

Lovforslag nr. L 159. Fremsat den 27. april 2005 af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om Sund og Bælt Holding A/S

Ejendomsforhold og forvaltning

§ 1. Holdingaktieselskabet Sund og Bælt Holding A/S ejer aktierne i A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Sund og Bælt Partner A/S og datterselskaber oprettet i henhold til § 6 og § 7. Holdingaktieselskabet kan endvidere for sine datterselskaber varetage opgaver med hensyn til styring af finansiering, drift og vedligeholdelse.

Stk. 2. Holdingaktieselskabet ejer gennem A/S Storebæltsforbindelsen den faste vejforbindelse over Storebælt samt jernbaneforbindelsen og de jernbanetekniske anlæg på den faste forbindelse over Storebælt.

Stk. 3. Holdingaktieselskabet ejer gennem A/S Øresundsforbindelsen Øresundsmotorvejen på Amager og jernbanerne fra Københavns Hovedbanegård og Vigerslev til Kastrup Station, herunder stationerne Tårnby og Kastrup, som tilsammen udgør tilslutningsanlæggene i Danmark til den faste forbindelse over Øresund, samt 50 pct. af Øresundsbro Konsortiet I/S, som ejer og driver den faste forbindelse over Øresund.

§ 2. Den faste forbindelse over Øresund forvaltes og drives i overensstemmelse med aftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund.

§ 3. A/S Storebæltsforbindelsen forvalter og driver den faste vejforbindelse over Storebælt.

Stk. 2. A/S Øresundsforbindelsen forvalter og driver tilslutningsanlægget for vejtrafik til den faste forbindelse over Øresund.

§ 4. Banedanmark er infrastrukturforvalter for jernbanedelen på den faste forbindelse over Sto-

rebælt. Banedanmark er infrastrukturforvalter på de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen).

Stk. 2. A/S Storebæltsforbindelsen forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og afholder udgifterne hertil. A/S Øresundsforbindelsen forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) og afholder udgifterne hertil.

Stk. 3. De i stk. 1 og 2 nævnte anlæg forvaltes og drives således, at de indgår som integrerede dele af det danske jernbanenet.

Stk. 4. Der indgås en aftale mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen, der regulerer samarbejdet mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen, herunder specificerer de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der vedligeholdes og reinvesteres af A/S Storebæltsforbindelsen, skal opfylde. Der indgås en aftale mellem Banedanmark og A/S Øresundsforbindelsen, der regulerer samarbejdet mellem Banedanmark og A/S Øresundsforbindelsen, herunder specificerer de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der vedligeholdes og reinvesteres af A/S Øresundsforbindelsen, skal opfylde. Uenighed mellem parterne i forbindelse med aftalernes indgåelse afgøres af transport- og energiministeren.

Stk. 5. En uafhængig rådgiver gennemgår én gang årligt opfyldelsen af de forpligtelser, der er

omfattet af de i stk. 4 nævnte aftaler. Rådgiveren udpeges af transport- og energiministeren efter indstilling fra henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt efter høring af Banedanmark. Rådgiveren afklarer eventuelle fortolkningsspørgsmål i relation til de i stk. 4 nævnte aftaler, herunder fordeling af udgifter til udførte arbejder inden for rammerne af den indgåede aftale og kommer med en indstilling til parterne herom. Parterne kan indbringe rådgiverens indstilling for transport- og energiministeren.

Stk. 6. Transport- og energiministeren afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem Banedanmark og holdingaktieselskabet henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

§ 5. Sund og Bælt Partner A/S kan på et forretningsmæssigt grundlag udføre bygherrerådgivning til A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt i relation til andre infrastrukturprojekter.

§ 6. Holdingaktieselskabet kan stifte et aktieselskab, der i samarbejde med transport- og energiministeren forestår den danske del af det forberedende arbejde med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Stk. 2. Aktieselskabet afholder udgifterne til det i stk. 1 nævnte arbejde efter aftale med transport- og energiministeren.

§ 7. Holdingaktieselskabet kan stifte et aktieselskab, der har til formål at være udstederselskab i relation til BroBizz-ordningen, som bruges på Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen, Scandlines A/S og Bornholmstrafikken A/S. Aktieselskabet forestår udstedelsen af BroBizzer og kan fakturere på de nævnte selskabers vegne.

Stk. 2. Aktieselskabet kan stille BroBizz-ordningen til rådighed for andre virksomheder.

§ 8. Vedtægterne for holdingaktieselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen og ændringer i disse skal godkendes af transport- og energiministeren.

Stk. 2. Transport- og energiministeren kan om spørgsmål af væsentlig betydning give de i stk. 2 nævnte aktieselskaber generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed.

§ 9. For de i denne lov nævnte aktieselskaber gælder aktieselskabsloven med de ændringer, der følger af denne lov.

Låneadgang, garantier og afskrivning m.v.

§ 10. Holdingaktieselskabet og A/S Storebæltsforbindelsen kan optage lån til finansiering og refinansiering af etablering og drift af den faste forbindelse over Storebælt og tilhørende tilslutningsanlæg.

Stk. 2. Holdingaktieselskabet og A/S Øresundsforbindelsen kan optage lån til finansiering og refinansiering af etablering og drift af de til den faste forbindelse over Øresund hørende tilslutningsanlæg. Endvidere kan A/S Øresundsforbindelsen optage lån til finansiering af indskud i den faste forbindelse over Øresund.

Stk. 3. Holdingaktieselskabet kan optage lån til brug for indskud i eller viderelån til det i § 6 nævnte aktieselskab.

Stk. 4. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår. Finansministeren bemyndiges til at yde garanti af statskassen for betaling af renter og afdrag. Finansministeren er endvidere bemyndiget til i det omfang, det måtte anses for hensigtsmæssigt, at dække selskabernes finansieringsbehov gennem statslån. Sådanne lån må ikke ydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som låntager.

Stk. 5. Den danske stat garanterer uden særlig tilkendegivelse i det enkelte tilfælde for holdingaktieselskabets, A/S Storebæltsforbindelsens og A/S Øresundsforbindelsens øvrige økonomiske forpligtelser.

Stk. 6. Holdingaktieselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen må ikke udstede garantier for forpligtelser, der påhviler Sund og Bælt Partner A/S eller de i § 6 og § 7 nævnte selskaber.

§ 11. Den danske stat garanterer for forpligtelser vedrørende Øresundsbro Konsortiet I/S' lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af den faste forbindelse over Øresund.

§ 12. Hvis den for holdingaktieselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen eller A/S Øresundsforbindelsen for et indkomstår opgjorte skattepligtige indkomst udviser underskud, kan dette underskud fradrages i den skattepligtige indkomst for de følgende indkomstår. Underskud i ind-

komstår, der ligger forud for det indkomstår, i hvilket henholdsvis den faste forbindelse over Storebælt, den faste forbindelse over Øresund eller de enkelte tilslutningsanlæg er taget i brug, kan fradrages i den skattepligtige indkomst for de følgende 30 indkomstår. Fradraget kan dog kun overføres til et senere indkomstår, hvis det ikke kan rummes i et tidligere års skattepligtige indkomst.

§ 13. Fra og med det indkomstår, hvor henholdsvis jernbane- og vejforbindelsen over Storebælt er taget i brug (anskaffelsesåret), kan A/S Storebæltsforbindelsen på grundlag af anskaffelsessummen foretage skattemæssige afskrivninger.

Stk. 2. Fra og med de indkomstår, hvor den faste forbindelse over Øresund eller de enkelte tilslutningsanlæg er taget i brug (anskaffelsesåret), kan A/S Øresundsforbindelsen på grundlag af anskaffelsessummen foretage skattemæssige afskrivninger.

Stk. 3. Ved anskaffelsessummen forstås de samlede byggeudgifter ved henholdsvis jernbane- og vejforbindelserne.

Stk. 4. Ved opgørelsen af anskaffelsessummen kan selskaberne ikke medregne afgift, som ved opgørelsen af selskabets afgiftstilsvaret efter loven om almindelig omsætningsafgift kan fradrages som indgående afgift.

§ 14. Afskrivning efter § 13 foretages med indtil 6 pct. af anskaffelsessummen. I det indkomstår, hvori summen af de anvendte afskrivningsprocenter overstiger 60, og i de følgende år kan afskrivning dog kun foretages med indtil 2 pct. af anskaffelsessummen.

Stk. 2. Summen af de anvendte afskrivningsprocenter for hver af de to forbindelser kan ikke overstige 100.

*Betaling for benyttelse af
Storebæltsforbindelsen og
Øresundsforbindelsen m.v.*

§ 15. Banedanmark betaler til A/S Storebæltsforbindelsen for alle jernbanevirksomheders brug af jernbaneforbindelsen over Storebælt og til A/S Øresundsforbindelsen for alle jernbanevirksomheders brug af jernbanerne mellem Københavns Hovedbanegård og Vigerslev til Kastrup. Betalingens størrelse fastsættes af transport- og energiministeren.

Stk. 2. Banedanmark betaler til Øresundsbro Konsortiet I/S for alle jernbanevirksomheders brug af jernbaneforbindelsen over Øresund i henhold til aftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund.

Stk. 3. Banedanmark træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes anvendelse af de i stk. 1 nævnte banestrækninger.

Stk. 4. Transport- og energiministeren kan fastsætte takster og andre bestemmelser for togrejser mellem Kastrup Lufthavn og Københavns Hovedbanegård efter forhandling med Hovedstadens Udviklingsråd.

§ 16. For benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt opkræver A/S Storebæltsforbindelsen betaling.

Stk. 2. Transport- og energiministeren fastsætter niveauet for betalingen og principperne for regulering af denne, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Uanset bestemmelsen i stk. 2 kan A/S Storebæltsforbindelsen ændre gældende generelle rabatordninger samt indføre nye rabatordninger i det omfang, dette ikke påvirker betalingsniveauet væsentligt.

Stk. 4. Føreren af køretøjet skal betale et tillæg ud over den normale betaling, hvis motorvejsforbindelsen benyttes uden at betale. Den registrerede ejer (bruger) hæfter tillige for betaling heraf, medmindre det godtgøres, at føreren uberegtiget er i besiddelse af køretøjet. Tillægget fastsættes af transport- og energiministeren.

Stk. 5. Hvis de i stk. 4 nævnte tillæg ikke betales rettidigt, kan der tillægges 1,3 pct. pr. påbegyndt måned. Renten beregnes fra forfaldsdag, som er 30 dage efter, krav om betaling er afsendt fra selskabet, indtil betaling sker, dog mindst 50 kr. Endvidere kan der opkræves gebyr for erindringskrivelser vedrørende betalingen.

Stk. 6. For benyttelse af motorvejsforbindelsen over Øresund opkræver Øresundsbro Konsortiet I/S betaling. Betalingens størrelse fastsættes af konsortiet, jf. § 2.

Stk. 7. De i stk. 1-6 nævnte betalinger offentliggøres på de pågældende selskabers hjemmesider.

TV-overvågning

§ 17. A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S kan foretage TV-overvågning på henholdsvis

den faste forbindelse over Storebælt og den faste forbindelse over Øresund, herunder betalingsanlæg og tilslutningsanlæg for vejtrafik, samt foretage registrering af billeder fra denne overvågning. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysning herom.

Stk. 2. Øresundsbro Konsortiet I/S kan give svenske politi- og redningsmyndigheder adgang til den i stk. 1 nævnte overvågning og registrering på Øresundsforbindelsen med tilslutningsanlæg.

Stk. 3. Oplysninger i Centralregistret for Motorkøretøjer om den registrerede ejer (bruger) af køretøjer kan videregives til A/S Storebæltsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S.

Forskellige bestemmelser

§ 18. Staten stiller uden vederlag de vandområder og den havbund uden for Amagers kystlinje og inden for dansk søterritorium, som staten har rådighed over, og som midlertidigt eller for bestandigt er nødvendige for den faste forbindelse over Øresund, til rådighed for Øresundsbro Konsortiet I/S.

§ 19. Transport- og energiministeren bemyndiges til at træffe afgørelse om, at A/S Storebæltsforbindelsen vederlagsfrit kan overdrage ejendomsretten til lyslederkablet på den faste jernbaneforbindelse over Storebælt til Banedanmark, idet selskabet dog har en vederlagsfri brugsret til dette kabel til formål, der har tilknyt-

ning til den faste forbindelse og til dennes benyttelse.

§ 20. Transport- og energiministeren bemyndiges til for selskaber reguleret af eller oprettet i henhold til nærværende lov ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til drift og vedligeholdelse af de i denne lov omhandlede anlæg. Ekspropriationen sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 21. Transport- og energiministeren fastsætter, hvilke dele af den faste forbindelse over Storebælt, der henføres til henholdsvis den faste forbindelse, statsbaneanlægget og hovedlandevejsnettet.

Ikrafttræden m.v.

§ 22. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 4. Ministeren kan herunder fastsætte, at de enkelte dele af § 4 træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 3. Følgende love ophæves:

- 1) Lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998.
- 2) Lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund, jf. lovbekendtgørelse nr. 353 af 16. maj 2001.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Baggrunden for lovforslaget

Lovgrundlaget for den faste forbindelse over Storebælt findes i dag i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998, som ændret ved § 8, nr. 6, lov nr. 398 af 2. juni 1999 og § 14 i lov nr. 313 af 21. maj 2002. Lovgrundlaget for den faste forbindelse over Øresund findes i lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund, jf. lovbekendtgørelse nr. 353 af 16. maj 2001, som ændret ved § 16 i lov nr. 313 af 21. maj 2002.

Sund og Bælt Holding A/S blev stiftet i 1991 ved, at statens aktier i A/S Storebæltsforbindelsen blev indskudt som betaling for de aktier, der blev tegnet i holdingaktieselskabet. Der henvises til Folketingstidende 1990-91, 2. samling, tillæg A, sp. 5889 ff. A/S Storebæltsforbindelsen blev således et datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S, og samtidig blev der under holdingaktieselskabet stiftet datterselskabet A/S Øresundsforbindelsen, som har stået for etableringen af de danske landanlæg til den faste forbindelse over Øresund. A/S Øresundsforbindelsen har endvidere sammen med det svenske selskab SVEDAB AB stiftet Øresundsbro Konsortiet I/S, som har stået for etableringen af kyst-til-kyst-anlægget. En oversigt over Sund og Bælt-koncernens organisation findes som bilag 1 til lovforslaget.

Fælles for de nævnte love er, at de har som det primære formål at regulere anlæg af de faste forbindelser, men ikke den efterfølgende drift af forbindelserne. Lovene indeholder således på nuværende tidspunkt en række bestemmelser, som ikke længere er relevante. Dertil kommer, at lovene for henholdsvis den faste forbindelse over Storebælt og den faste forbindelse over Øresund indeholder en række identiske bestemmelser, herunder om ejendomsforhold, forvaltning, afskrivning, garantistillelse m.v.

Der er derfor et behov for at tilpasse lovgrundlaget for de nuværende og fremtidige aktiviteter i Sund og Bælt Holding A/S og dets datterselskaber med udgangspunkt i drift og vedligeholdelse af de faste for-

bindelser over Storebælt og Øresund med tilhørende danske tilslutningsanlæg.

Lovforslagets indhold

Lovforslaget indebærer, at lovgrundlaget for de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og danske tilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund samles i én lov, og at Sund og Bælt Holding A/S får mulighed for i samarbejde med Transport- og Energiministeriet at forestå den danske del af det forberedende arbejde med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt samt etablere et samlet udstederselskab for de eksisterende brobizz-ordninger i Danmark. Udstederselskabet kan desuden stille BroBizz-ordningen til rådighed for andre virksomheder. Derudover foreslås det, at A/S Storebæltsforbindelsen får mulighed for at ændre gældende samt indføre nye generelle rabatordninger inden for de rammer, som transport- og energiministeren har fastlagt. Endelig overføres ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer vedrørende jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og jernbanetilslutningsanlæggene til den faste forbindelse over Øresund fra Banedanmark til Sund og Bælt-koncernen. For denne del af lovforslaget gælder en særlig ikrafttrædelsesbestemmelse, jf. § 22, stk. 2.

Herudover er det ikke hensigten at ændre på driften af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. De af staten afgivne garantier ændres således ikke, og staten stiller heller ikke garanti i forhold til de nye datterselskaber, som Sund og Bælt Holding A/S får mulighed for at etablere.

Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil indebære, at udgifterne til den danske del af det forberedende arbejde vedrørende en fast forbindelse over Femern Bælt (i årene 2005-2007 skønsmæssigt fastsat til 50 mio. kr.) afholdes af Sund og Bælt-koncernen.

For så vidt angår Storebæltsforbindelsens jernbanedel overføres udgifterne til vedligeholdelse (ca. 70 mio. kr. årligt) og til reinvesteringer (i størrelsesorde-

nen 200 mio. kr. i årligt gennemsnit) fra staten til Sund og Bælt-koncernen.

Tilsvarende overføres udgifterne på de danske jernbanetilslutningsanlæg vedrørende Øresundsforbindelsen til reinvesteringer (ca. 35 mio. kr. i årligt gennemsnit) og vedligeholdelse (ca. 25 mio. kr. i årligt gennemsnit) fra staten til Sund og Bælt-koncernen. Ændringerne vedrørende udgiften til vedligeholdelse på begge faste forbindelser er økonomisk neutrale for staten og for Sund og Bælt-koncernen, idet Banedanmarks vederlag til Sund og Bælt-koncernen øges med samme beløb, som Banedanmark sparer i udgifter til vedligeholdelse.

For Sund og Bælt-koncernen, som ejes 100 % af staten, indebærer forslaget således gradvist øgede udgifter til reinvesteringer på den faste forbindelse over Storebælt i størrelsesordenen 200 mio. kr. i årligt gennemsnit de næste 20-30 år og tilsvarende stigende til gennemsnitligt ca. 35 mio. kr. årligt på jernbanetilslutningslægget til den faste forbindelse over Øresund. Disse udgifter vil indebære en mindre forlængelse af tilbagebetalingstiden for gælden i A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen. Endvidere forventes det nystiftede datterselskab, der har til formål at forestå, Femern Bælt-forundersøgelserne, at afholde udgifter i størrelsesordenen 50 – 100 mio. kr. i perioden 2005-2007, som indgår i de samlede udgifter til forundersøgelserne i størrelsesordenen 400-500 mio. kr., bl.a. til geotekniske undersøgelser.

Administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for staten, amtskommuner eller kommuner.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets

virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Spørgsmålet om, hvorvidt statsgarantien for holdingsaktieselskabets, A/S Storebæltsforbindelsens og A/S Øresundsforbindelsens forpligtelser udgør statsstøtte i henhold til EF-traktatens art. 87, har tidligere været rejst. Det kan oplyses, at Kommissionen i forbindelse med en notificering fra Øresundsbro Konsortiet I/S af statsgarantien til Øresundsforbindelsen tilkendegav, at det var Kommissionens opfattelse, at statsgarantien var knyttet til et infrastrukturprojekt, der var i offentlighedens interesse, og som forbedrede Danmarks og Sveriges infrastruktur og transportsystemer. Det var endvidere Kommissionens opfattelse, at der var tale om en investering i et offentligt gode, der gavne offentligheden og ikke bestemte virksomheder eller industrier. Statsgarantien var således knyttet til et generelt økonomisk og regionsudviklingsmæssigt tiltag og udgjorde derfor ikke statsstøtte i henhold til traktatens art. 87.

Stiftelsen af et datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S, som varetager opgaver i forbindelse med udstedelse og fakturering af BroBizzer, er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet. Direktivet er offentliggjort i EU-Tidende L166 af 30/04/2004 s. 124 – 143. Direktivet kræver, at der inden 2009 etableres interoperabilitet mellem automatiske bompengesystemer inden for EU, og der etableres særskilte udstederselskaber, som kan varetage kunderelationerne, således at borgerne på sigt kun behøver én kunderelation for at køre på de europæiske betalingsveje.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser /mindre udgifter	Negative konsekvenser /merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	<p>Udgifter til Femern Bælt-forundersøgelser i årene 2005-2007 skønsmæssigt fastsat til i størrelsesordenen 50 mio. kr. afholdes af Sund og Bælt i stedet for af staten.</p> <p>Udgifter til vedligeholdelse (ca. 70 mio. kr. årligt) og reinvesterings (i størrelsesordenen 200 mio. kr. i årligt gennemsnit) overføres fra Banedanmark til A/S Storebæltsforbindelsen. Tilsvarende overføres udgifter til vedligeholdelse (ca. 25 mio. årligt) og reinvesterings (i størrelsesordenen 35 mio. kr. i årligt gennemsnit) fra Banedanmark til A/S Øresundsforbindelsen. Vedligeholdelsesomposteringen er provenueneutral for staten og for selskabet, idet det udlignes via Banedanmarks årlige vederlag til A/S Storebæltforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.</p>	ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	ingen	ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	ingen	ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	ingen	ingen
Miljømæssige konsekvenser	ingen	ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Europa-Kommissionen har anerkendt, at statsgarantien til Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen ikke er statsstøtte i henhold til EF-traktatens art. 87.</p> <p>Etablering af et datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S, der har til formål at være udstederselskab i relation til BroBizzer, er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.</p>	

Hørte organisationer m.v.

Følgende organisationer m.v. er blevet hørt:

Sund og Bælt Holding A/S, Øresundsbro Konsortiet I/S, DSB, Raillon, Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd og Foreningen af Rådgivende Ingeniører.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

I stk. 1 fastlægges ejendomsforholdene i Sund og Bælt-koncernen. Endvidere fastsættes formålet med Sund og Bælt Holding A/S. Holdingsaktieselskabet kan ud over ejerfunktionen varetage koncernens opgaveudførelse sammen med sine datterselskaber. Holdingaktieselskabet er oprettet i medfør af lov nr. 590 af 19. august 2001 om anlæg af fast forbindelse over Øresund.

I stk. 2 fastlægges ejendomsforholdet til den faste vejforbindelse og den faste jernbaneforbindelse, herunder de jernbanetekniske anlæg, over Storebælt.

I stk. 3 fastlægges ejendomsforholdet til den danske del af Øresundsbro Konsortiet I/S samt de danske tilslutningsanlæg til Øresundsforbindelsen.

Til § 2

Bestemmelsen fastsætter, at den faste forbindelse over Øresund skal forvaltes og drives i overensstemmelse med aftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund.

Til § 3

I stk. 1 fastlægges ansvaret for driften af den faste vejforbindelse over Storebælt.

I stk. 2 fastlægges ansvaret for driften af tilslutningsanlægget for vejtrafik til den faste forbindelse over Øresund.

Svarende til den nuværende ordning varetages driften af de nævnte vejanlæg også fremover af Sund og Bælt Holding A/S sammen med henholdsvis A/S Storebæltforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

Til § 4

I stk. 1 bestemmes, at Banedanmark, som det er tilfældet i dag, fortsat er infrastrukturforvalter på jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og at Banedanmark som hidtil er infrastrukturforvalter på de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund.

Baggrunden herfor er, at det ud fra en jernbanesikkerhedsmæssig betragtning er en fordel at have én instans, der har det samlede ansvar i forhold til omver-

denen, herunder jernbanesikkerhedsmyndigheden. Herudover indeholder præambelen til Europa-Parlamentets-og Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) en betragtning, hvoraf det bl.a. fremgår, at »alle der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, bør bære det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet«.

Banedanmark er i dag ansvarlig for drift og vedligeholdelse af samt reinvesteringer i jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og af de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund. Siden jernbanedelen på den faste forbindelse over Storebælt og jernbanetilslutningsanlægene til den faste forbindelse over Øresund åbnede i henholdsvis 1997 og 1998 har der været afholdt udgifter til vedligeholdelse, men der har ikke været behov for reinvesteringer af betydning.

Navnlig på den faste forbindelse over Storebælt er behovet for reinvesteringer imidlertid nu ved at melde sig, og det vurderes, at udgifterne hertil i gennemsnit over de næste årtier vil beløbe sig til ca. 200 mio. kr. årligt. Beløbet svarer til godt 35 % af Banedanmarks nuværende faste betaling til A/S Storebæltforbindelsen på 626 mio. kr. årligt.

Tilsvarende vil der på tilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Øresund opstå et betydeligt reinvesteringsbehov i løbet af nogle år.

Der er ikke på nuværende tidspunkt afsat midler til disse reinvesteringer i Banedanmarks budgetter eller i Trafikinvesteringsplanen fra november 2003. Medmindre der træffes andre beslutninger, vil det derfor som udgangspunkt være nødvendigt, at der tilvejebringes midler ved besparelser andetsteds på baneområdet eller på statsbudgettet.

Dette foreslås løst ved, at der i medfør af bestemmelserne i stk. 2 sker en overførelse af ansvaret for vedligeholdelse af og reinvesteringer i de nævnte jernbaneanlæg fra Banedanmark til Sund og Bælt-koncernen. Aflastningen af den økonomiske byrde ved reinvesteringerne på jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt betyder skønsmæssigt et indirekte løft til jernbanen i størrelsesordenen 200 mio. kr. i årligt gennemsnit de næste årtier. Det tilsvarende beløb på tilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Øresund er ca. 35 mio. kr. i årligt gennemsnit.

Samtidig forhøjes det faste årlige vederlag, som Banedanmark betaler til Sund og Bælt for benyttelse af jernbaneforbindelsen på Storebælt med et beløb svarende den besparelse Banedanmark opnår ved, at ansvaret for vedligeholdelse af jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt samt de danske jernba-

nettilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund overføres fra staten til Sund og Bælt.

I stk. 3 bestemmes, at jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund skal forvaltes og drives således, at de indgår som integrerede dele af det danske jernbanenet.

Bestemmelsen i stk. 4 indebærer en forudsætning om, at der mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen indgås en aftale, der blandt andet specificerer de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der vedligeholdes og reinvesteres af A/S Storebælt, skal opfylde. Aftalen specificerer desuden ansvarsfordelingen mellem parterne. Inden for aftalens rammer tilrettelægges og kontraheres A/S Storebæltsforbindelsen alle vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder. En tilsvarende aftale indgås mellem Banedanmark og A/S Øresundsforbindelsen for så vidt angår de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund. Uenighed i forbindelse med disse aftalers indgåelse afgøres af transport- og energiministeren. A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen kan frit vælge kvalificerede entreprenører til udførelsen af disse opgaver. A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen kan frit optimere mellem reinvestering og vedligeholdelse.

I stk. 5 bestemmes, at der skal udpeges en uafhængig sagkyndig rådgiver med teknisk og sikkerhedsmæssig indsigt i fornyelse og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur. Rådgiveren skal have en opmandslignende funktion mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen, bl.a. i forbindelse med eventuelle tvivsspørgsmål i forbindelse med fortolkningen den i stk. 4 nævnte aftale. Den uafhængige rådgiver udpeges af transport- og energiministeren efter indstilling fra A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen samt efter høring af Banedanmark.

Opfyldelsen af de af aftalen omfattede forpligtelser gennemgås én gang årligt af den uafhængige rådgiver. I den mellemliggende periode kan A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen og Banedanmark i enighed fortolke eller ændre kontraktens krav til vedligeholdelse og reinvesteringer på forbindelsen. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne om ændringer, finansierer Banedanmark selv eventuelle ændringer, som Banedanmark måtte finde påkrævet, i perioden frem til næste gennemgang, hvor den endelige finansiering fordeles mellem parterne af

den uafhængige rådgiver inden for rammerne af den indgåede aftale mellem parterne.

Forslaget i stk. 6 svarer til bestemmelserne i Storebæltslovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser i henholdsvis § 9, stk. 4, og 14, stk. 4. Efter forslaget får transport- og energiministeren mulighed for at afgøre eventuelle tvivsspørgsmål mellem Banedanmark og holdingaktieselskabet henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

Danmarks og Sveriges regeringer kan træffe aftale om de nærmere vilkår for jernbanetrafikken over Øresund efter regeringsaftalens artikel 16.

Til § 5

Bestemmelsen fastlægger opgavevaretagelsen i datterselskabet Sund og Bælt Partner A/S. Formålet med datterselskabet er at udføre bygherrerådgivning på et forretningsmæssigt grundlag til A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt i relation til andre infrastrukturprojekter.

Til § 6

Bestemmelsen indebærer, at der kan oprettes et nyt datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S, der varetager forundersøgelserne til en eventuel kommende fast forbindelse over Femern Bælt.

Sund og Bælt-koncernen har en betydelig interesse i en kommende fast forbindelse over Femern Bælt, bl.a. fordi denne forbindelse som en afledt effekt vil øge trafikken på den faste forbindelse over Øresund og dermed indtægterne i selskabet.

Samtidig har selskabet i sit arbejde med etableringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund oparbejdet en betydelig ekspertise i tilrettelæggelse og gennemførelse af forundersøgelser til etablering af faste forbindelser samt udbud og gennemførelse af anlægsarbejder til sådanne faste forbindelser.

Sund og Bælt-koncernen har i de foregående år bistået Transport- og Energiministeriet med forundersøgelser til en fast forbindelse over Femern Bælt. Udgifterne hertil er betalt af Transport- og Energiministeriet på basis af særskilte finanslovsbevillinger i årene 2001-2004.

Det er tanken, at gennemførelse af anlægsarbejder og den senere drift af en eventuel fast forbindelse over Femern Bælt skal varetages af et dansk-tysk selskab, der ejes af den danske og den tyske stat med halvdelen til hver. Denne model svarer til det dansk-svenske Øresundsbro Konsortium. Dette dansk-tyske selskab vil i givet fald skulle varetage finansiering af anlægsarbejdet (primært gennem låneoptagelse på det internationale kapitalmarked), udbud og gennemførelse af

anlægsarbejdet og senere drift og vedligeholdelse af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Frem til etableringen af et sådant dansk-tysk selskab er der et finansieringsbehov i relation til de nødvendige forundersøgelser, der skal lede frem til den endelige beslutning om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. Det samlede finansieringsbehov til forundersøgelser skønnes at være 450-500 mio. kr. Det forventes, at EU vil bidrage med halvdelen heraf, idet Femern-projektet er et prioritetsprojekt inden for de transeuropæiske transportnet, mens den resterende halvdel forudsættes afholdt ligeligt mellem Danmark og Tyskland. Det må således forventes, at der fra dansk side i årene 2005-2007 skal afholdes udgifter til forundersøgelser i størrelsesordenen 50 mio. kr.

På denne baggrund foreslås, at Sund og Bælt Holding A/S får mulighed for at oprette et datterselskab (»Femern Bælt A/S«), der skal forestå de nævnte forundersøgelser af en fast forbindelse over Femern Bælt samt tilsluttende landanlæg frem til oprettelse af et evt. dansk-tysk selskab. Tidshorizonten for gennemførelse af disse forundersøgelser i regi af »Femern Bælt A/S« forventes at være ca. 3 år.

Dette datterselskab skal for egen regning efter aftale med Transport- og Energiministeriet gennemføre de nødvendige forundersøgelser, der kan indgå i beslutningsgrundlaget for etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. Aktiviteterne i datterselskabet vil dels blive udført af selskabet selv, dels af eksterne konsulenter.

Det forudsættes, at staten ikke garanterer for datterselskabets forpligtelser, herunder eventuel låneoptagelse. Aktiekapital og øvrig finansiering forudsættes tilvejebragt af Sund og Bælt Holding A/S.

Låneoptagelsen i Sund og Bælt Holding A/S forudsættes tilbagebetalt med midler fra »Femern Bælt A/S«, hvis Femern-projektet realiseres. I modsat fald vil tilbagebetaling kunne foretages med koncernens fremtidige indtægter i form af udbytter fra A/S Storebæltsforbindelsen.

Til § 7

Bestemmelsen i stk. 1 indebærer, at der gives Sund og Bælt Holding A/S mulighed for at oprette et aktieselskab, der har til formål at forestå udstedelsen af broBizzer på vegne af A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Scandlines A/S og Bornholmstrafikken A/S samt foretage fakturering på disse selskabers vegne.

Baggrunden herfor er, at driften af betalingsanlæg-gene og dertil hørende systemer er tæt forbundet med driften af de faste forbindelser. BroBizz-systemet be-

nyttes som automatisk betalingsssystem, hvor kunderne kan komme hurtigt igennem betalingsanlægget, idet der faktureres direkte via deres BroBizz-abonnement.

BroBizz-teknologien benyttes i dag på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund samt på Bornholmstrafikkens og Scandlines' færgeruter. Kunderne kan benytte samme BroBizz alle steder, men skal have et individuelt abonnement på den enkelte forbindelse for at benytte BroBizz'en der. Dette skyldes, at selskaberne ikke ifølge lovgivningen må udveksle stamkundeoplysninger, dvs. oplysninger om adresser og bankkonti. For kunderne opleves dette som værende en gene. Ved skift af eksempelvis dankort eller adresse skal dette således meldes hos alle selskaber, hvor BroBizz'en er tilmeldt, og ikke blot det selskab, som har udstedt BroBizz'en.

Det foreslås derfor at samle BroBizz-abonnementerne i et særskilt udstederselskab, som udsteder BroBizz'en og fakturerer for selskaberne. Kunderne vil dermed kunne reducere antallet af aftaler til en, men samtidig kunne bruge BroBizz på alle forbindelserne.

Bestemmelsen i stk. 2 indebærer, at BroBizz-selskabet herudover vil kunne stille BroBizz-ordningen til rådighed for Københavns Lufthavne A/S, som har vist stor interesse for at kunne benytte BroBizz-teknologien i lufthavnens parkeringshuse, idet ca. 35 pct. af kunderne i erhvervsparkeringen allerede har en BroBizz.

Til § 8

Bestemmelserne i stk. 1 og 2 svarer til de nugældende bestemmelser i Storebæltsloven og Øresundsloven om godkendelse af vedtægter og ministerens instruktionsbeføjelse over for Sund og Bælt-koncernens selskaber.

Til § 9

Bestemmelsen svarer til Storebæltslovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om, at aktieselskabsloven finder anvendelse for Sund og Bælt koncernens selskaber med de ændringer, der følger af denne lov. Bestemmelsen indebærer således, at aktieselskabslovens regler om statslige aktieselskaber gælder for Sund og Bælt Holding A/S og dets datterselskaber m.v.

Til § 10

Bestemmelserne i stk. 1 og 2 svarer til Storebæltslovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om Sund og Bælt-koncernens låneoptagelse og statens garanti herfor. Det præciseres i den forbindelse,

at garantien i stk. 1 også dækker refinansiering af eksisterende lån.

Bestemmelsen i stk. 3 indebærer, at holdingaktieselskabet kan optage lån til brug for indskud i eller videreførelse til det i § 6 nævnte aktieselskab, der har til formål at forestå den danske del af forundersøgelserne til en fast forbindelse over Femern Bælt.

Bestemmelsen i stk. 4 vedrørende låneoptagelse svarer til de nuværende bestemmelser i Storebæltlovens § 8, stk. 3, og Øresundslovens § 7, stk. 1.

Bestemmelsen i stk. 5 svarer til Storebæltlovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om statens hæftelse for holdingaktieselskabet, A/S Storebæltforbindelsens og A/S Øresundsforbindelsens andre økonomiske forpligtelser end forrentnings- og afdragsforpligtelser i relation til de i § 10 nævnte lån. Bestemmelsen indebærer samtidig, at staten ikke hæfter for forpligtelserne i Sund og Bælt Partner A/S, eller for de i medfør af §§ 6 og 7 oprettede aktieselskaber.

I stk. 6 fastlægges, at holdingaktieselskabet, A/S Storebæltforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen ikke må udstede garantier for de øvrige datterselskabers forpligtelser. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med bestemmelserne i stk. 4 og 5, der indebærer, at staten hæfter for holdingaktieselskabets, A/S Storebæltforbindelsens og A/S Øresundsforbindelsens økonomiske forpligtelser.

Til § 11

Bestemmelsen indebærer, at den danske stat solidarisk med den svenske stat garanterer for forpligtelser vedrørende Øresundsbro Konsortiet I/S' lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af den faste forbindelse over Øresund.

Til § 12

Bestemmelsen svarer til Storebæltlovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om fradrag.

Til § 13 og § 14

Bestemmelserne svarer til Storebæltlovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om afskrivning.

Til § 15

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til Storebæltlovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om betaling for brugsretten til jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund, hvorefter Banedanmark betaler et samlet beløb for

brugsretten på alle jernbanevirksomheders vegne. Bestemmelsen i stk. 2 omfatter den tilsvarende bestemmelse for Banedanmarks betaling for brugsretten til jernbanedelen af den faste forbindelse over Øresund.

Banedanmark varetager efter bestemmelsen i stk. 3 den praktiske forvaltning af den trafikale udnyttelse af de pågældende anlæg, hvilket omfatter kapacitetstildeling, køreplanlægning, trafikstyring og opkrævning af afgifter hos de enkelte jernbanevirksomheder. Forvaltningen skal ske inden for de normale rammer, der gælder for Banedanmarks net som helhed. For forbindelsen over Øresund koordinerer Banedanmark i dag den praktiske forvaltning med det svenske Banverket, der er ansvarlig for tilsvarende opgaver på den svenske del af forbindelsen.

Jernbanevirksomhederne betaler til Banedanmark for brug af de pågældende anlæg efter regler, der som hidtil fastsættes af transport- og energiministeren i henhold til jernbaneloven.

Bestemmelsen i stk. 4 svarer til den nuværende

Til § 16

Bestemmelserne i stk. 1-4 svarer til Storebæltlovens bestemmelser om betaling for brug af vejdelene af den faste forbindelse over Storebælt.

Med bestemmelsen i stk. 3 får A/S Storebæltforbindelsen som noget nyt mulighed for med udgangspunkt i det af transport- og energiministeren fastsatte niveau for afgifter at indføre generelle rabatordninger, f.eks. i form af weekendrabatter og lign. Bemyndigelsen gælder alene generelle rabatter og giver således ikke adgang til, at selskabet kan fastsætte individuelle rabatter til virksomheder, foreninger el. lign.

De i stk. 5 indeholdte betalingsbestemmelser svarer til den gældende bestemmelse i Storebæltlovens § 11, stk. 4.

I stk. 6 beskrives vilkårene for prisfastsættelsen for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Øresund. Ifølge regeringsaftalens artikel 15 skal trafikantafgifterne fastsættes af Øresundsbro Konsortiet I/S.

Til § 17

Efter § 1 i lov om forbud mod tv-overvågning mv., jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 1. februar 2002, må private ikke foretage overvågning af gade, vej, plads eller lignende områder, som benyttes til almindelig færdsel. Overvågning af de faste forbindelser over Øresund og Storebælt kræver således særskilt lovhjemmel. Bestemmelsen i stk. 1 svarer til den nugældende hjemmel hertil i Storebæltloven og Øresundsloven.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til Øresundslovens nuværende bestemmelse om, at Konsortiet kan give

svenske politi- og redningsmyndigheder adgang til den i stk. 1 nævnte overvågning og registrering.

Bestemmelsen i stk. 3 svarer til Storebæltslovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om, at oplysninger i Centralregisteret for Motorkøretøjer kan videregives til henholdsvis A/S Storebæltforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S.

Til § 18

Bestemmelsen svarer til Øresundslovens nuværende bestemmelse om, at staten uden vederlag stiller vandområder og havbund uden for Amagers kystlinje til rådighed for Øresundsbro Konsortiet.

Til § 19

Bestemmelsen svarer til Storebæltslovens nuværende bemyndigelsesbestemmelse om, at transport- og energiministeren kan træffe afgørelse om, at A/S Storebæltforbindelsen vederlagsfrit kan overdrage ejendomsretten til lyslederkablet på jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt til Banedanmark.

Til § 20

Bestemmelsen er en videreførelse af Storebæltslovens og Øresundslovens ekspropriationsbestemmelser. Med bestemmelsen bemyndiges transport- og energiministeren nu til ved ekspropriation at erhverve ejendom, der er nødvendig til drift og vedligeholdelse

af henholdsvis den faste forbindelse over Øresund og den faste forbindelse over Storebælt samt tilslutningsanlæggene hertil.

Til § 21

Bestemmelsen svarer den nuværende bestemmelse i Storebæltslovens § 6, stk. 2, hvorefter transport- og energiministeren fastsætter, hvilke dele af den faste forbindelse over Storebælt, der henføres til henholdsvis den faste forbindelse, statsbaneanlægget og hovedlandevejsnettet.

Til § 22

Efter bestemmelsen træder loven i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

I stk. 2 bemyndiges transport- og energiministeren til at fastsætte ikrafttrædelsestidspunktet for bestemmelserne i § 4. Ministeren kan herunder fastsætte forskellige ikrafttrædelsestidspunkter for de enkelte bestemmelser i § 4. Formålet hermed er at give Banedanmark og henholdsvis A/S Storebæltforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen mulighed for at tilrettelægge den mest hensigtsmæssige overgang til den nye ordning for forvaltning, vedligeholdelse og reinvesteringer på de omhandlede jernbaneanlæg.

I stk. 3 ophæves anlægslovene vedr. den faste forbindelse over Storebælt hhv. den faste forbindelse over Øresund.

Organigram over Sund og Bælt-koncernen

Sund og Bælt Partner A/S	Sund og Bælt Holding A/S A/S Storebæltsforbindelsen	A/S Øresundsforbindelsen 50 % Øresundsbro Konsortiet I/S
--------------------------	---	--

F. t. l. om Sund og Bælt Holding A/S

Til lovforslag nr. L 159. Skriftlig fremsættelse (27. april 2005)

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om Sund og Bælt Holding A/S
(Lovforslag nr. L 159).

Lovgrundlaget for de faste forbindelser over Storebælt og Øresund, som begge er infrastrukturprojekter af afgørende betydning for det danske samfund, findes i dag i de anlægslove, der blev vedtaget forud for etableringen af de to faste forbindelser i hhv. 1997/1998 (tog- og vejforbindelsen over Storebælt) og 2000 (Øresundsforbindelsen).

Det findes derfor nu hensigtsmæssigt med fokus på grundlaget for driften af de to forbindelser at samle de relevante bestemmelser herom i én lov, der dækker aktiviteterne i Sund og Bælt-koncernen. Koncernen (Sund og Bælt Holding A/S og dets datterselskaber) ejes af den danske stat og forestår driften af den faste forbindelse over Storebælt og de danske tilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund.

Samtidig har Sund og Bælt-koncernen en betydelig interesse i en kommende fast forbindelse over Femern Bælt, bl.a. fordi denne forbindelse som en afledt effekt vil øge trafikken på den faste forbindelse over Øresund og dermed indtægterne herfra. På denne baggrund foreslås, at der oprettes et nyt datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S, som vil have til formål i samarbejde med Transport- og Energiministeriet at forestå den danske del af forundersøgelserne vedrørende en eventuel kommende fast forbindelse over Femern Bælt og afholde udgifterne hertil. De hidtidige forundersøgelser har været finansieret af Transport- og Energiministeriet på basis af særskilte bevillinger på finansloven.

Gennem den hidtidige drift af de faste forbindelser har Sund og Bælt-koncernen endvidere udviklet en betydelig ekspertise og kompetence

vedrørende BroBizz-teknologien, der anvendes på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. På denne baggrund foreslås, at koncernen tillige får mulighed for at oprette et datterselskab, der på forretningsmæssigt grundlag har mulighed for at forestå udstedelsen af BroBizzer på vegne af A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Scandlines A/S og Bornholmstrafikken A/S. Datterselskabet vil tillige kunne fakturere på de nævnte selskabers vegne.

Kompetencen til at fastsætte takster for benyttelse af den faste forbindelse over Storebælt ligger i dag hos transport- og energiministeren. Lovforslaget indeholder forslag om, at A/S Storebæltsforbindelsen får mulighed for at ændre de gældende rabatordninger på den faste forbindelse over Storebælt samt indføre nye rabatordninger på forbindelsen. Det er imidlertid en forudsætning, at disse ændringer ikke ændrer det samlede betalingsniveau væsentligt.

For så vidt angår jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt har Banedanmark i dag ud over driftsansvaret også ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer. Det foreslås nu at overføre ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer til A/S Storebæltsforbindelsen, der også skal afholde udgifterne hertil. Dette indebærer et ikke ubetydeligt økonomisk løft til jernbanesektoren, idet der i dag ikke er afsat midler til de pågældende reinvesteringer. Tilsvarende overføres ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer vedrørende de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund fra Banedanmark til A/S Øresundsforbindelsen.

Når lovforslaget fremsættes nu, skyldes det især at der af hensyn til de fortsatte forundersøgelser vedrørende en fast forbindelse over Femern Bælt er behov for, at lovforslaget vedtages inden sommerferien.

Hermed tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.