

kyst anlæg varetages i et samarbejde med infrastrukturforvalteren på svensk side, og dette spørgsmål vil derfor blive rejst inden forbindelsens ibrugtagning med henblik på at etablere en sådan ordning.

2. Statsfinansielle, økonomiske og administrative konsekvenser.

Banestyrelsen vil skulle betale et beløb til A/S Øresundsforbindelsen for benyttelsen af de danske landanlæg. Banestyrelsen vil samtidig opkræve benyttelsesafgifter hos jernbaneoperatørerne, herunder DSB, der efter anlægsloven skulle erlægge et beløb svarende til nettofordelene i åbningsåret, hvilket beløb blev skønnet til 65 mio. kr. i juli 1990-prisniveau, svarende til ca. 75 mio. kr. i 1997-priser. Dette beløb indgår som beregningsforudsætning i A/S Øresundsforbindelsens budget for de danske landanlæg til Øresundsforbindelsen.

Banestyrelsen vil derudover efter forslaget skulle afholde udgifterne til drift og vedligeholdelse af anlæggets jernbanedel. Udgifterne hertil kan på nuværende tidspunkt ikke opgøres præcist, men de vil kunne inddækkes i forbindelse med opkrævningen af benyttelsesafgifter. Disse afgifter kan fastsættes uafhængigt af det beløb, som Banestyrelsen skal betale til A/S Øresundsforbindelsen.

Såfremt betalingen til A/S Øresundsforbindelsen udgør et mindre beløb end hidtil påregnet i selskabets budget, vil det påvirke økonomien i selskabet negativt, medens dette beløb sammen med drifts- og vedligeholdelsesudgifterne vil belaste Banestyrelsen i det omfang, der ikke opnås dækning herfor via betalingen fra jernbaneoperatørerne, herunder DSB, hvis økonomi tilsvarende vil blive belastet negativt, såfremt der ikke kan opnås indtægtsdækning herfor.

De økonomiske konsekvenser af forslaget, der ikke har administrative konsekvenser, vil blive indarbejdet på de årlige finanslove, idet der vil blive taget hensyn til økonomien i A/S Øresundsforbindelsen.

3. Miljømæssige konsekvenser.

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

4. Erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Lovforslaget vil ikke i sig selv have erhvervsøkonomiske konsekvenser, men anlægget af Øresundsforbindelsen vil indebære betydelige tidsmæssige og økonomiske gevinster for store dele af erhvervslivet i tilknytning til varetransporter og erhvervs-mæssig persontransport i hele Europa.

5. Forholdet til EU-retten.

Lovforslaget indebærer en tilpasning til den EU-ret, der er vedtaget gennem de seneste år på jernbancområdet.

EU's politik på jernbancområdet tilsigter principielt indførelse af konkurrence mellem flere operatører, og dette er i dag en realitet for visse former for jernbanevirksomhed, jf. Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Der skal herefter sikres andre jernbaneoperatører, der ønsker at udføre transporter, adgang til jernbaneinfrastrukturen. Det er infrastrukturforvalteren, som efter direktivet er den, der anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen, og som er ansvarlig for forvaltningen af regulerings- og sikkerhedssystemerne. Dette direktiv suppleres af Rådets direktiv 95/19/EØF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter, hvorefter der bl.a. ikke må foretages forskelsbehandling ved opkrævningen af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

6. Høring.

Lovforslaget har været sendt til høring i Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Banestyrelsen, DSB og A/S Øresundsforbindelsen.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 1

Til nr. 1

Forslaget svarer til bestemmelsen i § 9 i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, som ændret ved lov nr. 1233 af 27. december 1996.

Banestyrelsen skal efter stk. 1 betale en afgift til A/S Øresundsforbindelsen for jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetraffic. Afgiften, der fastsættes af trafikministeren efter drøftelse med partierne bag den politiske aftale, betales løbende og kan revideres med mellemrum bl.a. i lyset af trafikudviklingen og den økonomiske situation for A/S Øresundsforbindelsen. Selskabet opkræver således ikke afgifter hos den enkelte jernbanevirksomhed, hvilket er en naturlig følge af, at Banestyrelsen vil blive infrastrukturforvalter på Øresundsforbindelsens landanlæg, der udgør en integreret del af den danske jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen i stk. 2 indebærer, at det er Banestyrelsen og ikke A/S Øresundsforbindelsen, der træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes benyttelse af tilslutningsanlægget for jernbanetraffic (forvalteropgaven), idet det er en forudsætning for at kunne udøve forvaltningen af udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen på en rationel måde. I konsekvens heraf indebærer