

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 brobizzordningen, som bruges af A/S Storebæltsforbindelsen, Øresundsbro Konsortiet I/S, Scandlines A/S og Bornholms-trafikken A/S. Aktieselskabet forestår udstedelsen af brobizz og kan fakturere på de nævnte selskabers vegne.

Stk. 2. Aktieselskabet kan stille brobizzordningen 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.

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 tilrettelægger og kontraherer 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 opmands-lignende funktion mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen, bl.a. i forbindelse med eventuelle tvivlsspørgsmål 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 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 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 broBizz 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 be-

nyttes som automatisk betalingsystem, 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 ga-



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato :
J.nr. : 600-2

Trafikudvalget har i brev af 20. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 2 vedr. L 159, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 2:

"Kan ministeren uddybe de økonomiske konsekvenser i forbindelse med finansieringen af en forundersøgelse af en mulig Femern Bælt forbindelse, herunder oplyse hvor stort et beløb der regnes med, skal betales af bilisterne?"

Svar:

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, forventes de samlede udgifter til forundersøgelser frem til det tidspunkt, hvor der sker udbud af selve anlægsarbejderne, at udgøre i størrelsesordenen 400 – 500 mio. kr. Heri indgår bl.a. udgifter til geotekniske undersøgelser.

De hidtidige forundersøgelser har været finansieret i regi af transportministerierne i Danmark og Tyskland med halvdelen af udgifterne til hver. Den danske andel af udgifterne foreslås nu afholdt af et nyt datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S. Dette ændrer imidlertid ikke på det planlagte sigte og indhold af undersøgelserne i denne fase.

Det er forventningen, at en dansk-tysk regeringsaftale om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt vil indeholde oprettelse af et fælles dansk-tysk projektselskab, der vil skulle forestå og finansiere de resterende forundersøgelser, herunder tunge udgiftsposter som hovedparten af de geotekniske undersøgelser, samt anlægsarbejderne. Det skønnes, at et sådant projektselskab vil kunne oprettes i løbet af ca. 3 år. Denne tidshorisont er dog i sagens natur behæftet med en vis usikkerhed.

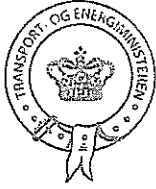
Frem til tidspunktet for oprettelsen af et projektselskab vil udgifterne til forundersøgelser, hvis lovforslaget vedtages, blive afholdt af det foreslåede nye datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S. Udgifterne i den peri-

ode, hvor det nye selskab skal finansiere forundersøgelserne forventes at udgøre i størrelsesordenen 50 – 100 mio. kr.

Som det ligeledes fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, forudsættes det, at aktiekapital og øvrig finansiering i relation til det nyoprettede datterselskab tilvejebringes af Sund og Bælt Holding A/S gennem låneoptagelse. Låneoptagelsen forudsættes tilbagebetalt med midler fra det nye datterselskab, hvis Femern-projektet realiseres. I modsat fald vil tilbagebetaling kunne foretages med koncernens fremtidige indtægter i form af udbytter fra A/S Storebæltsforbindelsen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato :
J.nr. : 600-2

Trafikudvalget har i brev af 20. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 3 vedr. L 159, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 3:

"Kan ministeren oplyse, om der på tysk side afsættes et beløb svarende til det beløb, der ønskes afsat på dansk side til forundersøgelsen af Femern Bælt, og hvis ikke det er tilfældet, kan ministeren da garantere, at der ikke bliver tale om en ensidig dansk finansiering af forundersøgelsen?"

Svar:

Af den fælles erklæring om det dansk-tyske samarbejde om den videre udvikling af en fast forbindelse over Femern Bælt, som blev undertegnet af mig og min tyske kollega på et møde i Berlin den 23. juni 2004, fremgår det, at udgifterne til forundersøgelser vedr. Femern-projektet deles ligeligt mellem de to lande.

Begge lande er således forpligtet til at tilvejebringe den nødvendige finansiering af de forundersøgelser, som det i fællesskab besluttet skal gennemføres.

Det er lagt til grund, at halvdelen af de nødvendige midler til forundersøgelser kan tilvejebringes ved EU-tilskud fra midlerne vedrørende de transeuropæiske transportnet.

Den anden halvdel deles i henhold til den nævnte fælles erklæring ligeligt mellem Danmark og Tyskland. Hvorledes denne finansiering tilvejebringes af det enkelte land, er det op til hvert af de to lande at afgøre for sit vedkommende.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato :
J.nr. : 600-2

Trafikudvalget har i brev af 20. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 11 vedr. L 159, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 11:

"Er det i overensstemmelse med aftalen med Folketingets partier og med den tyske regering at igangsætte forundersøgelser af en Femern Bælt forbindelse på nuværende tidspunkt?"

Svar:

Jeg kan oplyse, at der er indledt drøftelser med Folketingets partier med henblik på indgåelse af en dansk politisk aftale om en fast forbindelse over Femern Bælt. Der er på nuværende tidspunkt ikke indgået en sådan aftale.

De igangværende forundersøgelser er aftalt mellem Danmark og Tyskland i form af den fælles erklæring, der blev undertegnet af mig og min tyske kollega den 23. juni 2004. Disse undersøgelser omfatter nærmere udredninger af finansieringsmæssige, tekniske og miljømæssige forhold, som har betydning for etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 3.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato :
J.nr. : 600-2

Trafikudvalget har i brev af 20. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 12 vedr. L 159, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 12:

"Kan ministeren bekræfte, at der er en risiko for, at der opstår habilitetsproblemer for Sund og Bælt i forhold til en eventuel senere byggeherrolle, hvis selskabet kaster sig ud i forundersøgelser, før der er politiske aftaler om processen?"

Svar:

Det er sædvanlig praksis, at statslige virksomheder og styrelser, der er byggeherre på anlægsprojekter, som tilvejebringes gennem en anlægslov, deltager i forundersøgelserne til projekterne i samarbejde med Transport- og Energiministeriet. Dette sker for at sikre et højt fagligt niveau i grundlaget for de politiske beslutninger.

Transport- og Energiministeriet har siden 2001 modtaget kompetent og uvildig rådgivning af Sund & Bælt i relation til forundersøgelserne af en fast forbindelse over Femern Bælt. Udgifterne hertil er betalt af EU-støtte samt af Transport- og Energiministeriet på basis af særskilte finanslovsbevillinger i årene 2001-2004. Selskabet har bistået med rådgivning på områder, hvor der besiddes en unik viden på grundlag af den ekspertise, der er opbygget gennem etableringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Med etableringen af et nyt datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S, der skal varetage forundersøgelserne vedr. Femern Bælt-projektet ændres der ikke på dette. Etableringen af datterselskabet indebærer, at dette selskab står for finansieringen af den danske del af udgifterne til de nødvendige forundersøgelser. Det vil fortsat være Transport- og Energiministeriet, der rekvirerer undersøgelserne. Selskabet vil ikke igangsætte undersøgelser på eget initiativ.

Datterselskabet vil på denne baggrund være stillet som alle andre konsulenter bortset fra, at selskabet ikke længere får betaling fra Transport- og Energiministeriet. Til gengæld får selskabet ophavsretten til undersøgelserne.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato :
J.nr. : 600-2

Trafikudvalget har i brev af 24. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 13 vedr. L 159, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 13:

"Vil ministeren bekræfte, som det blev udtalt under 1. behandlingen, at der ved vedtagelse af dette lovforslag ikke ligger en implicit accept af en Femern Bælt forbindelse?"

Svar:

Ja, den del af lovforslaget, der vedrører Femern-projektet, har alene til formål at videreføre de igangværende forundersøgelser, der – afhængigt af undersøgelseernes resultat – har til formål at føre frem til en dansk-tysk aftale om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Som det også fremgår af besvarelsen af spørgsmål 11 vedr. lovforslaget, er der indledt drøftelser med Folketingets partier med henblik på indgåelse af en dansk politisk aftale om Femern-forbindelsen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen