



## Notat

### Bidrag til besvarelse af TRU 525 om takstnedsættelse på Storebælt og Øresundsbron

En takstnedsættelse på Storebæltsforbindelsen på henholdsvis 10, 25, 50 og 100 pct. vurderes at koste mellem 330 mio. kr. og knap 3 mia. kr. i tabte indtægter i 2023 og yderligere 30-310 mio. kr. i forøget færgegaranti, jf. tabel 1. Samlet vil takstnedsættelser på mellem 10 og 50 pct. forlænge tilbagebetalingstiden med mellem 2 og 25 år, mens den nettogæld til dagsværdi, der pr. 31. december 2021 udgjorde 19,1 mia. kr., ikke kan tilbagebetales ved en takstnedsættelse på 100 pct.

Det må antages, at et scenarie, hvor Storebæltstaksterne reduceres 50-100 pct., vil have en markant negativ effekt på finansieringsgrundlaget for Femern Bælt-forbindelsen.

Sund & Bælt har ikke tidligere opgjort ændringer i mobilitet, hvorfor der ikke er noget beregningsmæssigt grundlag for at svare på denne del af spørgsmålet. Med hensyn til arbejdsudbudseffekter indgår det normalt i en samfundsøkonomiske analyse. Det kan dog oplyses, at man som pendler på Storebæltsforbindelsen har mulighed for at indgå en pendleraftale til 2.550 kr. inkl. moms for 30 dage. Ved 20 arbejdsdage pr. måned svarer prisen til knap 64 kr. pr. tur. Som pendler er man berettiget til et kørselsfradrag på 110 kr. pr. tur over Storebælt (2022-priser). Afhængig af kommune svarer det til en reel besparelse på ca. 33 kr., da der er tale om et ligningsmæssigt fradrag. Dermed er den reelle pris for en pendlertur over Storebælt 30-31 kr. Til sammenligning kan det oplyses, at en enkeltbillet fra Københavns Lufthavn til Københavns Hovedbanegård koster 36 kr.

Tabel 1: Effekt af takstnedsættelser på Storebæltsforbindelsen

| Takstnedsættelse                             | 10 pct.      | 25 pct.      | 50 pct.        | 100 pct.                       |
|--|--------------|--------------|----------------|--------------------------------|
| Tabte indtægter pr. år                       | 330 mio. kr. | 820 mio. kr. | 1.640 mio. kr. | 2.990 mio. kr.                 |
| Færgegaranti pr. år                          | 30 mio. kr.  | 80 mio. kr.  | 160 mio. kr.   | 310 mio. kr.                   |
| Forlænget tilbagebetalingstid, A/S Storebælt | +2 år        | +6 år        | +25 år         | Gælden kan ikke tilbagebetales |

I opgørelsen af tabte indtægter er der ikke gennemført trafikmodelberegninger, idet større takstnedsættelser ligger uden for trafikmodellernes normale gyldighedsområde. I stedet er alene opgjort tabte indtægter for den aktuelle forventede trafik, idet der på basis af erfaringer fra takstnedsættelsen i 2018 ikke forventes et trafikspring. Tallene i tabel 1 tager udgangspunkt i 2023, men generelt er beregningerne forbundet med væsentlig usikkerhed.

I opgørelsen af forventet færgegaranti er det forudsat, at både Langelandslinjen og Molslinjen reducerer deres priser med samme beløb som Storebæltsforbindelsen. Derved vil de to selskaber tilsammen tabe indtægter på mellem 30 mio. kr. og godt 300 mio. kr. årligt baseret på det forventede trafikniveau i 2023. Med denne antagelse medregnes ikke adfærdseffekter. Da de samlede rejseomkostninger for en trafikant reduceres med samme beløb uanset valg mellem bro og færgeoverfarter, antages det, at der ikke er nogen nævneværdig overflytning fra færger til bro.

Ved større takstnedsættelser på Storebæltsforbindelsen vil der være tale om en noget større prisændring end i 2018. Der kan derfor forekomme adfærdsændringer både i form af overflytning fra færger til bro og i form af trafikvækst på færgerne.

Øresundsforbindelsen er ejet af den danske og den svenske stat med en ejerandel på hver 50 pct. I henhold til Regeringsaftalen fra 1991 om Øresundsprojektet fastsættes taksterne af Øresundsbro Konsortiets bestyrelse med det formål at sikre tilbagebetalingen af de lån, der blev optaget til at bygge forbindelsen. Ud over tilbagebetaling af selve den faste forbindelse skal Konsortiets indtægter også sikre tilbagebetaling af tilslutningsanlæggene på henholdsvis dansk og svensk side. Nettogælden til dagsværdi udgjorde pr. 31. december 2021 10,4 mia. kr. i Øresundsbro Konsortiet og 13,1 mia. kr. i A/S Øresund.

Det er generelt forbundet med stor usikkerhed at skønne over de adfærdsændringer, der vil ske som følge af de omtalte takstændringer. Dette gælder både i forhold til den samlede trafikudvikling over sundet og i forhold til overflytning fra færgeruten Helsingør-Helsingborg. Sidstnævnte vil i betydeligt omfang afhænge af, hvorledes taksterne på ruten tilpasses en given takstændring på Øresundsforbindelsen. Ud over færgetrafikken Helsingør-Helsingborg er effekten af en takstnedsættelse på Øresund også afhængig af udviklingen på de direkte færgeruter mellem Sverige og Tyskland og af overflytning fra togtrafikken.

De nedenfor anførte økonomiske konsekvenser af takstændringer er baseret på Øresundsbro Konsortiets skøn over adfærdsændringer og ikke på egentlige modelberegninger. Det er forudsat, at færgetaksterne i hvert af scenarierne nedsættes med samme absolutte beløb som taksterne for at passere Øresundsforbindelsen.

Generelt er usikkerheden i beregningerne stigende ved stigende takstreduktioner. En generel takstnedsættelse på Øresundsforbindelsen på 10, 25, 50 og 100 pct. vurderes med ovenstående forbehold at koste mellem 120 og 1.530 mio. kr. pr. år baseret på forventet trafik i 2023, jf. tabel 2. Det er i beregningerne forudsat, at Konsortiets indtægter fra jernbanen er uændrede i forhold til i dag.

På Øresund er der ingen særlig færgegaranti, og der er således ikke i ovenstående skøn indregnet kompensation til HH-færgen. Det vurderes ikke sandsynligt, at fortsat færgedrift i det nordlige Øresund kan fortsætte på kommercielle vilkår i scenarierne med meget store takstnedsættelser på Øresundsforbindelsen.

Samlet vil takstnedsættelser på mellem 10 og 50 pct. forlænge tilbagebetalingstiden med mellem 2 og 18 år i A/S Øresund, mens gælden ikke kan tilbagebetales ved en takstnedsættelse på 100 pct. Den primære effekt af takstnedsættelserne aflejres i ejerselskaberne via nedskrivning af udbyttebetalingerne.

Tabel 2: Effekt af takstnedsættelser på Øresundsforbindelsen

| Takstnedsættelse                           | 10 pct.      | 25 pct.      | 50 pct.      | 100 pct.                       |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------------------------|
| Tabte indtægter pr. år                     | 120 mio. kr. | 300 mio. kr. | 620 mio. kr. | 1.530 mio. kr.                 |
| Forlænget tilbagebetalingstid, A/S Øresund | +2 år        | +6 år        | +18 år       | Gælden kan ikke tilbagebetales |

Anm.: Opgørelsen omfatter ikke tabte indtægter for færgeruten Helsingør-Helsingborg