



Transport- og Energiministeriet

Notat

Dato : 10. maj 2005
J.nr. : 600-2

Høringsvar vedr. forslag til lov om Sund og Bælt Holding A/S (L 159)

Et udkast til lovforslaget blev den 6. april 2005 sendt i høring til følgende organisationer m.v.:

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.

Følgende har haft bemærkninger til lovforslaget:

Sund og Bælt Holding A/S

Sund og Bælt hilser velkommen, at lovgrundlaget for koncernens aktiviteter samles i én lov, og er generelt tilfreds med indholdet af lovforslaget. Sund og Bælt kan 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 og Bælt.

I lovudkastets § 4 pålagdes Sund og Bælt ansvaret som infrastrukturforvalter, hvorved selskabet udadtil blev ansvarlig for alle dele af jernbaneinfrastrukturen. Det var derfor Sund og Bælts opfattelse, at den ansvarsfordeling, som fastlagdes i lovudkastets § 4, ikke var hensigtsmæssig, idet Sund og Bælt-koncernen pålagdes det fulde ansvar som infrastrukturforvalter uden at koncernen blev givet mulighed for at disponere vedrørende den trafikale drift og føre tilsyn hermed.

Det er Sund og Bælts opfattelse, at problemet kan løses ved at gøre Banedanmark til infrastrukturforvalter under respekt af Sund og Bælts ret til at optimere vedligeholdelses- og reinvesteringsarbejdet og under respekt af gældende trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav.

Sund og Bælt er ikke enige i formuleringerne i bemærkningerne til udkastets § 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.

Endelig foreslår Sund og Bælt, at lovudkastets bestemmelse vedrørende 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 det forberedende arbejde vedrørende etableringen af forbindelsen over Femern Bælt, eller det nye Brobizz-selskab, for forståelighedens skyld flyttes til lovudkastets afsnit vedr. ”*låneadgang, garantier og afskrivninger*”, således at bestemmelserne herom samles.

Kommentar

Efter lovudkastets udsendelse i høring har der været ført drøftelser om, hvem der skal have det overordnede infrastrukturforvalteransvar i relation til jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund.

Disse drøftelser har resulteret i, at dette infrastrukturforvalteransvar i det fremsatte lovforslag foreslås lagt hos Banedanmark svarende til situationen i dag og i overensstemmelse med Sund og Bælts forslag. Det specifikke ansvar for vedligeholdelse af og reinvesteringer i de nævnte jernbaneanlæg vil som noget nyt fremover ligge hos Sund og Bælt, jf. lovforslagets bestemmelser herom.

Også Sund og Bælts øvrige bemærkninger er imødekommet i det fremsatte lovforslag.

DSB

DSB har anført at ”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 takstnedsættelse vil kunne påvirke konkurrencesituationen og dermed sætte DSB’s indtægtsgrundlag under pres.”

Kommentar

Den af DSB nævnte bestemmelse, der vedrører rabatordninger i relation til taksterne for benyttelse af vejdelene af den faste forbindelse over Storebælt,

har alene til formål at muliggøre, at A/S Storebæltsforbindelsen kan tilvejebringe mere fleksible generelle rabatordninger, uden at det samlede betalingsniveau, der fortsat fastsættes af transport- og energiministeren, derved ændres væsentligt. Betydningen af denne bestemmelse for DSB's indtægtsgrundlag vurderes derfor at være minimal.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) 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.

AE kan støtte, at udgifterne på jernbanedelen til vedligeholdelse samt udgifterne til reinvestering overføres fra staten (Banedanmark) til Sund- og Bælt-koncernen, samt at det, hvad angår udgifterne til reinvestering, sker uden kompensation til Sund og Bælt.

AE kan støtte, at Sund og Bælt Holding A/S får mulighed for at oprette et datterselskab, der skal forestå forundersøgelserne at en fast forbindelse over Femern Bælt samt tilsluttende landanlæg frem til oprettelse af et evt. dansk-tysk selskab, og at de danske udgifter hertil afholdes af Sund og Bælt. AE er dog overrasket over, at tidshorizonten 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 AE enig i, at der gives Sund og Bælt Holding A/S mulighed for at oprette et aktieselskab, der har mulighed for at forestå udstedelsen af brobizzer på en række selskabers vegne samt foretage fakturering på disse selskabers vegne.

Kommentar

For så vidt angår spørgsmålet om forundersøgelser til Femern Bælt-projektet bemærkes, at der stadig udestår visse forundersøgelser som supplement til de allerede gennemførte forundersøgelser. Det drejer sig bl.a. om geotekniske undersøgelser af bundforholdene i Østersøen samt navigationstekniske undersøgelser og tiltag. Begge de nævnte typer af undersøgelser, der er forholdsvis omfattende, har betydning for udformningen og den endelige fastlæggelse af linjeføringen for en fast forbindelse. Undersøgelserne kan evt. overdrages til et dansk-tysk projektselskab, når et sådant måtte blive oprettet.

Øresundsbro Konsortiet

Øresundsbro Konsortiet bemærker, at det af lovforslagets bemærkninger bl.a. fremgår, at forslaget indebærer, at lovgrundlaget for de faste forbindelser samles i én lov, men at dette ikke helt synes at være tilfældet, da det kun er visse af Øresundslovens bestemmelser, der overføres til lovforslaget og samtidig ophæves i Øresundsloven.

Det anføres tillige, at den gældende Øresundslovs § 14, stk. 5, bør indgå i lovgrundlaget for A/S Øresundsforbindelsen, da den hjemler trafikministerens ret til at fastsætte takster og andre bestemmelser for togrejser mellem Kastrup og Københavns Hovedbanegård efter forhandling med HUR.

For så vidt angår lovforslagets § 7 bemærker Øresundsbro Konsortiet, at med den anvendte formulering synes et af Sund og Bælt oprettet datterselskab at blive tilkendt monopol på udstedelse og fakturering i relation til BroBizz-ordningen. Det anføres videre, at oprettelsen af et særskilt selskab, hvor udstederrollen og faktureringen centraliseres, rejser spørgsmålet, om bestemmelsen er forenelig med udviklingen inden for den planlagte EFC (Electronic Fee Collection)- interoperabilitet såvel på det nordiske som på europæisk plan. Denne udvikling går 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.

Endelig bemærkes, at formuleringen af § 15 stk. 2, 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.

Kommentar

I det fremsatte lovforslag foreslås en ophævelse af de tidligere anlægslove vedr. de faste forbindelser over Storebælt og Øresund, idet anlægsbestemmelserne i disse nu har udtømt deres indhold, mens de relevante driftsbestemmelser i disse love med lovforslaget overføres til den ny lov. I øvrigt bemærkes, at retsgrundlaget for den faste forbindelse over Øresund fortsat findes i aftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund.

§ 14, stk. 5, i den gældende Øresundslov overføres i medfør af § 15, stk. 4, i lovforslaget til den ny lov.

Det er ikke hensigten at skabe nogen form for monopol for det i lovforslagets § 7 nævnte datterselskab til Sund og Bælt Holding A/S. Lovforslagets bestemmelse herom skyldes alene behovet for at skabe hjemmel for, at der oprettes en nyt datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S med henblik på denne aktivitet. Dette hindrer ikke andre virksomheder i at udøve en tilsvarende aktivitet. Det bemærkes tillige, at det er frivilligt for de i bestemmelsen nævnte virksomheder, om de vil deltage i den beskrevne fælles ordning, idet dette vil bero på, at der indgås aftaler herom mellem datterselskabet og de nævnte virksomheder.

Formuleringen af § 15, stk. 2, ændres som foreslået af Øresundsbro Konsortiet ved at der stilles ændringsforslag herom i forbindelse med udvalgsbehandlingen.