



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
1240 Christiansborg

Dato : 5. april 2005  
J.nr. : 600-2

MODTAGET

- 5 APR. 2005 12 40


Den Centrale Indlevering

Hermed fremsender jeg til orientering for udvalgets medlemmer udkast til forslag til lov om Sund og Bælt Holding A/S.

Lovforslaget er samtidig sendt i høring hos Sund og Bælt, Øresundsbro Konsortiet, DSB, Raillon, Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd og Foreningen af Rådgivende Ingeniører.

./. Der vedlægges 5 eksemplarer af dette brev med bilag.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen

## UDKAST 5/4-05

### Forslag

### til

### Lov om Sund og Bælt Holding A/S

#### *Ejendomsforhold og forvaltning*

§ 1. Sund og Bælt Holding A/S (herefter kaldet holdingaktieselskabet) har til formål at eje aktierne i A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Sund & 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 % 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. A/S Storebæltsforbindelsen er infrastrukturforvalter for jernbanedelen på den faste forbindelse over Storebælt. A/S Øresundsforbindelsen er infrastrukturforvalter for de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund

*Stk. 2.* Banedanmark har over for A/S Storebæltsforbindelsen ansvaret for den trafikale drift af jernbanedelen, herunder jernbanetekniske anlæg, på den faste forbindelse over Storebælt og afholder udgifterne hertil. Banedanmark har over for A/S Øresundsforbindelsen ansvaret for den trafikale drift af tilslutningsanlæggene for jernbanetrafik på Øresundsforbindelsen (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) og afholder udgifterne hertil.

*Stk. 3.* A/S Storebæltsforbindelsen forestår, jf. stk. 1, vedligeholdelse og reinvesteringer vedrørende jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og afholder udgifterne hertil. A/S Øresundsforbindelsen forestår, jf. stk. 1, vedligeholdelse og reinvesteringer vedrørende de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) og afholder udgifterne hertil.

*Stk. 4.* De i stk. 2 nævnte anlæg forvaltes og drives således, at de indgår som integrerede dele af det danske jernbanenet.

*Stk. 5.* Transport- og energiministeren afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem Banedanmark og holdingaktieselskabet henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

§ 5. Sund & Bælt Partner A/S kan på et forretningsmæssigt grundlag udføre bygherre-rådgivning 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.* Ud over det i stk. 1 nævnte formål kan aktieselskabet stille BroBizz-ordningen til rådighed for andre virksomheder.

§ 8. Holdingaktieselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen, 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.

*Stk. 2.* Vedtægterne for holdingaktieselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen og ændringer i disse skal godkendes af transport- og energiministeren.

*Stk. 3.* 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.

§ 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 indkomstår, 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 jernbanen mellem Københavns Hovedbanegård/Vigerslev og 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 regeringsaftalen 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.

§ 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 uberettiget 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 erindringsskrivelser 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 tilknytning 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 vedligehold af de i denne lov omhandlede anlæg. Ekspropriationen sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

#### *Ikrafttræden*

**§ 21.** 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, herunder at de enkelte bestemmelser i § 4 kan træde i kraft på forskellige tidspunkter.

#### *Ændringer i anden lovgivning*

**§ 22.** I lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998, som ændret ved lov nr. 398 af 2. juni 1999 og lov nr. 313 af 21. maj 2002, ophæves § 8, stk. 4, §§ 9 – 12, §§ 14 – 15, § 17, § 19 og § 20, stk. 1.

*Stk. 2.* I lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund, jf. lovbekendtgørelse nr. 353 af 16. maj 2001, som ændret ved lov nr. 313 af 21. maj 2002, ophæves §§ 7 – 13, § 14, stk. 1-4, og §§ 16 – 18.

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

#### 1. *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 & 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 & 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 forbindelser over Storebælt og Øresund med tilhørende danske tilslutningsanlæg.

#### 2. *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 & Bælt Holding A/S får mulighed for i samarbejde med Transport- og Energiministeriet at forestå den danske del af det forbedrende arbejde med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt samt etablere et samlet udsteder-



selskab 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 ret til at indføre generelle rabatordninger inden for de rammer, som transport- og energiministeren har fastlagt. Endelig overføres ansvaret for vedligeholdelse og reinvesterings 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. § 21, 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 & Bælt Holding A/S får mulighed for at etablere.

### *3. Administrative konsekvenser for det offentlige*

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

### *4. 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 reinvesterings (i størrelsesordenen 200 mio. kr. i årligt gennemsnit) fra staten til Sund og Bælt-koncernen.

Tilsvarende overføres udgifterne på de danske jernbanetilslutningsanlæg vedrørende Øresundsforbindelsen til reinvesterings (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 reinvesterings 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 Bæltforundersøgelserne, at afholde udgifter i størrelsesordenen 50 – 100 mio. kr. i perioden 2005-2007, idet den danske andel af de samlede udgifter til forundersøgelserne forventes at udgøre 400-500 mio. kr., bl.a. til geotekniske undersøgelser.

#### *5. 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.

#### *6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

#### *7. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

#### *8. 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 & 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 bompenge-

systemer 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 Bæltforundersøgelser 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 re-investeringer (i størrelsesordenen 200 mio. kr. i årligt gennemsnit) overføres fra Banedanmark til A/S Storebæltforbindelsen. Tilsvarende overføres udgifter til vedligeholdelse (ca. 25 mio. årligt) og re-investeringer (i størrelsesordenen 35 mio. kr. i årligt gennemsnit) fra Banedanmark til A/S Øresundsforbindelsen. Vedligeholdelsesomposteringen er provenueneutral for</p>	ingen

	staten og for selskabet, idet det udlignes via Banedanmarks årlige vederlag til A/S Storebæltforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.	
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 tilkendegivet, at statsgarantien til Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltforbindelsen 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 Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

*Til § 4*

Med lovforslagets § 4, stk. 1 er der lagt op til at A/S Storebæltsforbindelsen fremover vil være infrastrukturforvalter for jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt, og at A/S Øresundsforbindelsen er infrastrukturforvalter for de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund.

Baggrunden for denne model er hensynet til, at det ud fra en jernbanesikkerhedsmæssig og økonomisk betragtning er en fordel, at have én instans, der har det samlede ansvar i henhold til omverdenen, herunder jernbanesikkerhedsmyndigheden. Herudover indeholder EU-retten nogle bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet), hvor det bl.a. fremgår, at "alle der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere, jernba-

nevirkksomheder, bør bære det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet”.

For at sikre klare ansvarsforhold mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen forudsættes det, at parterne udarbejder en såkaldt afgrænsningsaftale, hvor der angives, hvilke opgaver Banedanmark henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen har ansvaret for. I relation til forsikringsmæssige forhold forudsættes, at hver part har forsikringsmæssig dækning for sit ansvar.

I stk. 2 fastlægges, at den trafikale drift af jernbanetunnelen under Østerrenden, jernbaneanlægget over Vesterrenden og de jernbanetekniske anlæg på den faste forbindelse over Storebælt – uanset at A/S Storebæltsforbindelsen er infrastrukturforvalter - også fremover varetages af Banedanmark svarende til den nuværende ordning. Tilsvarende fastlægges, at den trafikale drift af jernbanetilslutningsanlæggene på den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) – uanset at A/S Storebæltsforbindelsen er infrastrukturforvalter - også fremover varetages af Banedanmark svarende til den nuværende ordning.

A/S Storebæltsforbindelsen hhv. A/S Øresundsforbindelsen overtager dermed rollen som infrastrukturforvalter for jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt hhv. de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund, dog således at A/S Storebæltsforbindelsen hhv. A/S Øresundsforbindelsen indgår kontrakter med Banedanmark om de driftsmæssige forhold, kapacitetstildeling og trafikledelsen svarende til den nuværende ordning på Øresundsforbindelsen, således at den trafikale drift af Storebæltsforbindelsens jernbanedel er fuldt integreret med den trafikale drift af det statslige jernbanenet.

Banedanmark forestår herefter driften af jernbaneforbindelsen og de jernbanetekniske anlæg på den faste forbindelse over Storebælt. Banedanmark skal i den forbindelse foretage kanaltildeling til jernbanevirksomhederne. Ved drift forstås desuden trafikstyring i form af drift af fjernstyringscentraler og kommandoposter, fejlovervågning og disponering af fejlretning samt udformning og løbende opdatering af trafikale regler.

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 jernbanetilslutningsanlæggene til den faste forbindelse over Øresunds åbning 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 Storebæltsforbindelsen 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. 3 sker en overførelse af ansvaret for vedligeholdelse af og reinvesteringer i de nævnte jernbaneanlæg fra Banedanmark til Sund og Bælt-koncernen. Dette svarer til den forvaltning af jernbanen, der er gældende for den faste forbindelse over Øresund. 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 til det beløb, som Banedanmark i dag anvender på vedligeholdelse af Storebæltsforbindelsens jernbanedel.

Forslaget i stk. 5 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 tvivlsspørgsmål 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 ligeledes 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. Tidshorisonten 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 betalingsanlæggene og dertil hørende systemer er tæt forbundet med driften af de faste forbindelser. BroBizz-systemet benyttes som automatisk betalingssystem, 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*

I stk. 1 fastlægges, at holdingaktieselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen ikke må udstede garantier for de øvrige datterselskabers forpligtelser. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med bestemmelserne i § 10, stk. 4 og 5, der indebærer, at staten hæfter for holdingaktieselskabets, A/S Storebæltsforbindelsens og A/S Øresundsforbindelsens økonomiske forpligtelser.

Bestemmelserne i stk. 2 og 3 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.

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

Bestemmelsen i stk. 3 indebærer, at holdingaktieselskabet kan optage lån til brug for indskud i eller viderelån 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. 5 svarer til Storebæltslovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om statens hæftelse for holdingsaktieselskabet, A/S Storebæltsforbindelsens 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.

*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 Storebæltslovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om fradrag.

*Til § 13 og § 14*

Bestemmelserne svarer til Storebæltslovens og Øresundslovens nuværende bestemmelser om afskrivning.

*Til § 15*

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til Storebæltslovens 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.

#### *Til § 16*

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

Med bestemmelsen i stk. 5 får A/S Storebæltsforbindelsen som noget nyt mulighed for med udgangspunkt i det af trafikministeren 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.

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 Storebæltsloven 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 kan stille 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*

Med bestemmelsen bemyndiges transport- og energiministeren 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*

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.

*Til § 22*

Efter bestemmelsen ophæves i Storebæltsløven og Øresundsloven de bestemmelser, som ved forslaget overføres til den nye lov om Sund og Bælt Holding A/S.



## Bilag 1

## Organigram over Sund og Bælt-koncernen

