske kroner i 2002 og 1 266 danske kroner i 2003 (1/1 2 000-priser eksklusive moms) på den danske del. Tomme persontog og lokomotiver uden vogne betaler ikke afgift, såfremt de ikke optager plads for andre tog.
- På svensk del af Øresundsforbindelsen opkræves ordinær svensk baneavgift i overensstemmelse med forordningen (1998:1827) om banavgifter på statens spåranlægninger.

vagnar betalar ingen avgift, om de inte tar upp plats för andra tåg.

5. Avgiften vid köp av andra tjänster än bankapacitet på Öresundsförbindelsen, kust-till-kust-delen, t.ex. körström, beslutas av Öresundsbro Konsortiet.
 6. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att Öresundstågtrafiken, som drivs gemensamt av SJ/Skånetrafik och DSB, inte påverkas av olika förutsättningar på svensk respektive dansk del av Öresundsförbindelsen.
 7. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att avgifter från annan persontrafik än Öresundstågtrafiken och DSB:s trafik mellan Ystad och Köpenhamn (s.k. fri trafik) som erläggs för passage av Öresundsförbindelsen skall fördelas lika mellan de båda staterna. Banverket och Banestyrelsen gör en gång årligen en avstämning av de avgifter som härrör från sådan trafik på den del av förbindelsen som utgörs av Öresundsbro Konsortiets anläggning. Nettoskillnaden justeras genom en överföring mellan de båda parterna.
 8. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att detta avtal kan omförhandlas om förutsättningarna för järnvägstrafiken i något av de båda länderna väsentligt förändras. Avtalen skall dock revideras senast år 2003 med verkan från år 2004.
5. Betaling for køb af andre ydelser en banekapacitet på Øresundsforbindelsens kyst til kyst del, f.eks. kørestrøm, fastsættes af Øresundsbro Konsortiet.
 6. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at Øresundstogtrafikken, som drives i fællesskab af DSB og SJ/Skånetrafik, ikke påvirkes af forskellige forudsætninger på den danske henholdsvis svenske del af Øresundsforbindelsen.
 7. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at provenuet af afgifter fra anden persontrafik end Øresundstogtrafikken og DSB's trafik mellem København og Ystad (såkaldt fri trafik), som betales for passage af Øresundsforbindelsen, skal deles ligeligt mellem de to stater. Banestyrelsen og Banverket opgør én gang årligt provenuet fra denne type trafik på den del af forbindelsen som tilhører Øresundsbro Konsortiet. Nettoforskellen udlignes ved en overførsel mellem de to parter.
 8. Danmarks og Sveriges regeringer er enige om, at denne aftale kan genforhandles, hvis forudsætningerne for jernbanetrafikken i et af de to lande forandres væsentligt. Aftalen skal dog senest revideres i 2003 med virkning fra 2004.

9. Med en väsentlig förändring avses när en ändring sker i förutsättningarna för Öresundstågtrafiken som medför att olika förutsättningar för de båda operatörerna inte längre kan elimineras samt om den antagna genomsnittsavgiften per passage på den danska delen av förbindelsen väsentligt kommer att ändras.
9. Det anses for en væsentlig forandring, hvis der sker en ændring i forudsætningerne for Øresundstogtrafikken, som medfører, at de forskellige forudsætninger for de to operatører ikke længere kan elimineres samt hvis den anslåede gennemsnitsavgift pr. passager på den danske del af forbindelsen bliver væsentligt ændret.
10. Uppstår tvist om tolkning eller tillämpning av detta avtal skall frågan avgöras enligt artikel 22 i Avtalet av den 23 mars 1991 mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund.
10. Hvis der opstår uoverensstemmelse om fortolkning eller anvendelse af denne aftale, skal spørgsmålet afgøres i overensstemmelse med artikel 22 i aftalen af den 23. marts 1991 mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund.
11. Detta avtal träder i kraft trettio (30) dagar efter det att de avtalsslutande parterna skriftligen har underrättat varandra om att de interna konstitutionella procedurerna för avtalets ikraftträdande har fullgjorts.
11. Denne aftale træder i kraft tredive (30) dage efter at aftalepartnerne skriftligt har underrettet hinanden om, at de interne forfatningsmæssige procedurer, der er nødvendige for, at aftalen kan træde i kraft, har fundet sted.

Detta avtal har upprättats i Stockholm och Köpenhamn den 21 mars 2000 i två exemplar på svenska och danska språken, vilka båda texter är lika giltiga.

Denne aftale er indgået i København og Stockholm den 21. marts 2000 i to eksemplarer på dansk og svensk, hvilke tekster har samme gyldighed.

För Sveriges regering

For Danmarks regering

Björn Rosengren

Jacob Buksti

För Danmarks regering

For Sveriges regering

Jacob Buksti

Björn Rosengren

Näringsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 2000

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Freivalds, Thalén, Winberg, Ulvskog, Lindh, Sahlin, Klingvall, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén, Ringholm

Föredragande: statsrådet Björn Rosengren

Regeringen beslutar proposition 1999/2000:66 Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m.