



## BILAG

### Øresundsbro Konsortiets kommentarer til udkast til forslag til lov om Sund & Bælt Holding A/S

Det til høring sendte udkast 5/4-05 til forslag til lov om Sund & Bælt Holding A/S giver Øresundsbro Konsortiet anledning til følgende kommentarer, idet bemærkes, at vore kommentarer alene vedrører forhold, der har relation til den faste forbindelse over Øresund.

Af lovforslagets bemærkninger, pkt. 2 – lovforslagets indhold – fremgår blandt andet, at forslaget indebærer, at lovgrundlaget for de faste forbindelser over Storebælt og Øresund samles i én lov. Dette synes imidlertid ikke helt at være tilfældet, da det kun er visse af Øresundslovens bestemmelser, der overføres til lovforslaget og samtidigt ophæves i Øresundsloven. Bestemmelserne i §§ 1-6 og § 14, stk. 5 overføres eller ophæves således ikke, hvorfor en sanering synes umiddelbart svær at få øje på.

For så vidt angår § 14, stk. 5 gælder desuden, at den bør indgå i lovgrundlaget for A/S Øresundsforbindelsen, da den hjemler trafikministeren ret til at fastsætte takster og andre bestemmelser for togrejser mellem Kastrup og Københavns Hovedbanegård efter forhandling med HUR; bestemmelsen har således ikke relevans for den faste forbindelse over Øresund.

Er det imidlertid intentionen at samle lovgrundlaget for begge de faste forbindelser i Lov om Sund & Bælt Holding A/S, burde dette rettelig allerede indikeres i valget af lovens navn, ligesom samtlige bestemmelser overføres fra Øresundsloven, der samtidigt hermed ophæves in extenso.

Med den anvendte formulering af § 7 synes et af Sund & Bælt Holding A/S oprettet datterselskab at blive tilkendt monopol på udstedelse og fakturering i relation til BroBizz ordningen; heller ikke bemærkningerne til bestemmelsen leder hen på andre tanker.

Oprettelsen af et særskilt selskab, hvor udstederrollen og faktureringen centraliseres, rejser spørgsmålet, om bestemmelsen overhovedet er forenelig med udviklingen indenfor den planlagte EFC (Electronic Fee Collection) interoperabilitet på såvel det nordiske plan (NORITS) som det europæiske (EC 2004/52). Denne udvikling går i korthed ud på, at kunden får tilgang til samtlige betalingsveje og andre transportrelaterede tjenester, der er tilsluttet det interoperable system, ved blot at tilmelde sig en enkelt udbyder. Systemet er baseret på, at ethvert foretagende, der er kvalificeret hertil, kan påtage sig rollen som udbyder. Oprettelsen af et særskilt selskab til varetagelsen af opgaverne synes derfor uformøden og kan desuden medføre konkurrenceretlige implikationer, hvis et sådant samarbejde indebærer en harmonisering af konkurrenceparametre mellem konkurrenter, eller hvis samarbejdet medfører en monopolstilling for så vidt angår udstederrollen.

Allan Timm/13.04.2005



Formuleringen af § 15, stk. giver umiddelbart udtryk for, at Banedanmark betaler for al benyttelse af jernbaneforbindelsen over Øresund; dette er imidlertid ikke tilfældet, idet det svenske Banverket og Banedanmark betaler med en halvdel hver for benyttelsen, hvilket bør præciseres i bestemmelsen.

Endeligt bør betegnelsen I/S efter Øresundsbro Konsortiets navn udelades, da den ikke anvendes af selskabet i dokumenter eller i henvendelser til omverdenen Øresundsbro Konsortiet er ganske vist registreret i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen i Danmark som et interessentskab men er ikke tilsvarende registreret i Sverige. Endvidere er registreringen i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen alene sket af praktiske årsager og ikke som følge af lovbestemte eller vedtægtsmæssige krav, idet Øresundsbro Konsortiets etablering og virke er reguleret i henhold til særligt grundlag – aftalen af 23. marts 1991 mellem den svenske og danske regering.

Allan Timm/13.04.2005

Steen Jonssen

15. april 2005

Transport- og Energiministeriet

sjo@trm.dk

**Vedr. udkast til lov om Sund og Bælt Holding A/S**

Ærådet har følgende bemærkninger til ovennævnte lovforslag:

Ærådet kan støtte, at lovgrundlaget for de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og danske tilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund samles i én lov.

Ærådet er enig i, at der er behov for at tilpasse lovgrundlaget for de nuværende og fremtidige aktiviteter i Sund og Bælt Holding A/S og deres datterselskaber med udgangspunkt i drift og vedligeholdelse af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund med tilhørende danske tilslutningsanlæg.

Lovforslaget indebærer, 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 ret til at indføre 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.

Ærådet kan støtte, at udgifterne på jernbanedelen til vedligeholdelse - ca. 70 mill.kr. årligt på Storebæltsforbindelsen og ca. 25 mill. kr. årligt på Øresundsforbindelsen - samt udgifterne til reinvestering - ca. 200 mill.kr. årligt på Storebæltsforbindelsen og ca. 35 mill.kr. på Øresundsforbindelsen - overføres fra staten (Banedanmark) til Sund- og Bælt-koncernen, samt at det, hvad angår udgifterne til reinvestering, sker uden kompensation til Sund og Bælt.

Herved undgås som udgangspunkt, at der skal findes besparelser på ca. 235 mill.kr. andetsteds på ba-neområdet.

AERådet finder det acceptabelt, at denne ekstraudgift til reinvestering medfører en mindre forlængelse af tilbagebetalingstiden for gælden i selskaberne under Sund- og Bælt-koncernen.

AERådet er enig i, at 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.

Herudover 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.

AERådet kan derfor støtte dels, 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, dels at de danske udgifter hertil - skønnet til ca. 50 mill.kr. - afholdes af Sund og Bælt i stedet for staten.

AERådet er derimod overrasket over, at tidshorisonten for gennemførelsen af disse forundersøgelser forventes at være ca. tre år i betragtning af de meget omfattende og langvarige undersøgelser, der allerede er foretaget vedr. Femern Bælt projektet.

Vedr. brobizzen er AERådet enig i, 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. Hermed undgås dobbeltarbejde, ligesom det vil indebære en betydelig forenkling for kunderne, der kun behøver at indgå én abonnement-aftale vedr. brobizz.

Med venlig hilsen

Frithiof Hagen

Direkte telefon: 3355 7719



Transport- og Energiministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

**Vedr. udkast til lov om Sund og Bælt Holding A/S**


Der henvises til Transport- og Energiministeriets mail af 6. april d.å. vedhæftet udkast til lov om Sund og Bælt Holding A/S. DSB har følgende bemærkninger til lovudkastet.

Vedrørende lovudkastets §16, stk. 3, skal DSB bemærke følgende:

Det er DSB's vurdering, at de større frihedsgrader for så vidt angår takstfastsættelse - uanset formulering om "ikke påvirke betalingsniveau væsentligt" i lighed med den foreslåede generelle takstmedsættelse vil kunne påvirke konkurrencesituationen og dermed sætte DSB's indtægtsgrundlag under pres.

Herudover skal DSB gøre opmærksom på, at der i bemærkningerne til de enkelte bestemmelser for så vidt angår § 16, har indsneget sig følgende fejl i andet afsnit: Henvisningen til § 16, stk. 5 skal rettelig være til § 16, stk. 3, og "trafikministeren" skal erstattes med "transport- og energiministeren".

Med venlig hilsen

  
Asra Stinus  
Specialkonsulent

**Koncern-  
sekretariatet**

15. april 2005

DSB  
Koncernsekretariatet  
Sølvgade 40  
DK-1349 København K

Telefon 33 54 49 30  
Lokal 44930  
Fax 33 54 41 20  
Intern fax 44120  
E-mail asra@dsb.dk  
Internet www.dsb.dk

Vores ref. Ab 900

600-2/19

Transport- og Energiministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Adm. Direktør  
Sund & Bælt Holding A/S  
Vester Søgade 10  
DK-1601 København V  
Tel. +45 33 93 52 00  
Fax +45 33 93 10 25  
Reg. nr. 202 648  
CVR nr. 15 69 46 88  
www.sundogbaelt.dk

**Høringsvar over forslag til Lov om Sund og Bælt Holding A/S**

15. april 2005

Under henvisning til ministeriets brev af 5. april 2005, hvormed fremsendes forslag til Lov om Sund og Bælt Holding A/S, skal Sund og Bælt hermed fremkomme med bemærkninger til det fremsendte lovforslag.

J.nr. 104.01

**1. Indledende bemærkninger**

Sund & Bælt konstaterer med tilfredshed, at lovgrundlaget for koncernens aktiviteter samles i en lov, som erstatter de tidligere anlægslove for de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Sund & Bælt er generelt tilfreds med indholdet i lovforslaget, herunder muligheden for at etablere et selvstændigt Femern Bælt selskab og et BroBizz selskab under Sund og Bælt Holding A/S. Sund & Bælt har dog helt konkrete betænkeligheder ved lovforslagets § 4, samt bemærkninger til enkelte andre bestemmelser, jf. nedenfor.

**2. Ad § 4 og bemærkningerne hertil**

Sund & Bælt kan helt overordnet acceptere, at selskabet fremover afholder udgifterne til reinvesteringer og vedligeholdelse på selskabets anlæg under forudsætning af, at Banedanmarks nuværende bevilling til vedligeholdelse på de respektive anlæg overføres til Sund & Bælt koncernen.

For Sund & Bælt er det imidlertid af afgørende betydning, at såfremt selskabet pålægges fremover at afholde udgifterne til reinvesteringer og vedligeholdelse, skal selskabet ligeledes have ansvaret for at tilrettelægge udførelsen af vedligeholdelses- og reinvesteringsarbejdet således, at muligheden for at optimere mellem reinvestering og vedligeholdelse af anlægget kan udnyttes fuldt ud.

Sund & Bælt har yderligere den opfattelse, at den instans, som loven pålægger at udføre en opgave, også skal bære ansvaret herfor. Det foreliggende lovforslag tilgodeser efter selskabets opfattelse ikke dette hensyn.

I lovforslagets § 4, stk.1 pålægges Sund & Bælt det fulde ansvar som infrastrukturforvalter, hvorved selskabet udadtil bliver ansvarlig for alle dele af forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen. Dette gælder også selv om det af forslaget § 4, stk.2 fremgår, at Banedanmark skal være ansvarlig over for henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen for den trafikale drift. Denne ansvarsfordeling fritager ikke Sund & Bælt for straffe- eller civile retlige ansvar efter reglerne i jernbaneloven.

Det er derfor Sund og Bælts opfattelse, at den ansvarsfordeling, som fastlægges i lovforslagets § 4, ikke er hensigtsmæssig. Sund og Bælt koncernen pålægges det fulde ansvar som infrastrukturforvalter uden at koncernen gives mulighed for at disponere vedrørende den trafikale drift eller føre tilsyn hermed.

Det er Sund & Bælts opfattelse, at problemet kan løses ved at gøre Banedanmark til infrastrukturforvalter under respekt af Sund & Bælts ret til at optimere vedligeholdelses- og reinvesteringsarbejdet og under respekt af gældende trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav. En sådan løsning vil kunne etableres via en kontrakt mellem Banedanmark og Sund & Bælt. Banedanmark vil i denne model have det samlede, sikkerhedsmæssige ansvar over for Trafikstyrelsen, hvorved etablering af selvstændig tilsynsfunktion i Sund & Bælt bliver overflødig.

Udover ovenstående principielle bemærkninger, har Sund & Bælt følgende bemærkninger til bestemmelsens nuværende udformning:

Sund & Bælt er ikke enige i formuleringerne i bemærkningerne til §4, hvor det flere steder fremgår, at den foreslåede model svarer til den nuværende ordning på den faste forbindelse over Øresund. Den faste forbindelse over Øresund er en fælles dansk-svensk forbindelse, der har grænseflader til såvel det danske som det svenske jernbanenet. Der er således særlige problemstillinger vedrørende grænsefladerne på den faste forbindelse over Øresund og løsning heraf, som ikke umiddelbart kan sammenlignes med forholdene på Storebæltsforbindelsen, som er en integreret del af det danske jernbanenet.

### **3. Ad § 8, stk. 1**

Bestemmelsen i lovforslagets § 8, stk. 1, omhandler et forbud mod, at

selskaberne i Sund og Bælt-koncernen stiller garantier for forpligtelser, der påhviler Sund og Bælt Partner A/S, det nye selskab som skal forestå der forberedende arbejde vedrørende etableringen af forbindelsen over Femern Bælt, eller det nye Brobizz-selskab. Bestemmelsen bør for forståelighedens skyld flyttes til lovforslagets næste afsnit som omhandler "låneadgang, garantier og afskrivninger", således at bestemmelserne herom samles.

#### 4. Afsluttende bemærkninger

Sund & Bælt er indstillet på at uddybe ovennævnte bemærkninger overfor Transport- og Energiministeriet, såfremt der er ønske herom.

Med venlig hilsen



Leo Larsen