

ter lovforslaget har DSB ikke en eksklusiv brugsret, hvilket i sig selv kan begrunde en revision af betalingsordningen vedrørende jernbaneforbindelsen. Lovforslaget indebærer, at de afgifter, som Banestyrelsen som infrastrukturforvalter opkræver, kan fastsættes i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, idet disse afgifter principielt kan fastsættes uafhængigt af det beløb, som Banestyrelsen skal betale til A/S Storebæltsforbindelsen.

Rådets direktiv (93/89/EØF) af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer er gennemført i Danmark ved indførelsen af en ordning med brugsafgifter (vignetteordningen). Direktivet er ved EU-domstolens afgørelse af 5. juli 1995 annulleret på grund af en procedurefejl i forbindelse med direktivets vedtagelse, men ved dommen er direktivets retsvirkninger opretholdt, indtil Rådet vedtager nye regler, som nu er genstand for behandling. Efter direktivets artikel 7 må der som hovedregel ikke samtidig opkræves vejafgifter og benyttelsesafgifter for anvendelse af en og samme strækning, men for benyttelsen af broer og tunneler kan der opkræves en egentlig vejafgift, uanset der betales brugsafgift.

6. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring i Statsministeriet, Justitsministeriet, Udenrigsministeriet, Finansministeriet, Erhvervsministeriet, Skatteministeriet, Miljø- og Energiministeriet, A/S Storebæltsforbindelsen og DSB.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Bestemmelsen er en konsekvens af, at Ministeriet for Offentlige Arbejder har ændret betegnelse til Trafikministeriet.

Til nr. 2

Efter bestemmelsen i lovens § 7 bemyndiges ministeren til at indstille DSBs færgefart mellem Korsør og Nyborg, når jernbaneforbindelsen tages i brug, og DSBs færgefart mellem Halsskov og Knudshoved, når motorvejsforbindelsen tages i brug.

DSBs rederivirksomhed er i medfør af lov nr. 231 af 4. april 1995 udskilt i et aktieselskab, DSB Rederi A/S, som opretholder besejlingen på de to færgeruter til ibrugtagningen af henholdsvis jernbaneforbindelsen og motorvejsforbindelsen. Lovens § 7 er såle-

des overflødig og foreslås ophævet efter bestemmelsen i nr. 2 i lovforslaget.

Til nr. 3

Bestemmelsen i lovens § 8, stk. 5, indebærer, at Arbejdsmarkedets Tillægspension og Lønmodtagerens Dyrstidsfond har fortrinsret til at yde lån på til sammen indtil 60 pct. af A/S Storebæltsforbindelsens samlede lånebehov, forudsat at gunstigere vilkår ikke kan opnås på markedet.

Denne fortrinsret har ikke været udnyttet i praksis, hvorfor bestemmelsen foreslås ophævet.

Til nr. 4

Forslaget til ændring af lovens §§ 9-11 indebærer, at ejendomsretten til jernbaneforbindelsen ikke skal overgå til DSB eller den nye Banestyrelse, og A/S Storebæltsforbindelsen bevarer derfor ejendomsretten til det samlede anlæg bortset fra ejendomsretten til lyslederkablet på forbindelsen, der skal overgå til DSB uden vederlag. Forslaget medfører videre ændringer af de eksisterende bestemmelser om betaling for benyttelsen af såvel jernbaneforbindelsen som motorvejsforbindelsen.

(§ 9) Banestyrelsen skal efter stk. 1 betale en afgift til A/S Storebæltsforbindelsen for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneforbindelsen. Afgiften fastsættes af trafikministeren. Det vil ske i overensstemmelse med aftalen af 24. oktober 1996 og efter drøftelse mellem aftaleparterne. Selskabet opkræver ikke afgifter hos den enkelte jernbanevirksomhed, hvilket er en naturlig følge af, at Banestyrelsen skal være infrastrukturforvalter for denne strækning, der udgør en integreret del af den danske jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen i stk. 2 indebærer, at det er Banestyrelsen og ikke selskabet, der træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen (forvalteropgaven), idet det er en forudsætning for at kunne udøve forvaltningen af udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen på en rationel måde. I konsekvens heraf indebærer bestemmelsen i stk. 3, at det er Banestyrelsen, der forestår og bekoster drift og vedligeholdelse af jernbanetunnelen under Østerrenden, af jernbaneanlægget over Vesterrenden, hvorved forstås pilleskafter og brofaget, og af samtlige jernbanetekniske anlæg for hele forbindelsen.

Efter bestemmelsen i stk. 4 er det trafikministeren, der fastsætter afgifterne for jernbanevirksomhedernes benyttelse af forbindelsen. Bestemmelsen giver mulighed for, at afgifterne kan fastsættes som en integreret del af de afgifter, der vil blive fastsat for benyttelsen af den øvrige infrastruktur, der administrere-