

DTL's klage over taksterne på Storebæltsforbindelsen

Journal nr.3:1120-0100-173/Infrastruktur/kl

Rådsmødet den 27. februar 2002

Resumé

1. Dansk Transport og Logistik (DTL) har klaget over, at Storebæltsforbindelsens takster indebærer ulovlig krydssubsidiering mellem broens vej- og banedel. Vejdelen brugere finansierer en uforholdsmæssig stor del af tilbagebetalingen af Storebæltsforbindelsens anlægsinvesteringer. Det medfører konkurrenceforvridning til fordel for transport af gods på skinner på bekostning af transport af gods med lastbil. Klagen – og analysen i denne redegørelse – omfatter kun godstransport og ikke passagertransport.
2. Den rejste problemstilling er af væsentlig samfundsmæssig interesse. Storebæltsforbindelsen er det vigtigste bindeled mellem landsdelene øst og vest for Storebælt og derfor af vital betydning for både borgere og erhvervsliv. Konkurrencestyrelsen har derfor foretaget en analyse af problemstillingen.
3. Taksterne på Storebæltsforbindelsens vej- og banedel fastsættes i medfør af lov nr. 1233 af 27. december 1996 af Trafikministeren. Trafikministeren har med tilslutning fra Folketingets Trafikudvalg fastsat takstniveauet både for Storebæltsforbindelsens vej- og banedel. Banedelens betaling til Banestyrelsen og Banestyrelsens medfinansiering af banedelen er fastsat af Trafikministeren i medfør af bekendtgørelse af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, § 9.
4. Trafikministeriet har i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 4 taget stilling til, at betalingen for benyttelsen af såvel jernbanedelen som vejdelen er en "direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering", jf. konkurrencelovens § 2, stk. 2.
5. Danmark og de øvrige europæiske lande yder ud fra miljø- og sikkerhedshensyn støtte til godstransport med jernbane. Statsstøtte er i disse tilfælde ikke ulovlig efter EU-reglerne, idet støtten kompenserer for de udækkede omkostninger i forhold til vejtransporten. Det er en integreret del af EU's transportpolitik at fremme transport med tog.
6. Der er ikke tale om statsstøtte, der kan gribes ind over for efter konkurrencelovens § 11 a, stk. 1, idet støtten til banedelen er "lovlig i henhold til offentlig regulering" jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998.
7. Tilbage står spørgsmålet om Konkurrencerådet på baggrund af DTL's klage har tilstrækkeligt grundlag for at rette henvendelse til Trafikministeren med henblik på anbefale denne at ændre

takststrukturen på Storebælt i medfør af lovens § 2, stk. 5. Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at dette ikke er tilfældet.

8. Konkurrencestyrelsen er enig i, at der sker en krydssubsidiering med den nuværende takststruktur for Storebæltsforbindelsen, hvor brugerne af vejdelene – både ud fra en relativ og en absolut vurdering – reelt finansierer Storebæltsprojektet. Et faktum, der i øvrigt ikke bestrides af Trafikministeriet. Men det medfører ingen mærkbar konkurrenceforvridning.

9. Konkurrenceforvridning i konkurrencelovens forstand til ugunst for lastbilerne som følge af skævvridningen af takststrukturen kan kun forekomme, hvis de to transportformer – lastbiler og godstog – konkurrerer om de samme godstransporter og transportkunder. En lang række indikatorer peger i retning af, at der ikke er mærkbar konkurrence mellem de to transportformer:

10. Indenlandsk godstransport mellem Øst- og Vestdanmark via Storebælt sker stort set kun med lastbil, mens godstransport med jernbane over Storebæltsforbindelsen omfatter internationale godstransporter og transport af transitgods.

11. De to transportformer opfylder forskellige behov; lastbilerne foretrækkes til transport over relativt korte afstande af forarbejdede varer, levnedsmidler og andre varer som kræver hurtig levering, mens godstogene er specialiserede i transport over relativt lange afstande af tunge råvarer med lavt værdiindhold, hvor tidsfaktoren spiller en ringe rolle.

12. Salget af DSB Stykgods til Danske Fragtmænd og den efterfølgende indstilling af jernbanetransport af stykgods viser, at jernbanerne ikke kan konkurrere med lastbilerne på de relativt korte indenlandske distancer.

13. Den faktiske udvikling i transportmønstret viser, at valget af transportrute og transportform kun i beskedent omfang afhænger af brotaksterne. Den manglende prisfølsomhed skyldes især fraværet af efterspørgsels- og udbudssubstitution. Langt de fleste transportører af gods mellem Øst- og Vestdanmark har intet alternativ til Storebæltsforbindelsen.

14. De relativt høje brotakster har ikke påvirket udviklingen i lastbiltrafikken negativt. Omvendt har de relativt lave brotakster ikke påvirket transporten af gods med tog positivt.

15. Endelig viser styrelsens analyser af de broafgifter og andre infrastrukturafgifter, der opkræves for hhv. lastbiler og godstog, at de opkrævede afgifter ikke ensidigt favoriserer den ene transportform på bekostning af den anden.

16. Jernbanedelens brugere vil med de nuværende takstniveau formentlig aldrig være i stand til fuldt ud at betale finansieringsomkostninger og driftsudgifter for banedelen. Årsagen hertil er ikke lave takster, men primært, at banedelen har for få brugere til at betale afgifterne. Situationen er den modsatte for vejdelene. Her er antallet af brugere betydeligt større, og den faktiske udvikling i vejtrafikken har oversteget alle prognoser, hvilket har medført merindtægter, som eventuelt kunne benyttes til en nedsættelse af taksterne.

17. En eventuel nedsættelse af taksterne på broens vejdel vil imidlertid ramme færgetrafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Storebæltsforbindelsen vil jf. 1996-loven være forpligtet til at dække færgernes underskud. På længere sigt vil underskud for færgedriften presse rederierne til at beskære

kapaciteten. En vis yderligere effektivisering af færgedriften er formentlig mulig og der kan derfor være et vist råderum for at sætte prisen på godstransport over Storebælt ned. Potentialet for effektiviseringer begrænses imidlertid af de rationaliseringer af Kattegatruterne, der allerede er sket efter fusionen mellem Mols-Linien og Århus-Kalundborg Linien, og råderummet for prisnedsættelser er derfor begrænset som følge af den politiske aftale om at opretholde en rute over Kattegat samt ruten Spodsbjerg – Tårs.

18. Ud fra en helhedsbetragtning kan der også peges på miljømæssige problemer som følge af en betydelig nedsættelse af taksterne for vejdelens brugere. Hvis færgeruternes kapacitet begrænses markant kan det få samfundsøkonomisk uønskede konsekvenser i form af øget trafikbelastning med flere biler og lastbiler på vejene.

Afgørelse

19. Det meddeles DTL, at der ikke er grundlag for at afgive en henvendelse til Trafikministeren i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 5.

Sagsfremstilling

Sagens baggrund

20. Dansk Transport og Logistik (DTL) har den 13. juli 2000 (bilag 1) klaget til Konkurrencestyrelsen over taksterne på Storebæltsforbindelsen, som efter organisationens vurdering medfører ulovlig krydssubsidiering mellem broens vej- og bandedel.

21. DTL har peget på, at vejdelens brugere finansierer en uforholdsmæssig stor del af tilbagebetalingen af Storebæltsforbindelsens anlægsinvesteringer. De relativt høje takster, der opkræves af vejdelens brugere, er med til at finansiere bandedelen. Takststrukturen medfører, efter organisationens opfattelse, konkurrenceforvridning til fordel for transport af gods på skinner på bekostning af transport af gods med lastbil.

22. Det anføres, at der er en markant indtægtsmæssig overdækning af vejdelens brugere, mens det modsatte gør sig gældende for bandedelen. Vejdelsens brugere, både privatbilister og erhvervsbilister, betaler herved en uforholdsmæssig stor del af Storebæltsprojektet. Ifølge regnskaberne for A/S Storebælt er værdien af Storebælts vej- og bandedel stort set er den samme, omkring 17,5 mia. kr. Men i regnskabsåret 1999 bidrog vejdelens brugere med 75 pct. af de samlede betalinger til broen.

23. Betragtes vejdelens brugere isoleret vil tilbagebetalingstiden med de gældende takster og ved den nuværende trafikbelastning være 17 år. Omvendt dækker betalingen for benyttelse af bandedelen ikke renter og afskrivninger.

24. DTL har endvidere henvist til, at takststrukturen er i strid med vejbenyttelsesafgiftsdirektivet, der danner baggrund for bl.a. opkrævning af vejafgifter i Danmark.¹ Ifølge direktivet må opkrævning af vejafgifter ikke føre til forskelsbehandling, og satserne for vejafgifter skal baseres på omkostningerne i forbindelse med bygning, drift og udvikling af det pågældende infrastrukturret.

25. Konkurrencestyrelsen har til belysning af klagen indhentet kommentarer fra Trafikministeriet, Storebælt A/S og Sund & Bælt Holding A/S. Vedlagt som bilag er: svar fra Trafikministeriet af 20. september 2000 (bilag 2), DTL's kommentarer til Trafikministeriets bemærkninger af 17. oktober 2000 (bilag 3), Trafikministeriets afsluttende bemærkninger af 1. december 2000 (bilag 4) og kommentarer fra Sund & Bælt Holding af 29. august 2000 (bilag 5).

Udviklingen i trafikmønstret efter åbningen af Storebæltsforbindelsen

26. Passager- og godstransport mellem landsdelene er traditionelt sket med færger, der har overført såvel personer, biler, lastbiler og tog, og i mindre grad med fragtskib og fly. Efter åbningen af Storebæltsforbindelsen medio 1997 for togtrafik og medio 1998 for biltrafik er der sket en markant ændring af trafikmønstret mellem landsdelene. Transporten af gods mellem Øst- og Vestdanmark er steget kraftigt, jf. tabel 1, hvor transport af gods med fragtskib og fly er udeladt pga. deres relativt ringe betydning.

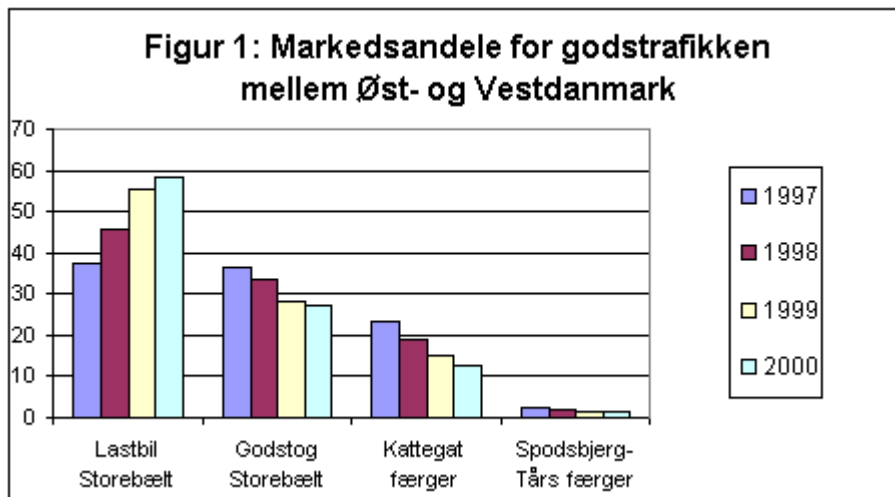
Tabel 1: Godstrafik mellem Øst- og Vestdanmark

Transportform	Mio. tons gods				1000 overførte enheder			
	1997	1998	1999	2000	1997	1998	1999	2000
Lastbil over Storebælt ²	5,4	6,8	9,3	10,8	443	553	758	885
Godstog over Storebælt ³	5,3	5,0	4,7	5,1	273	252	263	281
Lastbil Kattegatfærger	3,4	2,8	2,6	2,4	229	201	161	146
Lastbil Spodsbjerg-Tårs	0,4	0,3	0,2	0,2	43	31	26	26
I alt	14,4	14,9	16,8	18,5	716	1037	1208	1338

Kilde: Danmarks Statistik og styrelsens beregninger

27. Godstrafikken med lastbil over Storebælt er øget kraftigt efter Storebæltsforbindelsens åbning juni 1998 og har oversteget den generelle transportvækst gennem hele den belyste periode. Umiddelbart efter vejbroens åbning juni 1998 skete en markant forøgelse af lastbiltrafikken over Storebælt, fra 201.000 lastbiler i 1. halvår 1998 til 362.000 lastbiler i 1. halvår 1999.

28. Storebæltsforbindelsens markedsandel for overførsel af gods med lastbiler mellem Øst- og Vestdanmark steg fra ca. 38 pct. i 1997 til 58 pct. i 2000. Fremgangen er sket på bekostning af færgeruterne over Kattegat (Mols-Linien⁴), færgeruten Spodsbjerg-Tårs og godstogene over Storebælt⁵.



Kilde: A/S Storebæltsforbindelsen, færgeselskaberne og Danmarks Statistik; tal baseret på godsmængde i tons.

29. Godstrafikken med jernbane over Storebælt har stort set samme omfang som før åbningen af broens jernbaneforbindelse. Dermed er jernbanens markedsandel faldet, da godstrafikken totalt set er steget i perioden. Den stabile tendens dækker over betydelige interne forskydninger i destinationerne. Således faldt jernbanetransporten af nationalt gods med 25 pct. fra 1996 til 2000, mens transittrafikken mellem Skandinavien og det europæiske fastland via Danmark steg med 35 pct. i perioden.

30. Derimod har etableringen af de faste forbindelser ikke haft mærkbar betydning for den nord-sydgående transport af gods med lastbil. Langt den overvejende del af transporten af gods i nord-sydgående retning mellem Østdanmark og Tyskland sker med færgeruterne over Østersøen, hvor ruten mellem Rødby og Puttgarden alene står for ca. 85 pct. af de samlede overførsler med færgen mellem Danmark og Tyskland.⁶ Færgeruten Rødby-Puttgarden har fra 1997 – det sidste hele år før åbningen af Storebæltsforbindelsens vejdel – og frem til 2001 tilmed haft en vækst på ca. 10 pct. i overførsler af lastbiler. Væksten i lastbiltrafikken på den mindre færgerute Gedser-Rostock har i samme periode været betydelig større målt i relative tal.

31. Når etableringen af den faste forbindelse over Storebælt ikke har påvirket den nord-sydgående trafikstrøm i større omfang, har det formentlig spillet ind, at transportvejen mellem København og Hamburg forlænges med mindst 180 km (i forhold til ruten via Rødby-Puttgarden), hvis broen benyttes i stedet for færgen. For destinationer længere østpå – fx til Berlin – forlænges transportvejen endnu mere hvis en rute via broen benyttes. Hertil kommer, at åbningen af Øresundsforbindelsen har bevirket et mindre skift i trafikmønstret, således at der er sket en forøgelse af den del af transittrafikken mellem Sverige og Tyskland, der forgår via Danmark.

32. Storebæltsforbindelsen benyttes i overvejende grad til godstransport mellem destinationer inden for Danmarks grænser. National transport udgør ca. 98 pct. af al transport over Storebæltsforbindelsen,⁷ og broen er dermed det vigtigste bindeled for den indenlandske godstrafik mellem Øst- og Vestdanmark. Transportvejene for international transport (eksport/import) af gods og transport af transitgods med lastbil i nord-sydgående retning følger uændret de hidtidige ruter via Østersøen.

Sagens parter

33. Trafikministeren har det overordnede ansvar for de forretningsområder, der ved kongelig resolution er henlagt til Trafikministeriet. Ministeren har det administrative, politiske og parlamentariske ansvar for, at opgaverne bliver ført ud i livet. Trafikministeren varetager statens ejerinteresser i Sund og Bælt Holding A/S, hvor staten er ene-ejer, A/S Storebælt, der ejes af Sund og Bælt Holding A/S, A/S Øresund, der ejes af Sund og Bælt Holding A/S og Øresundskonsortiet, hvor den danske og svenske stat hver ejer en halvdel.

34. A/S Storebælt ejer alle anlæg og står for drift og vedligeholdelse af Storebæltsforbindelsens vejdel. Selskabet omsatte i 2000 for 2.337 mio. kr. Årets resultat udviste et underskud på 503 mio. kr.; en forbedring på ca. 500 mio. kr. i forhold til 1999, hvor underskuddet var 1.031 mio. kr. Selskabets egenkapital er negativ med 3.170 mio. kr. Den bogførte værdi af vej og baneforbindelserne er 34,658 mia. kr. Selskabet udøver erhvervsvirksomhed, som er omfattet af konkurrencelovens § 2, jf. side 22.

35. A/S Storebælt ejes 100 pct. af den danske stat gennem selskabet Sund & Bælt Holding A/S, der står for den konkrete drift- og vedligeholdelse af Storebæltsforbindelsen. Drift og vedligehold af Øresundsforbindelsen inklusive de danske landanlæg varetages via Øresundsbro Konsortiet.

36. Banestyrelsen har til opgave drive og udvikle det statslige danske jernbanenet. Banestyrelsen udbyder mod betaling af baneafgifter sit produkt, jernbanenettet, til operatørerne, ligesom styrelsen tildeler kørekanaler til operatørerne. Banestyrelsen står for drift og vedligeholdelse af de jernbanetekniske anlæg på Storebæltsforbindelsen. Banestyrelsen er en statsvirksomhed under Trafikministeriet.

37. Dansk Transport og Logistik, DTL, er brancheorganisationen, der samler de danske vognmænds erhvervspolitiske interesser og yder service over for medlemmerne i en lang række spørgsmål. DTL har 4.250 transportvirksomheder som medlemmer. Medlemmerne råder over 23.500 lastbiler og beskæftiger 28.500 medarbejdere med en samlet lønsum på 8,1 milliarder kroner.

Offentlig regulering

38. Storebæltsforbindelsen er etableret i henhold til lov nr. 380 af 10. juni 1987. Ifølge denne lov skulle forbindelsens driftsøkonomi opgøres separat for jernbaneforbindelsen og vejforbindelsen. Det var hensigten at jernbaneforbindelsen skulle forrentes og afdrages over en 30-årig periode fra etableringen ved årlige betalinger fra DSB.⁸ Billisternes betaling for vejdelen skulle svare til de dagældende færgetakster på Halsskov – Knudshoved overfarten med fradrag af bilisternes egne omkostninger til kørsel over broen.⁹

39. På baggrund af en politisk aftale i 1996 blev den juridiske og økonomiske adskillelse mellem vej- og jernbanedelen ophævet ved lov nr. 1233 af 27. december 1996. Ved samme lejlighed blev takstniveauet for benyttelse af vejdelen nedsat med 20 pct. i forhold til det niveau, der var lagt til grund i anlægsloven fra 1987. I forbindelse med lovændringen blev den nyoprettede infrastrukturforvalter – Banestyrelsen - pålagt at betale en årlig lejeafgift til finansiering af tilbagebetalingen af banedelen.

Jernbanedelen

40. Banestyrelsen skal som infrastrukturforvalter for jernbanedelen på Storebælt opkræve afgifter hos operatørerne (jernbanevirksomhederne) for benyttelsen af den danske jernbaneinfrastruktur. Banestyrelsen betaler lejeafgifter for benyttelse af fremmed infrastruktur. For banedelens vedkommende på Storebælt betales lejeafgift til Storebæltsforbindelsen. Banestyrelsen afholder udgifterne til drift og vedligeholdelse af Storebælts jernbanetekniske anlæg.

41. Operatørerne betaler afgifter til Banestyrelsen pr. kørt togkilometer, og afgifterne er differentierede efter strækning og togtype.

42. Om betalingen i relation til jernbanedelen¹⁰ på Storebæltsforbindelsen gælder følgende:

”§9. For jernbanevirksomhedens benyttelse af forbindelsen betaler Banestyrelsen en afgift til selskabet. Afgiften fastsættes af trafikministeren.

Stk. 2. Banestyrelsen træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen.

Stk. 3. Banestyrelsen forestår drift og vedligeholdelse af jernbanetunnelen under Østerrenden, af jernbaneanlægget over Vesterrenden og af de jernbanetekniske anlæg på Storebæltsforbindelsen og afholder udgifterne herved.

Stk. 4. Trafikministeren fastsætter afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneforbindelsen og afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem selskabet og Banestyrelsen”.

43. Det er således trafikministeren, der fastsætter afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneforbindelsen. Afgifterne opkræves af Banestyrelsen¹¹ og beløbet fremgår direkte på finansloven. For finansåret 2000 er beløbet 565,4 mio. kr. Ifølge Trafikministeriet er beløbet i overensstemmelse med det beløb, der er angivet i bemærkningerne til lovforslaget i forbindelse med lovændringen i 1996.¹² I 1999 udgjorde Banestyrelsens betaling 552 mio. kr., og ca. halvdelen af beløbet blev dækket gennem opkrævning af afgifter hos operatørerne, der i alt betalte 276 mio. kr. Heraf betalte godsoperatørerne 69 mio. kr. og DSB 207 mio. kr. for persontogtransport.

44. Ud over broafgift skal operatørerne også betale kilometerafgift, der opkræves pr. kørt kilometer. Godstog skal ifølge gældende takster betale 9,14 kr. pr. kørt kilometer på strækningen København – Padborg¹³. Afgiften på denne strækning er 5 gange højere end den afgift der skal betales på de øvrige strækninger, hvor afgiften er 1,72 kr. pr. kørt kilometer.¹⁴

Vejdelen

45. For så vidt angår takstfastsættelsen på vejdelen, fremgår det af lov nr. 1233 af 27. december 1996, at ”Trafikministeren fastsætter niveauet for afgifterne og principperne for regulering heraf samt efter indstilling fra (Storebælt-)selskabet afgifts- og rabatstrukturen”.¹⁵

46. I forbindelse med ændringen af loven i 1996 blev taksterne over Storebælt som led i aftalen nedsat med 20 pct. Det betød bl.a., at Konkurrencerådet modtog en klage over for lave takster i forhold til færgetrafikken, som hævdedes at være konkurrenceforvridende og udgøre et misbrug af en dominerende stilling. Konkurrencestyrelsen afviste på daværende tidspunkt, at priserne var for lave i forhold til færgetrafikken.

47. Trafikministeriet har i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 4 taget stilling til, at betalingen for benyttelsen af såvel jernbanedelen som vejdelen er en “direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering”, jf. konkurrencelovens § 2, stk. 2. Trafikministeriet anfører, at takstfastsættelsen er

fastsat ved lov og at der dermed er tale om en konkurrencebegrænsning, som er en direkte og nødvendig følge af offentlig regulering, jf. konkurrencelovens § 2. Bestemmelserne i konkurrencelovens kapitel 2 og 3 finder derfor ikke anvendelse.

48. Ud over broafgift skal lastbiler over 12 tons også betale en afgift for benyttelse af vejinfrastruktur. Den årlige afgift afhænger af pågældende lastbils udstødningsklasse og er mellem 5.591 og 7.156 kr. for lastbiler med højst 3 aksler og mellem 9.318 og 11.555 kr. for lastbiler med 4 eller flere aksler. Afgifterne er fastlagt i henhold til lov om afgift af vejbenyttelse fra 2000¹⁶, som igen bygger på et EU direktiv.¹⁷ Trafikministeriet har oplyst, at Kommissionen er orienteret om udmøntningen af ordningen i Danmark, men at der ikke er foretaget en formel anmeldelse af ordningen til Kommissionen. DTL anfører, at lastbiler derudover er pålagt op til 6.905 kr. årligt i vægtafgift samt afgifter på motorbrændstof.

Færgeforbindelserne

49. Den fortsatte eksistens af færgeruter mellem Øst- og Vestdanmark er sikret som et led i forliget omkring Storebæltsforbindelsen. I henhold til § 13 i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt er broelskabet gennem en underskudsgaranti pålagt at sikre to færgeruter mellem Øst- og Vestdanmark, en færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og en færgeforbindelse mellem Spodsbjerg og Tårs.

50. Broelskabet har siden 1998 ydet tilskud til den mindste af færgeruterne, ruten mellem Spodsbjerg og Tårs, til dækning af rutens driftsunderskud. Færgeruten har i 1999 været i licitation og drives frem til 2005 af Scandlines Sydfynske A/S. I 1999 og 2000 var driftstilskuddet omkring 15 mio. kr. årligt. Der er indgået en ny aftale mellem A/S Storebælt og Scandlines Sydfynske for perioden 2001–2005, hvorefter tilskuddet nedsættes til ca. 10 mio. kr. årligt til dækning af forventede underskud i perioden.¹⁸

51. Mols-Linien A/S har efter vejbroens åbning i 1998 haft underskud i 1999 og 2000. Underskuddet i 2000 er dog reduceret til 32 mio. kr. i forhold til 1999, hvor rederiets underskud var på 196 mio. kr. Rederiet har oplyst i en meddelelse til Fondsbørsen, at der forventes et overskud på driften i 2001 på ca. 10 mio. kr.¹⁹ Scandlines er største aktionær i Mols-Linien A/S med en aktiepost på 40 pct., mens pensionskasser og fonde ejer de øvrige aktier. Mols-Linien modtager ikke i øjeblikket driftstilskud fra Storebælt A/S. Såfremt der i fremtiden ydes offentlig støtte til færgeruten, kræver den nye færgelov, at ruten sendes i udbud.²⁰

52. Mols-Linien har i et indlæg af 20. juli 2001 anført, at rutens kundeunderlag påvirkes af ændringer i Storebæltsforbindelsens takster (bilag 6). Det har blandt andet vist sig i forbindelse med Storebæltsforbindelsens indførelse af rabatter til større vognmænd på op til 10 pct. med virkning fra 1. april 2001. Det har ifølge rederiet medført, at antallet af overførte lastbiler med færgerne i 2. kvartal af 2001 er 5 pct. lavere end budgetteret.²¹ Det forventede overskud i 2001 forudsætter, at der ikke sker yderligere nedsættelser af broens takster, samt at oliepriserne ikke stiger.²²

53. Udviklingen i 2001 tyder imidlertid ikke på, at der er nogen mærkbar sammenhæng mellem takstændringen for Storebæltsforbindelsen og lastbilernes valg af transportvej, hvilket indikerer, at krydspriselasticiteten er ringe. Molsliniens markedsandel faldt svagt fra 1. til 2. kvartal 2001, men det kan i høj grad tilskrives et kraftigt fald i prisen for motorbrændstof fra årsskiftet 2000/01 og frem til sommeren 2001, et forhold der gjorde det mere attraktivt at køre en relativt længere stækning over

land (og via broen) fremfor det for vognmanden mindre brændstofskrævende færgelalternativ. Såfremt Storebæltsforbindelsen foretager takstnedsættelser, der er større end den aktuelle nedsættelse, vil det utvivlsomt kunne påvirke færgernes kundeunderlag negativt.

Høring

54. Sagen har været i høring hos Trafikministeriet, Sund & Bælt samt Dansk Transport og Logistik.

55. Trafikministeriet oplyste i brev af 18. januar 2002, at ministeriet ikke havde bemærkninger til sagsfremstillingen og udkastet til afgørelse.

56. DTL finder, at der er tale om konkurrenceforvridende krydssubsidiering og er uenig i, at konkurrencen mellem lastbil- og jernbanegods på Storebæltsforbindelsen ikke er mærkbar. DTL har endvidere påpeget og præciseret faktuelle uklarheder og fejl, eksempelvis vedrørende de konkrete takst- og beskatningsforhold. Konkurrencestyrelsen har korrigeret herfor.

57. Sund og Bælt har i forbindelsen med høringen anmodet Konkurrencestyrelsen om ikke at offentliggøre estimerne af effekten af en nedsættelse af taksterne på Storebælt. Konkurrencestyrelsen har dog vurderet, at oplysningerne bør indgå af hensyn til sagens fulde belysning. Sund og Bælt har ydermere præciseret, at Sund og Bælt står for den konkrete drift og vedligeholdelse af Storebæltsforbindelsens vejdel og Øresund landanlæg. Forvaltningen af banedelen for Øresund landanlæg og Storebæltsforbindelsen er overdraget til Banestyrelsen. Drift og vedligehold af for Øresundsbroen (kyst til kyst forbindelsen) varetages af Øresundsbro Konsortiet.

58. Sund og bælt havde ikke yderligere kommentarer.

Vurdering

Afgrænsning af det relevante marked

59. Overordnet findes der et marked for infrastruktur til overførsel/transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark. Infrastruktur stilles til rådighed af Storebæltsforbindelsen, færger, fragtskibe og fly. Den konkrete sag drejer sig om den betaling ejerne opkræver af brugerne for benyttelse deres infrastruktur. Brugere er de virksomheder, der transporterer gods. Transport af gods kan ske med forskellige transportformer: lastbil, godstog, skib (fragtskibe og færger) og fly. Bedømmelsen af det relevante marked afhænger af transportform, destination, varen som transporteres, samt af pris- og tidskrav.

60. Valget af transportform for gods er i høj grad efterspørgselsbetinget. Godstransport købes typisk som en ydelse, hvor der ønskes transportkapacitet mellem to destinationer. Den enkelte kunde definerer selv sine krav til transporttid, pris og service (fx dør til dør levering). Kundens valgmuligheder begrænses naturligvis af godsets form, vægt, mængde og øvrige beskaffenhed – fx om der er tale om stykgods eller hellast, om særligt værdifulde eller farlige laster osv. Visse særligt

farlige laster må fx kun transporteres med jernbane. Tilsvarende er transport over land af stykgods med begrænset holdbarhed – fx levnedsmidler – kun egnet til transport med lastbil.

61. Hver transportform har sine stærke og svage sider. Transport med lastbil er fleksibel både hvad angår afgang- og ankomsttider og der er mulighed for dør til dør leverancer. Transport af gods med tog er særlig velegnet til transport over længere afstande af hellæs og tungt gods med lavt værdiindhold og gods, der tåler en vis (længere) transporttid. Lastbiler kan ved transport mellem destinationer beliggende en i vis afstand nord og syd for broen alternativt vælge transport med færge i stedet for at køre over Storebæltsforbindelsen. Færgerne kan som alternativ til overførsel af ”bemandede” lastbiler overføre ubemandede løstrailere, hvilket sparer chaufførtid, da der ikke er ventetid for af- og pålæsning samt overfart. DTL anfører, at benyttelse af færgerne ydermere medfører besparelser på forrentning, afskrivning, vægt- og vejbenyttelsesafgifter samt forsikring. Konceptet anvendes især af Mols-Linien. Endvidere er det muligt at anvende fragtskibe til transport af containere og stykgods mellem to havne, hvor der om nødvendigt kan ske omladning til enten lastbil eller godstog.

62. Som følge af ovennævnte forhold er der begrænset efterspørgselssubstitution mellem transport af gods med tog og lastbil.²³ I mange tilfælde indgår de to transportformer endvidere i integrerede transportløsninger. Betegnelsen kombigods omfatter således kombineret transport af gods med jernbane, lastbiler, påhængsvogne, sættevogne eller veksellad. Transport med tog vil stort set altid kræve omladning til og fra lastbil på af- og pålæsningsstedet (godsterminal/station). Godset transporteres med tog på hovedstrækningen, mens lastbilerne står for transporten fra leverandøren til stationen og fra stationen til den endelige kunde.

63. Det er rent teoretisk muligt at forestille sig udbudssubstitution, hvor lastbiler eller tog kan benytte andre måder at overføre gods mellem Øst- og Vestdanmark end via Storebæltsforbindelsen. Der kan indsættes færger på nye ruter mellem Øst- og Vestdanmark eller bygges yderligere en bro, men disse alternativer forekommer ikke realistiske set i lyset af den nuværende konkurrencesituation.

64. Den potentielle konkurrence til transport af gods med tog og lastbil mellem Øst- og Vestdanmark er derfor begrænset til øget anvendelse af skibstransport eller transport med fly. Transport med fly er dyrt og anvendes derfor primært til transport af gods med højt værdiindhold og/eller meget kort holdbarhed. Transport med skib (bortset fra færger) kan anvendes i et vist begrænset omfang, hvor både afsender og modtager har nem adgang til en havn. Både fly- og søtransport skal som hovedregel suppleres med landtransport (lastbil). Også den potentielle konkurrence til transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark – via broen – er således yderst begrænset. Aktuelt har godstransport med fly og skib mellem Øst- og Vestdanmark en samlet markedsandel på langt under 5 pct. og omfatter udelukkende specielle godstyper, der ikke lønsomt kan transporteres med lastbil eller jernbane.

65. Markedet defineres derfor som markedet for infrastruktur til overførsel/transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark.

Storebæltsforbindelsens markedsstilling

66. Den samlede godsmængde, der blev transporteret med lastbil, godstog og færge mellem Øst- og Vestdanmark, udgjorde ca. 18,5 mio. tons i 2000 (jf. tabel 1).

67. Der blev i 1997 transporteret 5,4 mio. tons gods med 443.000 lastbiler over Storebælt. En lastbil transporterer dermed ca. 12,2 tons gods på en gennemsnitstur. Med udgangspunkt i antallet af overførsler af lastbiler over Storebælt kan estimere godsmængderne for de følgende år.²⁴

68. Antallet af godstog, der bliver overført via Storebæltsforbindelsen, har ligget nogenlunde stabilt på ca. 30 vogntog pr. døgn siden broens åbning juni 1997. I 2000 blev der fragtet 7,6 mio. tons gods med tog i Danmark. Samme år blev der transporteret omkring 1,8 mio. tons nationalt gods med tog, heraf blev halvdelen transporteret over Storebæltsforbindelsen²⁵. Hertil kommer transport med godstog i Danmark i transitkørsel og international kørsel på i alt 5,8 mio. tons. Der findes ikke eksakte opgørelser over, hvor stor en del af disse godsmængder, der blev transporteret over Storebælt.²⁶ Lægges endvidere til grund, at al transitkørsel og 50 pct. af den internationale godstransport med jernbane sker via Storebælt, svarer den samlede overførte godsmængde over Storebæltsforbindelsen med jernbane til ca. 5,1 mio. tons.

69. Den samlede mængde gods målt i volumen, der transporteres mellem Øst- og Vestdanmark med lastbil og jernbane over Storebæltsforbindelsen kan skønnes til 15,9 mio. tons i 2000.

70. Overførslen af godstransport med færge er trods tilbagegang efter åbningen af Storebæltsforbindelsen fortsat af betydeligt omfang. Hovedparten af godstransporten med færge sker med Mols-Liniens færger på de to ruter Odden-Ebeltoft og Kalundborg - Århus. Broens åbning har medført en reducere af overførslerne af gods med færge mellem Øst- og Vestdanmark fra 3,7 mio. tons i 1997 til 2,6 mio. tons i 2000 (eksklusiv Storebæltsfærger 1998). Færgernes samlede markedsandel på det relevante marked for overførsel af transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark udgjorde ca. 14 pct. målt i godsvolumen (2000) og ca. 13 pct. målt i antal overførte lastbiler, løstrailere og godstog (2000).

71. Storebæltsforbindelsen har en markedsandel på 87 pct. målt i overført godsmængde på den del af infrastrukturen, der kan benyttes af lastbiler og/eller godstog, jf. figur 1.

72. Transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark kan også foretages med fragtskibe og fly. En betydelig del af godstransporten med skib – godt 30 pct. af den samlede søtransport målt i volumen – foregår dog med færger. Gods i containere og stykgods udgør ca. 10 pct. af den indenlandske søtransport med fragtskib, svarende til i alt 1,4 mio. tons gods i 1999. De resterende ca. 60 pct. af søtransporten af gods, omfatter olie og olieprodukter, kul, sand, sten, grus, kalk, cement og gips – som kun i få tilfælde alternativt ville kunne transporteres med andre transportformer.²⁷

73. Kun ca. 1/3 af søtransporten af containere og stykgods, svarende til 0,4–0,5 mio. tons, transporteres med fragtskib mellem havne øst og vest for Storebælt/Kattegat/ Langelands Bælt. Nogle af disse godstransporter vil alternativt kunne transporteres med enten lastbil eller jernbane, men for de fleste transporter findes der ikke et reelt alternativ til transport med skib. Efter åbningen af Storebæltsforbindelsen er der sket en omlægning af den indenlandske søtransport af gods hvorefter den hovedsagelig sker mellem destinationer, der ligger fjernt fra Storebæltsforbindelsen eller mellem destinationer der ikke er tilgængelige for andre transportformer (fx jernbane). Søtransportens andel (eksklusive færger) af godstransporten mellem Øst- og Vestdanmark skønnes at være ca. 2-3 pct.

74. Godstransport med fly omfatter udelukkende produkter med meget højt værdiindhold. Som følge af de relativt korte afstande i Danmark og den begrænsede dækning mht. lufthavne vil

godstransport med fly mellem indenlandske destinationer i langt de fleste tilfælde ikke udgøre et realistisk alternativ til godstransport med lastbil. Flytransport af gods mellem Øst- og Vestdanmark udgør kun 0,1 pct. af den samlede transport målt i volumen. Flytransportens markedsandel er væsentlig højere målt i værdi, men må alligevel skønnes at være under 1 pct. på det relevante marked. Godstransport med fly har primært betydning ved international transport mellem Danmark og destinationer i udlandet. På dette marked har flytransporten en markedsandel på omkring 5 pct. målt i værdi.²⁸

75. Storebæltsforbindelsen har vundet markedsandele fra 1998 til 2000 på det relevante marked for overførsel af transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark. Fremgangen for Storebæltsforbindelsen, der alene tegnes af vejdelene, kommer dels fra helt ny trafik dels fra færgerne, der fortsat taber markedsandele. I 2000 har der været en vækst i antallet af lastbiler, der er kørt over broen, på 16 pct. i forhold til 1999.²⁹ I 2000 kørte i gennemsnit 2420 lastbiler over broen i døgnet.³⁰

76. Den konkurrerende færgerute, Mols Linien A/S, har i 2000 haft en vækst på 5 pct. i forhold til 1999 i antallet af overførte lastbiler og løstrailere. Forøgelse af godstransporten med Mols Linien skal ses på baggrund af indsættelsen af fragtfærger i januar 2000 på en ny rute mellem Århus og Kalundborg samt rederiets stigende specialisering i overførsel af ubemandede løstrailere. Alligevel faldt Mols Linien A/S' markedsandel fra 15 i 1999 til 13 pct. i 2000 som følge af den endnu større generelle stigning i godstrafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

77. A/S Storebælt har således en dominerende stilling på det relevante marked for infrastruktur til transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark. Afgrænses det relevante marked til infrastruktur til transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark, indtager A/S Storebælt ligeledes en dominerende stilling med en markedsandel på 80-85 pct.

78. Det er et spørgsmål hvorvidt godstransport med fragtskib og -fly kan medregnes til dette marked. Godstransport med fragtskib og -fly har ikke relevans for transportører der benytter lastbil, godstog eller færge, idet fragtskibe og -fly ikke kan overføre lastbiler og godsvogne. Men selv hvis en bredere markedsafgrænsning blev valgt, så den også omfattede fragtskibe og -fly, så vil de to transportformer med deres små markedsandele ikke ændre ved Storebæltsforbindelsens dominerende stilling på det relevante marked.

Konkurrenceanalyse

79. Det anføres i klagen, at takststrukturen på Storebælt forvrider konkurrencen mellem lastbiler og godstog til skade for vognmændene. Takststrukturen indebærer, at lastbilerne finansierer en høj andel af de samlede finansieringsomkostninger for Storebæltsforbindelsen. Betalingen fra banedelens brugere og Banestyrelsen dækker ikke tilbagebetalingen for broens banedel. De takster som vejdelens brugere betaler bliver derved betydeligt højere end de havde været hvis lastbilerne og den øvrige vejtrafik alene skulle bidrage til finansieringen af Storebæltsforbindelsens vejdel. Herved sker en krydssubsidiering til skade for brugerne af vejdelene, dvs. bl.a. lastbilerne og deres ejere, vognmandsvirksomhederne.

80. Klager henviser i øvrigt til at taksterne muligvis er i strid med EU direktivet om vejbenyttelsesafgifter. Det fremgår af direktivets artikel 7, litra h, at "satserne for vejafgifter (skal) baseres på omkostningerne i forbindelse med bygning, drift og udvikling af det pågældende

infrastrukturnet". Trafikministeriet udtaler i brev af 20. september 2000, at taksterne er i overensstemmelse med nævnte direktiv.

81. Storebæltsforbindelsen indtager en dominerende stilling på markedet for infrastruktur til overførsel af gods mellem Øst- og Vestdanmark med en markedsandel på 80-85 pct. Der er begrænsede substitutionsmuligheder for transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark med andre transportformer end lastbiler og/eller godstog. En skæv takstfastsættelse kan skabe en konkurrenceforvridning, der påvirker konkurrencen mellem transportformerne i det omfang disse opererer på det samme marked og dermed konkurrerer om de samme kunder. Det drejer sig dels om konkurrencen mellem Storebæltsforbindelsen og færgeruterne mellem Øst- og Vestdanmark, dels mellem lastbiler og godstog på Storebæltsforbindelsen. I det efterfølgende ses udelukkende på den mulige konkurrenceforvridning mellem lastbiler og godstog.

82. Finansieringen af tilbagebetalingen af broens anlægsinvesteringer og løbende driftsudgifter analyseres og den finansielle skævvridning mellem broens vejdel og bandedel belyses nærmere. Endvidere sammenlignes taksterne for hhv. lastbiler og godstog med henblik på at belyse om lastbilerne betaler højere broafgifter end godstogene.

83. Endelig foretages en analyse af, om takstfastsættelsen medfører en forvridning af konkurrencen mellem de to transportformer vedrørende gods der benytter Storebæltsforbindelsen, dvs. lastbiler og godstog. Vurderingen af brotaksternes mulige konkurrenceforvridende effekt på markedet for transport af gods mellem Øst- og Vestdanmark tager udgangspunkt i en analyse af konkurrencesituationen mellem de forskellige transportformer.

Storebæltsforbindelsens finansiering

84. Ved opførelsen af Storebæltsforbindelsen var der oprindeligt lagt op til en selvstændig finansiering af vej- og bandedelene. Af A/S Storebælt's regnskab for 2000 fremgår de vigtigste økonomiske nøgletal vedr. tilbagebetalingen af anlægsinvesteringerne for hhv. broens vej- og bandedel jf. tabel 2.

Tabel 2: Tilbagebetaling af anlægsinvesteringer mv. for Storebæltsforbindelsen for hhv. bane- og vejdelene med udgangspunkt i regnskabsåret 2000

	Bandedel	Vejdel	Total
Anlægsinvestering	17.500 mio. kr.	17.600 mio. kr.	35.100 mio. kr.
Årets indtægter	565 mio. kr.	1.772 mio. kr.	2.337 mio. kr.
Årets afskrivninger	180 mio. kr.	277 mio. kr.	456 mio. kr.
Kalkuleret tilbagebetalingstid med realrente på 4 pct.	Ikke mulig inden for anlæggets tekniske levetid	17 år 3 mdr.	28 år

85. For vejdelene vil der med den nuværende trafik og realrente være tale om en tilbagebetalingsperiode på godt 17 år regnet fra 2000. For bandedelen rækker den nuværende betaling fra Banestyrelsen, hvoraf togoperatørerne endda kun betaler halvdelen, ikke til en

tilbagebetaling af anlægsinvesteringerne inden for anlægget tekniske levetid. A/S Storebælt har oplyst til styrelsen, at en tilbagebetaling vil kræve en forhøjelse af Banestyrelsens årlige nettobetaling med mindst ca. 150 mio. kr. (eller 25 pct.) til i alt 714 mio. kr. Herefter vil banedelen være tilbagebetalt om ca. 100 år svarende til forbindelsens forventede tekniske levetid. Såfremt banedelen skulle betale den fulde andel af Storebæltprojektet, skulle der betales 800 mio. kr. om året eller 235 mio. kr. ud over det beløb banedelens brugere betalte til A/S Storebælt i 2000.³¹

86. Subsidiet til banedelen andrager således et sted mellem 150 mio. kr. og 235 mio. kr. hvis der alene ses på de betalinger, der indgår i regnskabet for A/S Storebælt. En række indtægter og udgifter for Banestyrelsen og jernbaneoperatørerne indgår ikke i regnskabet for A/S Storebælt. Det fremgår af tabel 3, at Banestyrelsen kun betaler halvdelen af de samlede udgifter til drift og finansiering af jernbanedelen. Det indebærer et yderligere subsidie på godt 300 mio. kr.. Det samlede subsidie til banedelens brugere er derfor samlet set op imod 500 mio. kr. hvert år.

Tabel 3: Samlede betalinger for Storebæltsforbindelsens banedel i 2000

Betalinger i mio. kr.	Indtægter	Udgifter
Banestyrelsens betaling til A/S Storebælt		565
Passagertogs betaling af Storebæltsafgift til BS	218	
Godstogs betaling af Storebæltsafgift til BS	71	
Banestyrelsens driftsudgifter på Storebælt		56
I alt	289	621

Kilde: Banestyrelsen, finansloven og egne beregninger

87. Tilbagebetalingstiden for Storebæltsforbindelsen som helhed vil være 32 år målt fra broens opførelse med den nuværende trafikmængde og realrente, hvilket kun er muligt såfremt vejdelen også fremover skal bidrage med $\frac{3}{4}$ af den samlede finansiering til dækning af tilbagebetalingen af anlægsinvesteringerne samt til drift og vedligeholdelse. Det fremgår heraf, at den nuværende takststruktur indebærer en skævvridning med hensyn til finansieringen af tilbagebetalingen af Storebæltsforbindelsens vej- og banedel.

88. Sund & Bælt Holding A/S har oplyst, at en generel nedsættelse af taksterne på vejdelen med 10-15 pct. vil indebære en forlængelse af tilbagebetalingsperioden fra 32 år til X-X år. En takstnedsættelse på 20 pct. for alle køretøjstyper vil forlænge tilbagebetalingstiden med ca. X år til ca. X år. Modelberegningen forudsætter, at den støtte, som broen er forpligtet til lovgivningsmæssigt at yde til færgeruterne (Mols Linien og Spodsbjerg-Tårs) ikke forøges. I regneeksemplet er realrenten forudsat uændret 4 pct.

89. Introduktionen af storkunderabatter på op til 10 pct. for lastbiler og busser pr. 1. april 2001 vil ifølge beregninger fra Sund & Bælt kun i begrænset omfang påvirke broens økonomi. I værste fald vil det give anledning til et fald i indtægterne på 15 mio. kr. årligt svarende til en forlængelse af tilbagebetalingsperioden på under et halvt år.³² Beregningen bekræftes af den faktiske udvikling. Lastbiltrafikken er i 2. kvartal 2001, efter introduktionen af storkunderabatten den 1. april 2001, steget godt 6 pct. i forhold til samme kvartal året før, således at takstændringen stort set har været provenumæssigt neutral. Takstnedsættelsen har dog ikke ført til en forøgelse af trafikken, som ligger

ud over de stigninger, der har kendetegnet udviklingen i lastbiltrafikken siden broens åbning. Styrelsens beregninger viser da også, at egenpriselasticiteten i forbindelse med prisændringen den 1. april 2001 er tæt på nul.³³

90. Hovedtallene for Storebæltsforbindelsens drift og finansiering 1998-2000 er vist i bilag 7. Det fremgår heraf, at vejdelens brugere – personbiler, lastbiler og busser – i alt bidrager med godt 75 pct. af den samlede finansiering af broen. Det bemærkes, at personbilerne står for mere end 2/3 af de samlede betalinger fra vejdelens brugere.

Sammenligning af brotakster for lastbiler og godstog

91. Taksterne for overførsel af gods med hhv. tog og lastbil kan kun sammenlignes under en række antagelser. Broafgifter og andre infrastrukturafgifter for hhv. lastbiler og godstog beregnes forskelligt, og der skal foretages omregninger for at kunne sammenligne godstransport med lastbiler og store vognstammer af godsvogne.

92. Det højest tilladte akseltryk for en godsvogn er 22,5 tons pr. aksel, hvilket betyder at en godsvogn normalt kan medtage op til ca. 100 tons (godsvogn med 8 aksler). Den gennemsnitlige lasteevne for godsvogne, der ejes af Railion – det tidligere DSB Gods – er ca. 39 tons. Det meste gods er transit- og internationalt gods, der transporteres på udenlandske ejede godsvogne. Ifølge Railion har disse godsvogne stort set samme lasteevne som de godsvogne, der anvendes til national transport.³⁴ De største lastbiler har en tilladt lasteevne på omkring 33 tons. Den gennemsnitlige lasteevne for lastbiler er dog kun ca. 16 tons. Den gennemsnitlige lasteevne for store lastbiler (totalvægt over 17 tons) kan beregnes til ca. 25 tons. Disse lastbiler og vogntog er normalt over 10 meter lange svarende til kategorien ”store lastbiler” på Storebæltsforbindelsen. Den gennemsnitlige lasteevne for mindre lastbiler (totalvægt mellem 3,5 tons og 17 tons) kan beregnes til godt 5 tons. Disse lastbiler er normalt under 10 meter lange, svarende til kategorien ”små lastbiler” på Storebæltsforbindelsen.³⁵

93. Taksterne for passage over Storebæltsforbindelsen kan med de gældende takster pr. 1. januar 2002 sammenfattes i nedenstående tabel 4.³⁶

Tabel 4: Broafgifter pr. 1. januar 2002 på Storebælt for lastbiler og godstog

	Bruttopris Enkeltbillet	Rabat	Nettopris Enkeltbillet
Lastbiler under 10 meter	595 kr.	Rabat op til 15 pct.	506-595 kr.
Lastbiler over 10 meter	945 kr.	Rabat op til 15 pct.	803-945 kr.
Godstog	720 kr. pr. vogn	Max. Betaling 6070 kr. pr. togstamme	720 kr. pr. vogn 6070 kr. for 9 vogne og derover

Kilde: A/S Storebælt og Banestyrelsen

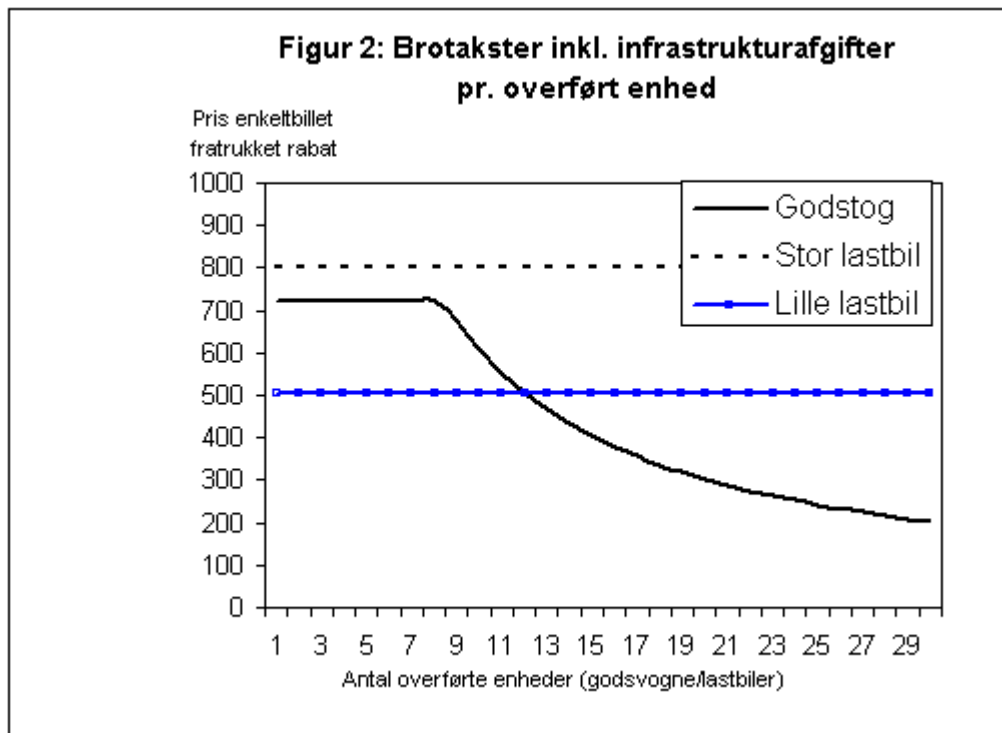
94. Broafgifterne for overførsel af en godsvogn er 720 kr. og der betales maksimalt 6070 kr. for en togstamme med ca. 9 vogne. En godstogsstamme kan bestå af mere end 30 vogne. Ifølge oplysninger fra Banestyrelsen havde de godstog, der passerede Storebælt i 1999 gennemsnitligt ca. 25 vogne – svarende til en stykpris pr. overført godsvogn på 243 kr. Til sammenligning koster en enkeltbillet for de største lastbiler (længde over 10 meter) mindst 803 kr.

95. Ud over broafgifterne skal både godstog og lastbiler også betale vej- og baneafgifter for at køre på veje og skinner, herunder for den del af infrastrukturen der udgøres af broen.

96. Godstog betaler efter de gældende takster en afgift på 9,14 kr. pr. kørt kilometer på strækningen København – Padborg, eller 5 gange mere end der skal betales på de øvrige jernbanestrækninger, hvor afgiften er 1,72 kr. pr. kørt kilometer. Hertil ydes et miljøtillæg på 0,04 kr. pr. tonskilometer transporteret gods. Hovedparten af de godstog, der kører over Storebælt, kører med transitgods på strækningen Øresundsforbindelsen - København - Padborg. Banestyrelsen har oplyst, at et godstog der kører på denne strækning i alt skal betale ca. 10.000 kr. i infrastrukturafgifter.³⁷ De samlede afgifter pr. godsvogn bliver derfor omkring 400 kr. eller 160 kr. ud over selve broafgiften på 240 kr.

97. Lastbilerne betaler ikke afgift pr. kørt kilometer. Derimod skal lastbiler over 12 tons betale vejbenyttelsesafgift. Den årlige afgift svinger mellem hhv. 5.591-7.156 kr. for lastbiler med højst 3 aksler og 9.318-11.555 kr. for lastbiler med 4 eller flere aksler afhængig af opfyldelse af miljøstandarder . Ca. 25 pct. af alle lastbiler er under 12 tons og dermed fritaget for at betale vejafgift. Vejbenyttelsesafgiften er imidlertid beskeden set i forhold infrastrukturafgifterne for at køre over broen. Set i forhold til det samlede antal lastbiler over 6 tons og det samlede antal kørte kilometer, andrager vejbenyttelsesafgiften kun 13 øre pr. kørt kilometer for lastbiler med 3 eller færre aksler og 22 øre pr. kørt kilometer for lastbiler med 4 eller flere aksler.³⁸ En lastbil over 12 tons, der kører en samlet turlængde på 100 km vil skulle betale hhv. 13 kr. og 22 kr. Det svarer til 2-3 pct. af brotaksterne for lastbiler som ligger i intervallet 493 - 920 kr. Som følge af vejbenyttelsesafgifternes beskeden betydning er de udeladt i den efterfølgende sammenligninger mellem lastbiler og godstog.

98. Sammenlignes broafgifterne over Storebæltsforbindelsen for hhv. godstog, store lastbiler (længde over 10 meter) og mindre lastbiler (længde under 10 meter), tegner der sig følgende billede som vist i figur 2.³⁹ I figuren sammenlignes afgifterne pr. enhed – enten en godsvogn eller en lastbil. Det ses af figuren, at godstog med op til otte vogne betaler 720 kr. pr. vogn hvorefter den gennemsnitlige betaling pr. vogn falder grundet reglen om, at der maksimalt kan betales 6070 kr./tog. Ved kørsel med store vogntog får mængderabatten til godstogene stigende betydning for prisen pr. enhed. Et godstog med 13 vogne skal således kun betale ca. det halve af det store lastbiler skal betale.⁴⁰ Den relativt store mængderabat ved overførsel af store vogntog med godsvogne forekommer imidlertid rimelig set i lyset af at den bidrager til at sikre en bedre og mere effektiv udnyttelse af trækraften og den knappe sporkapacitet, ligesom den mindsker risikoen for ulykker og øger miljøfordelene.



Kilde: Danmarks Statistik, DTL og DSB Gods.

99. Taksterne er stort set ens indenfor de enkelte transporttyper: personbiler, lastbiler, busser, godstog og passagertog. Der ydes dog mængderabat til storkunder. Hyppige brugere af vejbroen (bilpendlere) kan få en rabat på 5 pct. ved anvendelse af en såkaldt Brobizz. Store vognmandskunder (lastbiler og busser) får efter takstændringen den 1. april 2001 en særlig omsætningsrabat på op til 10 pct. (og Brobizz rabat på 5 pct.). Tilsvarende får godstogsoperatører ved overførsel af store vogntog betydelige rabatter. På trods af at de forskellige kvantumsbestemte rabatorordninger er der ikke tale om, at der anvendes ulige vilkår for ydelser af samme værdi, og dermed forekommer der ikke diskrimination.

Konkurrencesituationen mellem lastbiler og godstog

100. Såfremt godstransport med hhv. lastbil og tog kun i begrænset omfang udgør alternativer vil en eventuel skævhed i takstfastsættelsen på Storebæltsforbindelsen ikke medføre konkurrenceforvridning. Hvis der er ringe konkurrence mellem de to transportformer vil fx en moderat takstforvridning til fordel for godstog på bekostning af lastbilerne ikke flytte markedsandele fra lastbiler til godstog.⁴¹

101. Ringe prisfølsomhed kan bl.a. skyldes fravær af efterspørgsels- og udbudssubstitution. Langt de fleste transportører af gods mellem Øst- og Vestdanmark har reelt ikke noget alternativ til transport via Storebæltsforbindelsen.

102. Markedet for godstransport omfatter national transport, dvs. transport af gods mellem indenlandske destinationer, international transport som er transport af gods til Danmark fra udlandet og fra udlandet til Danmark (import og eksport) og transittransport, der er transport af gods mellem destinationer i udlandet gennem dansk territorium).

103. Kun ca. 3 pct. af den samlede godstrafik med lastbil transporteres via Storebæltsforbindelsen. Derimod sker mere end 60 pct. af den samlede godstransport med tog via Storebæltsforbindelsen.⁴²

104. National transport af gods sker næsten udelukkende med lastbil, der står for ca. 95 pct. af det transportede gods målt i vægt. Transport med jernbane udgør kun 1 pct. af den samlede nationale godstransport og med faldende tendens. Opgøres markedsandelene for trafik mellem Øst- og Vestdanmark opnår jernbanen en markedsandel på op imod 6\% for national transport. Dette trafikmønster indikerer, at der for national transport af gods stort set ikke er substitution mellem de to transportformer. Salget af DSB Stykgods i foråret 2000 til Danske Fragtmænd og den efterfølgende indstilling af transport af stykgods med tog, har yderligere mindsket substitutionsmulighederne.

105. Denne udvikling skyldes, at jernbanerne ikke er i stand til at konkurrere med lastbilerne om transport af stykgods og de fleste andre godstyper mellem indenlandske destinationer. Jernbanerne er ikke konkurrencedygtige i forbindelse med transporter over korte afstande pga. relativt høje terminalomkostninger ved omladning og manglende muligheder for landsdækkende transport. Der kunne være begrænset substitution mellem vej og bane ved transport over land mellem indenlandske destinationer af tunge laster med containere og veksellad. Men disse transporter sker sjældent over Storebælt. Godstransporterne foregår primært mellem destinationer vest for Storebælt, hvor stort set al tung industri i Danmark er lokaliseret⁴³.

106. Ved transport af gods mellem destinationer inden for Danmarks grænser vil der set fra transportkøbernes side kun i yderst få tilfælde være mulighed for reelt at vælge mellem transport med hhv. lastbil og tog.

107. International transport og transittransport af gods er karakteriseret ved at 75 pct. af godset transporteres mellem destinationer i Danmark, Tyskland og Skandinavien samt mellem Tyskland og Skandinavien via Danmark.

108. Lastbilerne transporterer ca. 22 pct. af den samlede godsmængde inden for international transport, mens godstog står for 4 pct. af den samlede godsmængde (søtransport står for de resterende 74 pct.).

109. Jernbanerne spiller en stor rolle på delmarkedet for transitgods med en markedsandel på ca. 40 pct. mens lastbilerne står for de resterende 60 pct. målt i transporteret godsmængde.⁴⁴

110. Jernbanerne kunne derfor antages at spille en vis rolle som muligt alternativ til godstransport med lastbil ved international godstransport og transport af transitgods – ca. 18 pct. af transporten af internationalt gods og transitgods over land sker med jernbane mod 82 pct. med lastbil.

111. Substitutionen mellem lastbil og godstog er dog også på de to delmarkeder stærkt begrænset set fra godskundens synspunkt. Det viser især store forskelle i sammensætningen af det gods, der transporteres med hhv. lastbiler og godstog.

112. Maskiner, bearbejdede varer og stykgods udgør ca. 45 pct. af den samlede godsmængde, der transporteres med lastbil mellem destinationer i Danmark og udlandet (internationalt). De samme varegrupper udgør kun 1 pct. af det gods, der transporteres med jernbane. Næringsmidler og landbrugsprodukter udgør ca. 40 pct. af den samlede godsmængde der transporteres med lastbil,

men kun 3 pct. af det jernbanegodset. Omvendt foretrækkes jernbanen når det drejer sig om transport af tungt gods som træ, papirmasse, jern og stål – disse varegrupper udgør mere end 60 pct. af det gods der transporteres med jernbane og under 5 pct. af det gods der transporteres med lastbil. Sammensætningen af transitgodset svarer stort set til sammensætningen af det gods der transporteres internationalt.

113. Også en række andre forhold peger i retning af begrænset substitution mellem transport af gods med lastbil og jernbane. Fx afviger transportmønstrene for lastbiler og godstog markant fra hinanden.

- National transport mellem indenlandske destinationer udgør 98 pct. af al godstransport over Storebæltsforbindelsen med lastbil, mens international godstransport og transport af transitgods med lastbil udgør 2 pct.⁴⁵

- Efter åbningen af broen er der sket en markant vækst i lastbiltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Godstrafikken med tog er stagneret og overførslen af lastbiler med færge er gået tilbage.
- Transportvejene for international transport og transitttransport af gods med lastbil er næsten upåvirket af broens åbning. Godstransporten følger fortsat ruterne i nord-sydgående retning dvs. via Østersøen og færgeforbindelserne Rødby-Puttgarden, Gedser-Rostock og Trelleborg-Sassnitz/Travemünde, eller mellem Jylland og kontinentet (kun international godstransport). International transport og transitttransport af gods med lastbil via Storebælt er stærkt begrænset.
- International transport og transitttransport af gods med jernbane sker overvejende via Storebæltsforbindelsen, den resterende nord-sydgående godstransport sker mellem Jylland og kontinentet.
- Godstransport med jernbane via Rødby-Puttgarden er indstillet og eneste alternativ til Storebælt for transport af transitgods med jernbane er via færgeruten Trelleborg-Sassnitz.

114. Generelt peger de nævnte forhold i retning af stærkt begrænsede substitutionsmuligheder mellem hhv. lastbil og tog for såvel national transport, international transport og transitttransport af gods.

Samlet konklusion

115. Taksterne på Storebæltsforbindelsens vej- og banedel fastsættes i medfør af lov nr. 1233 af 27. december 1996 af Trafikministeren. Trafikministeren har med tilslutning fra Folketingets Trafikudvalg

fastsat takstniveauet både for Storebæltsforbindelsens vej- og banedel.

116. Banedelens betaling til Banestyrelsen og Banestyrelsens medfinansiering af banedelen er fastsat af Trafikministeren i medfør af bekendtgørelse af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, § 9.⁴⁶

117. Trafikministeriet har i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 4 taget stilling til, at betalingen for benyttelsen af såvel jernbanedelen som vejdelen er en "direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering", jf. konkurrencelovens § 2, stk. 2.

118. Ifølge Trafikministeriets vurdering af dette spørgsmål er der tale om en konkurrencebegrænsning, som er en ”direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering”, jf. konkurrencelovens § 2, stk. 2. Konkurrencelovens kapitel 2 og 3 finder derfor ikke anvendelse.

119. Forudsat en konkurrencebegrænsning er omfattet af § 2, stk. 2 eller i øvrigt hindrer en effektiv samfundsmæssig ressourceanvendelse, kan Konkurrencestyrelsen efter konkurrencelovens § 2, stk. 5 rette henvendelse til den pågældende myndighed, i denne sag Trafikministeren, og påpege mulige skadelige virkninger for konkurrencen samt komme med forslag til at fremme konkurrencen.

120. Danmark og de øvrige europæiske lande yder ud fra miljø- og sikkerhedshensyn støtte til godstransport med jernbane. Statsstøtte er i disse tilfælde ikke ulovlig efter EU-reglerne, idet støtten kompenserer for de udækkede omkostninger i forhold til vejtransporten.⁴⁷ Det er således en integreret del af EU’s transportpolitik at fremme (gods-) transport med tog eller med skib.

121. Der er ikke tale om konkurrenceforvridende statsstøtte, der kan gribes ind overfor efter konkurrencelovens § 11 a, stk. 1, idet støtten til banedelen er ”lovlig i henhold til offentlig regulering” jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998.

122. Tilbage står spørgsmålet om Konkurrencestyrelsen på baggrund af DTL’s klage finder tilstrækkeligt grundlag for at afgive en § 2, stk. 5 henvendelse til Trafikministeren med henblik på en revurdering af takststrukturen på Storebælt.

123. Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at der ikke er grundlag for at afgive en sådan henvendelse.

124. Konkurrencestyrelsen er enig i, at der sker en krydssubsidiering med den nuværende takststruktur for Storebæltsforbindelsen, hvor brugerne af vejdelen – både ud fra en relativ og en faktisk vurdering – reelt finansierer forholdsmæssig stor andel af Storebæltsprojektet. Et faktum der i øvrigt ikke bestrides af Trafikministeriet. Men det medfører ingen mærkbar konkurrenceforvridning.

125. Konkurrenceforvridning i konkurrencelovens forstand til ugunst for lastbilerne som følge af skævvridningen og takststrukturen kan kun forekomme, hvis de to transportformer konkurrerer om de samme godstransporter/transportkunder. En lang række forhold peger i retning af, at der ikke er mærkbar konkurrence mellem de to transportformer.

126. Substitutionsmulighederne mellem de to transportformer er set fra transportkøbernes side stærkt begrænsede. Blandt de vigtigste indikatorer for ringe konkurrence mellem de to transportformer, kan nævnes:

127. At stort set al indenlandsk godstransport mellem Øst- og Vestdanmark via Storebælt foregår med lastbil.

128. At hovedparten af godstransporten med jernbane over Storebæltsforbindelsen består af internationale godstransporter og transport af transitgods og ifølge opgørelser af godstyper i høj grad afviger fra lastbiltransport⁴⁸.

129. At de to transportformer leverer forskellige godsydelser via Storebælt; lastbilerne foretager transport over relativt korte afstande af forarbejdede varer, levnedsmidler og andre varer som kræver hurtig levering, mens godstogene er specialiserede i transport over relativt lange afstande af tunge råvarer med lavt værdiindhold, hvor tidsfaktoren spiller en mindre rolle.

130. At salget af DSB Stykgods til Danske Fragtmænd i foråret 2000 og den efterfølgende indstilling af godstransport af stykgods med jernbane betød en eliminering af det eneste område, hvor den indbyrdes konkurrence mellem de to transportformer var af betydning.

131. Hertil kommer, at brotaksterne stort set ikke påvirker godskundernes valg af transportrute og transportform. Godskundernes og lastbilvognmændenes efterspørgsel er yderst prisuelastisk. Den manglende prisenfølsomhed skal ses i sammenhæng med fraværet af efterspørgsels- og udbudssubstitution. Langt de fleste transportører af gods mellem Øst- og Vestdanmark har intet alternativ til Storebæltsforbindelsen.

132. Brotaksterne har ikke påvirket udviklingen i lastbiltrafikken negativt. Tværtimod er lastbiltrafikken fordoblet siden broens åbning i sommeren 1998. Både i 1999 og 2000 var stigningen i lastbiltrafikken målt i procent dobbelt så stor som stigningen i personbiltrafikken.

133. Brotaksterne har omvendt ikke haft positiv effekt for transporten af gods med tog. Godstransporten med tog er stagneret siden banedelens åbning i 1997. Det gælder dog ikke for transittrafikken, der er steget betydeligt i perioden til trods for, at transportørerne af transitgods afkræves de højeste infrastrukturafgifter blandt banedelens brugere.

134. Brotaksternes ringe effekt for trafikmønsteret ses også af, at nedsættelsen af taksterne for store vognmandskunder i foråret 2001 ikke har medført en stigning i lastbiltrafikken, der ligger ud over den trend der har kunnet iagttages siden 1998.

135. Endelig viser styrelsens analyser af de broafgifter og andre infrastrukturafgifter, der opkræves for hhv. lastbiler og godstog, at de opkrævede afgifter ikke ensidigt favoriserer den ene transportform på bekostning af den anden. Den i taksterne indbyggede mængderabat til store godstog forekommer rimelig, fordi den animerer til en effektiv udnyttelse af materiel og trækraft, bedre udnyttelse af knap sporkapacitet, mindskelse af ulykkesrisikoen og fremmende for miljøet.⁴⁹

136. Jernbanedelens brugere vil med de nuværende takstniveau formentlig aldrig være i stand til fuldt ud at betale finansieringsomkostninger og driftsudgifter for banedelen. Årsagen er ikke lave takster, men primært det forhold, at der på banedelen er for få brugere til at betale afgifterne. Situationen er den modsatte for vejdelene, hvor den faktiske udvikling i vejtrafikken har oversteget alle prognoser. For jernbanegodsdelenes vedkommende kan der ikke med den nuværende transportstruktur og under de nuværende rammebetingelser forventes en større vækst i antallet af overførte godsvogne og -tog.

137. En nedsættelse af taksterne for passage af Storebæltsbroen vil ramme færgetrafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Storebæltsforbindelsen vil jf. 1996-loven være forpligtet til at dække færgernes underskud. På længere sigt vil underskud for færgedriften presse færgeruterne til at beskære kapaciteten yderligere. En vis effektivisering af færgedriften er formentlig mulig, men potentialet for effektiviseringer begrænses af de rationaliseringer af driften af Kattegatruterne der allerede er sket efter fusionen mellem Mols-Linien og Århus-Kalundborg Linien.

138. Ud fra en helhedsbetragtning kan der også peges på miljømæssige problemer som følge af en betydelig nedsættelse af taksterne for vejdelens brugere. Hvis færgeruternes kapacitet begrænses markant kan det få samfundsøkonomisk uønskede konsekvenser i form af kraftig øget trafikbelastning med flere biler og lastbiler på vejene. Miljøbelastningen forøges yderligere når transportvejene for person- og godstrafikken forlænges, fordi al indenlandsk transport af gods og passagerer mellem Nord- og Sydjylland og Nord- og Sydsjælland og Lolland-Falster skal over Storebæltsforbindelsen.

139. En række borgmestre og amtsborgmestre fra Nord- og Østjylland og Vestsjælland har i et brev til trafikministeren af 3. maj 2001 (bilag 8) peget på, at en kraftig reducere af færgeforbindelsen over Kattegat kan få væsentlige negative virkninger for det lokale erhvervsliv.

1 Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer.

2 I 1997 såvel som første halvår af 1998 foregik alle overførsler med færge.

3 I første halvår af 1997 forgik overførslerne med færge.

4 Driver færgeruterne Odden – Ebeltoft og Kalundborg – Århus. Sidstnævnte er en ren fragtrute der stort set kun benyttes af lastbiler og trailere.

5 Hvor godstogene tidligere også transporterede stykgods foregår dette efter salget af DSB Stykgods til Danske Fragtmænd i foråret 2000 alene med lastbil.

6 Hertil kommer færgetrafikken på ruten Trelleborg-Sassnitz/Travemünde. Der overføres næsten ligeså mange lastbiler på denne rute som mellem Rødby og Puttgarden.

7 Tal fra Sund & Bælt Holding anvendt i forbindelse med analyse af en kommende fast forbindelse over Femer Bælt. Femer Bælt Konsortiets modeller bygger på en antagelse om at national transport udgør 100 pct. af trafikken over Storebælt.

8 Jf. lov nr. 380 af 10. juni 1987 om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, § 9, stk. 6.

9 Jf. § 11 i samme lov.

10 Jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998.

11 Jf. bekendtgørelse nr. 879 af 4. december 1999 om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane. De gældende takster findes i bekendtgørelse nr. 1227 af 18. december 2000.

12 I forbindelse med lovændringen i 1996 blev det i den politiske aftale fastlagt, at banen skulle betale 525 mio. kr. i 1996-priser og at beløbet skulle reguleres med PL-indekset, som anvendes i finansloven.

13 Der betales dog ikke kilometerafgift på Storebæltsbroen.

14 Trafikministeriet har oplyst, at den høje afgift på strækningen København-Padborg primært betales af transportører af transitgods, der på denne måde bidrager til at finansiere den relativt store belastning som de påfører denne jernbanestrækning. Afgiften er endvidere fastsat af hensyn til jernbanefærgeforbindelsen mellem Sverige og Tyskland.

15 Jf. § 11, stk. 2.

16 Lov nr. 986 af 03/11/2000.

17 Rådets direktiv 93/89/EØF, ændret ved direktiv 1999/62/EF, om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer.

18 Ifølge den nye aftale skal færgerutens priser følge priserne på Storebæltsforbindelsen.

19 Fondsbørsmeddelelse nr. 62 af 28. juni 2001.

- 20 Lov om færgefart, lov nr. 398 af 2. juni 1999.
- 21 Antallet af overførte lastbiler med Mols-Linien steg med næsten 9 pct. fra 2. kvartal 2000 til 2. kvartal 2001 men ifølge Mols-Linien kan tallene for 1. halvår 2001 ikke sammenlignes med 1. halvår 2000 da ruten havde færre afgangse som følge af indkøringsvanskeligheder.
- 22 Fondsbørsmeddelelse nr. 62 af 28. juni 2001.
- 23 Muligheden for substitution mellem de to transportformer er yderligere mindsket efter salget af DSB Stykgods til Danske Fragtmænd Amba i foråret 2000. Som følge af virksomhedsovertagelsen er indenlandsk transport af stykgods med jernbane stort set ophørt.
- 24 Danmarks Statistik og A/S Storebælt.
- 25 Skøn baseret på tal fra Danmarks Statistik over godstransport mellem amter.
- 26 Danmarks Statistik opgør godstransport mellem amter fordelt på national, international og transittrafik.
- 27 Oplysningerne i dette og efterfølgende afsnit er fra "Transport 2000", Danmarks Statistik.
- 28 Godstransportens Univers, Transportrådet 2001.
- 29 Tal fra RB-Børsen den 15. januar 2001.
- 30 Årsdøgnstrafik, jf. A/S Storebælts årsberetning 2000, s. 4.
- 31 Oplyst af Sund & Bælt Holding, citeret i Transportnyt, nr. 8/2001, udgives af Erhvervenes transportudvalg
- 32 IBID.
- 33 Der er ikke nogen signifikant sammenhæng mellem prisnedsættelsen og udviklingen i lastbiltrafikken i de regressionsmodeller styrelsen har opstillet. Udviklingen i lastbiltrafikken følger også efter takstnedsættelsen i april 2001 udviklingen i tidstrenden siden juni 1998. Tidstrenden viser, at de sæsonkorrigerede tilvækster i lastbiltrafikken opgjort på månedsbasis, har været svagt faldende i hele perioden.
- 34 Statistiske Efterretninger, Transport 2000:42 og oplysninger fra DSB Gods.
- 35 Statistiske Efterretninger, Transport 2000:13 og oplysninger fra DTL.
- 36 I januar 2001 blev taksterne nedsat for lastbiler og pendlere på Storebæltsbroen. Lastbiler og busser tilhørende store vognmandskunder fik med virkning fra 1. april 2001 en omsætningsrabat svarende til mellem 4% og 10% af listepriisen. Pendlere i personbil med Brobizz-månedskort fik pr. 15. februar 2001 en ekstra rabat og nedsættelse af billetprisen med 25%. Denne ordning omfatter pt. ca. 3000 bilpendlere. Kilde: www.storebaelt.dk
- 37 Broafgifter på hhv. Øresund (den "danske" halvdel) og Storebælt samt kilometerafgift for hele strækningen på 325,6 km fratrukket miljøtillæg. Kilde: Banestryrelsen.
- 38 Tal fra Danmarks Statistik, Transport 2000. I beregningerne indgår det samlede antal kørte kilometer for national transport med lastbil: 1.495 mio. km. samt den samlede vognpark inkl. sættevognstrækkere: 44.500 lastbiler over 6 tons. Dette tal er korrigeret med 20% svarende til det antal lastbiler der antages at køre i internationalt og transitgods.
- 39 Broafgifterne for godstog er inkl. kilometerafgift for strækningen København-Padborg. For lastbiler er ikke indregnet vejbenyttelsesafgifter (og miljøfradrag), da disse skønnes kun at påvirke tallene i ubetydelig grad.
- 40 Der er i beregningen ikke korrigeret for at en godsvogn har en gennemsnitlig lasteevne på ca. 40 tons, mens en stor lastbil har en gennemsnitlig lasteevne på ca. 25 tons mens en lille lastbil har en gennemsnitlig lasteevne på ca. 5 tons.
- 41 Kilderne i dette afsnit er Transport 2000, Danmarks Statistik, sept. 2000
Godstransportens Univers - Rapport nr. 01-01, Transportrådet, marts 2001
Sund & Bælt Holding, Femern Bælt Konsortiet.
- 42 Transport 2000, Danmarks Statistik og Godstransportens Univers, Transportrådet 2001.
- 43 Railion Denmark tilbyder en shuttle-ydelse på ruterne Århus – Høje-Tåstrup og Aalborg – Høje-

Tåstrup. Her kan man dog ikke tale om konkurrence mellem godstog og lastbil, da en shuttle svarer til at transportere en lastbil med godstog. Udbud af en shuttle-ydelse kan således aldrig stille lastbiler ringere i konkurrencen.

44 De nyeste opgørelser over transittransport af gods med lastbil findes i en COWI undersøgelse ”Godstransportens fordeling på transportmidler i Danmark” fra 1993

45 Oplysninger fra Sund & Bælt holding. De modeller som Fehmer Bælt Konsortiet har udarbejdet til belysning af trafikstrømmene bygger på, at al godstrafik over Storebælt antages at være national transport, mens transit og international godstransport antages alene at ske via Østersøen.

46 Lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998.

47 Jf. fx Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning om støtte til samordning af transport ad jernbane, landevej og indre vandveje, s. 14f. KOM (2000) 5.

Dokumentet indeholder en opsummering af Kommissionens officielle holdninger i henhold til gældende direktiver og hvidbøger for området.

48 Danmarks Statistik

49 Derimod er de nye rabatter, som broen siden april 2001 har ydet til store vognmandskunder næppe baseret på omkostningsbesparelser og synes alene at være introduceret for at fastholde disse kunder.