

Lovforslag nr. L 25. Fremsat den 9. oktober 1997 af trafikministeren (Bjørn Westh)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund

#### § 1

I lov nr. 590 af 19. august 1991 om anlæg af fast forbindelse over Øresund foretages følgende ændringer:

1. § 14, stk. 1, ophæves og i stedet indsættes:

»For jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik, jf. § 3, betaler Banestyrelsen en afgift til selskabet. Afgiften fastsættes af trafikministeren.

Stk. 2. Banestyrelsen træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik.

Stk. 3. Banestyrelsen forestår drift og ved-

ligeholdelse af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik og afholder udgifterne herved.

Stk. 4. Trafikministeren fastsætter afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik og afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem selskabet og Banestyrelsen.«.

Stk. 2 bliver stk. 5.

2. § 18 ophæves.

#### § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger.

#### 1. Indledning.

Lovforslaget indebærer, at der indføres en ordning for de jernbaneanlæg, der etableres af A/S Øresundsforbindelsen, der udgør tilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund, svarende til ordningen for Storebæltsforbindelsens jernbanedel.

Videre foreslås lovens § 18 ophævet. Efter denne bestemmelse bemyndiges trafikministeren til med undertagelse af DSB's færgefart mellem Helsingør og Helsingborg at indstille DSB's færgefart over Øresund, når Øresundsforbindelsen tages i brug. DSB's færgefart er nu udskilt i et aktieselskab, der er oprettet i henhold til særlig lovgivning.

Ved lov nr. 1233 af 27. december 1996 om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt blev der foretaget en ændring af loven, således at A/S Storebæltsforbindelsen forbliver ejer af forbindelsens jernbanedel, ligesom brugsretten hertil ikke som oprindeligt forudsat i sin helhed skulle overgå til DSB.

I lovens § 9, stk. 1-3, er der nu indeholdt bestemmelse om, at for jernbanevirksomhedernes benyttelse af Storebæltsforbindelsen betaler Banestyrelsen, der er oprettet i henhold til lov nr. 1230 af 27. december 1996, en afgift til A/S Storebæltsforbindelsen. Afgiften fastsættes af trafikministeren. Banestyrelsen træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen, ligesom Banestyrelsen skal forestå drift og vedligeholdelse af jernbanetunnellen under Østerrenden, af jernbaneanlægget over Vesterrenden og af de jernbanetekniske anlæg på forbindelsen og afholde udgifterne herved.

Efter bestemmelsen i § 9, stk. 4, fastsætter trafikministeren afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af Storebæltsforbindelsen og afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem selskabet og Banestyrelsen.

Denne ændring af loven om anlæg af fast forbindelse over Storebælt indebar en tilpasning af ordningen vedrørende jernbaneforbindelsen til den EU-ret, der er vedtaget gennem de senere år på jernbaneanrådet, og som muliggør konkurrence mellem flere jernbaneoperatører for visse former for jernbanevirksomhed.

Efter § 3 i lov nr. 590 af 19. august 1991 om anlæg af fast forbindelse over Øresund anlægges der tilslutninger for jernbane- og vejtrafik fra Øresundsforbindelsens kyst-til-kyst anlæg til det eksisterende jernbane- og vejnet. Tilslutningsanlæggene for jernbanetrafikken omfatter dels en jernbane over Kalvebod-løbet langs Sydhavnsvej til eksisterende spor ved Københavns Hovedbanegård og dels en jernbane fra Kalvebod-løbet til eksisterende spor ved Vigerslev. A/S Øresundsforbindelsen forestår som bygherre opførelsen af disse anlæg, og det er i bemærkningerne til loven anført, at drift og vedligeholdelse af de jernbanerelaterede anlæg i videst muligt omfang vil blive foretaget af DSB, idet jernbaneanlæggene rent faktisk må betragtes som en integreret del af DSB's faste anlæg.

Efter lovens § 14, stk. 1, skal DSB betale et fast årligt beløb til selskabet for benyttelsen af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik, jf. lovens § 3. Vederlaget fastsættes således som også anført i § 4 i den politiske aftale af 29. april 1991 af trafikministeren på grundlag af DSB's nettofordele herved i åbningsåret.

Denne betalingsordning vil være vanskelig at håndtere i praksis i lyset af vanskelighederne ved at beregne nettofordele ved benyttelsen af en delstrækning af det danske jernbanenet. Det vil ikke være hensigtsmæssigt i en konkurrencesituation, idet de forskellige operatører skal behandles på en ensartet og objektiv måde, og dette vil i sig selv kunne begrunde en revision, der naturligt kan have samme indhold som den ordning, der er indført vedrørende Storebæltsforbindelsens jernbanedel.

Banestyrelsen vil således forvalte statens jernbaneinfrastruktur samt jernbaneinfrastrukturen i de lejede statslige selskaber A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen. Der vil således kunne fastsættes benyttelsesafgifter, der vedrører den danske jernbaneinfrastruktur som helhed.

Lovforslaget vedrører ikke Øresundsforbindelsens kyst-til-kyst anlæg, som etableres af Øresundskonsortiet i henhold til aftalen mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund, hvorefter Konsortiet skal bygge og drive forbindelsen. Det findes imidlertid hensigtsmæssigt, at opgaven som infrastrukturforvalter på Øresundsforbindelsens kyst-til-

kyst anlæg varetages i et samarbejde med infrastrukturforvalteren på svensk side, og dette spørgsmål vil derfor blive rejst inden forbindelsens ibrugtagning med henblik på at etablere en sådan ordning.

## 2. Statsfinansielle, økonomiske og administrative konsekvenser.

Banestyrelsen vil skulle betale et beløb til A/S Øresundsforbindelsen for benyttelsen af de danske landanlæg. Banestyrelsen vil samtidig opkræve benyttelsesafgifter hos jernbaneoperatørerne, herunder DSB, der efter anlægsloven skulle erlægge et beløb svarende til nettofordelene i åbningsåret, hvilket beløb blev skønnet til 65 mio. kr. i juli 1990-prisniveau, svarende til ca. 75 mio. kr. i 1997-priser. Dette beløb indgår som beregningsforudsætning i A/S Øresundsforbindelsens budget for de danske landanlæg til Øresundsforbindelsen.

Banestyrelsen vil derudover efter forslaget skulle afholde udgifterne til drift og vedligeholdelse af anlæggets jernbanedel. Udgifterne hertil kan på nuværende tidspunkt ikke opgøres præcist, men de vil kunne inddækkes i forbindelse med opkrævningen af benyttelsesafgifter. Disse afgifter kan fastsættes uafhængigt af det beløb, som Banestyrelsen skal betale til A/S Øresundsforbindelsen.

Såfremt betalingen til A/S Øresundsforbindelsen udgør et mindre beløb end hidtil påregnet i selskabets budget, vil det påvirke økonomien i selskabet negativt, medens dette beløb sammen med drifts- og vedligeholdelsesudgifterne vil belaste Banestyrelsen i det omfang, der ikke opnås dækning herfor via betalingen fra jernbaneoperatørerne, herunder DSB, hvis økonomi tilsvarende vil blive belastet negativt, såfremt der ikke kan opnås indtægtsdækning herfor.

De økonomiske konsekvenser af forslaget, der ikke har administrative konsekvenser, vil blive indarbejdet på de årlige finanslove, idet der vil blive taget hensyn til økonomien i A/S Øresundsforbindelsen.

## 3. Miljømæssige konsekvenser.

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

## 4. Erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Lovforslaget vil ikke i sig selv have erhvervsøkonomiske konsekvenser, men anlægget af Øresundsforbindelsen vil indebære betydelige tidsmæssige og økonomiske gevinster for store dele af erhvervslivet i tilknytning til varetransporter og erhvervsmæssig persontransport i hele Europa.

## 5. Forholdet til EU-retten.

Lovforslaget indebærer en tilpasning til den EU-ret, der er vedtaget gennem de seneste år på jernbancområdet.

EU's politik på jernbancområdet tilsigter principielt indførelse af konkurrence mellem flere operatører, og dette er i dag en realitet for visse former for jernbanevirksomhed, jf. Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Der skal herefter sikres andre jernbaneoperatører, der ønsker at udføre transporter, adgang til jernbaneinfrastrukturen. Det er infrastrukturforvalteren, som efter direktivet er den, der anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen, og som er ansvarlig for forvaltningen af regulerings- og sikkerhedssystemerne. Dette direktiv suppleres af Rådets direktiv 95/19/EØF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter, hvorefter der bl.a. ikke må foretages forskelsbehandling ved opkrævningen af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

## 6. Høring.

Lovforslaget har været sendt til høring i Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Banestyrelsen, DSB og A/S Øresundsforbindelsen.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.*

#### *Til § 1*

Til nr. 1

Forslaget svarer til bestemmelsen i § 9 i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, som ændret ved lov nr. 1233 af 27. december 1996.

Banestyrelsen skal efter stk. 1 betale en afgift til A/S Øresundsforbindelsen for jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetraffic. Afgiften, der fastsættes af trafikministeren efter drøftelse med partierne bag den politiske aftale, betales løbende og kan revideres med mellemrum bl.a. i lyset af trafikudviklingen og den økonomiske situation for A/S Øresundsforbindelsen. Selskabet opkræver således ikke afgifter hos den enkelte jernbanevirksomhed, hvilket er en naturlig følge af, at Banestyrelsen vil blive infrastrukturforvalter på Øresundsforbindelsens landanlæg, der udgør en integreret del af den danske jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen i stk. 2 indebærer, at det er Banestyrelsen og ikke A/S Øresundsforbindelsen, der træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetraffic (forvalteropgaven), idet det er en forudsætning for at kunne udøve forvaltningen af udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen på en rationel måde. I konsekvens heraf indebærer

bestemmelsen i stk. 3, at det er Banestyrelsen, der forestår og bekoster drift og vedligeholdelse af hele tilslutningsanlægget for jernbanetrafikken på landanlæggene efter ibrugtagningen heraf i efteråret 1998. Det drejer sig især om udgifter til drift og vedligehold af anlæg og konstruktioner, spor og elledninger, installationer, arealer med skråningsanlæg, volde og støjskærme, forholdsmæssig andel af visse krydsende broer samt anlæg til styring, regulering og overvågning af de banetekniske anlæg. Endvidere får Banestyrelsen ansvaret for el-forsyning samt forsikringsforhold. Endelig vil Banestyrelsen som hovedregel også skulle afholde udgifter til reinvesteringer og opgraderinger af anlægget. Der vil mellem Banestyrelsen og A/S Øresundsforbindelsen kunne indgås konkrete aftaler om fordeling af udgifter til særlige og ekstraordinære foranstaltninger, som indebærer grundlæggende ændringer i jernbaneforbindelsens udformning og funktion.

Hvad angår stationerne Tårnby og Københavns Lufthavn, Kastrup, vil ansvaret for drift og vedligehold overgå til DSB, der vil afholde udgifter hertil.

A/S Øresundsforbindelsen vil som ejer af anlæggene således ikke skulle afholde udgifter hertil i driftsfasen.

Efter bestemmelsen i stk. 4 er det trafikministeren,

der fastsætter afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik. Bestemmelsen giver mulighed for, at afgifterne kan fastsættes som en integreret del af de afgifter, der vil blive fastsat for benyttelsen af den øvrige infrastruktur, der administreres af Banestyrelsen. Samtidig bemyndiges trafikministeren til at afgøre alle tvivls spørgsmål, der måtte opstå mellem Banestyrelsen og A/S Øresundsforbindelsen, herunder spørgsmål vedrørende drift og vedligeholdelse, forsikringsforhold samt afgiftsbetalingen.

Til nr. 2.

Efter bestemmelsen i lovens § 18 bemyndiges ministeren til med undtagelse af færgefarten mellem Helsingør og Helsingborg at indstille DSB's færgefarter over Øresund, når Øresundsforbindelsen tages i brug.

DSB's rederivirksomhed er i medfør af lov nr. 231 af 4. april 1995 udskilt i et aktieselskab, DSB Rederi A/S (nu Scandlines A/S), og rederivirksomheden er reguleret af denne lov.

Lovens § 18 er således overflødig og foreslås ophævet efter bestemmelsen i nr. 2 i lovforslaget.

**Bilag**

*I dette bilag er (med mindre skrift)  
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,  
der berøres af lovforslaget*

**§ 1**

I lov nr. 590 af 19. august 1991 om anlæg af fast forbindelse over Øresund foretages følgende ændringer:

1. § 14, stk. 1, ophæves og i stedet indsættes:

»For jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik betaler Banestyrelsen en afgift til selskabet. Afgiften fastsættes af trafikministeren.

*Stk. 2.* Banestyrelsen træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik.

*Stk. 3.* Banestyrelsen forestår drift og vedligeholdelse af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik og afholder udgifterne herved.

*Stk. 4.* Trafikministeren fastsætter afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik og afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem selskabet og Banestyrelsen.«

Stk. 2 bliver stk. 5.

§ 14. DSB betaler et fast årligt beløb til selskabet for benyttelsen af tilslutningsanlægget for jernbanetrafik, jf. § 3. Vederlaget fastsættes af trafikministeren på grundlag af DSB's nettofordele herved i åbningsåret.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan fastsætte takster og andre bestemmelser for togrejser mellem Kastrup Lufthavn og Københavns Hovedbanegård efter forhandling med Hovedstadsområdet's Trafikselskab.

2. § 18 ophæves.

§ 18. Trafikministeren bemyndiges til med undtagelse af DSB's færgefart mellem Helsingør og Helsingborg at indstille DSB's færgefart over Øresund, når Øresundsforbindelsen tages i brug.

**§ 2**

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Skriftlig fremsættelse (9. oktober 1997)

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Herved tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund.*

(Lovforslag nr. L 25).

Lovforslaget indebærer, at Banestyrelsen skal varetage driften af jernbaneanlæggene på de danske landanlæg på Øresundsforbindelsen. Disse anlæg etableres af A/S Øresundsforbindelsen.

Med lovforslaget vil forvaltningen af disse anlæg komme til at svare til ordningen for Storebæltsforbindelsens jernbanedel som blev gennemført ved en ændring af anlægsloven for Storebælt i december 1996. Ordningen indebærer bl.a., at Banestyrelsen er infrastruktur-

forvalter for Storebæltsforbindelsens jernbanedel samt at Banestyrelsen betaler en afgift til A/S Storebæltsforbindelsen for jernbaneselskabernes benyttelse af forbindelsen og samtidig opkræve benyttelsesafgifter hos jernbanevirksomhederne. Afgiften fastsættes af trafikministeren.

Tilsvarende bliver det Banestyrelsen, der skal erlægge afgiften til A/S Øresundsforbindelsen efter ibrugtagningen i efteråret 1998 og opkræve afgifter hos jernbanevirksomhederne.

Med lovforslaget vil Banestyrelsen komme til at forvalte både statens jernbaneinfrastruktur og jernbaneinfrastrukturen i de helejede statslige selskaber A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

Hermed tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje Tings velvillige behandling.