

nen 200 mio. kr. i årligt gennemsnit) fra staten til Sund og Bælt-koncernen.

Tilsvarende overføres udgifterne på de danske jernbanetilslutningsanlæg vedrørende Øresundsforbindelsen til reinvesteringer (ca. 35 mio. kr. i årligt gennemsnit) og vedligeholdelse (ca. 25 mio. kr. i årligt gennemsnit) fra staten til Sund og Bælt-koncernen. Ændringerne vedrørende udgiften til vedligeholdelse på begge faste forbindelser er økonomisk neutrale for staten og for Sund og Bælt-koncernen, idet Banedanmarks vederlag til Sund og Bælt-koncernen øges med samme beløb, som Banedanmark sparer i udgifter til vedligeholdelse.

For Sund og Bælt-koncernen, som ejes 100 % af staten, indebærer forslaget således gradvist øgede udgifter til reinvesteringer på den faste forbindelse over Storebælt i størrelsesordenen 200 mio. kr. i årligt gennemsnit de næste 20-30 år og tilsvarende stigende til gennemsnitligt ca. 35 mio. kr. årligt på jernbanetilslutningslægget til den faste forbindelse over Øresund. Disse udgifter vil indebære en mindre forlængelse af tilbagebetalingstiden for gælden i A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen. Endvidere forventes det nystiftede datterselskab, der har til formål at forestå, Femern Bælt-forundersøgelserne, at afholde udgifter i størrelsesordenen 50 – 100 mio. kr. i perioden 2005-2007, som indgår i de samlede udgifter til forundersøgelserne i størrelsesordenen 400-500 mio. kr., bl.a. til geotekniske undersøgelser.

Administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for staten, amtskommuner eller kommuner.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets

virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Spørgsmålet om, hvorvidt statsgarantien for holdingsaktieselskabets, A/S Storebæltsforbindelsens og A/S Øresundsforbindelsens forpligtelser udgør statsstøtte i henhold til EF-traktatens art. 87, har tidligere været rejst. Det kan oplyses, at Kommissionen i forbindelse med en notificering fra Øresundsbro Konsortiet I/S af statsgarantien til Øresundsforbindelsen tilkendegav, at det var Kommissionens opfattelse, at statsgarantien var knyttet til et infrastrukturprojekt, der var i offentlighedens interesse, og som forbedrede Danmarks og Sveriges infrastruktur og transportsystemer. Det var endvidere Kommissionens opfattelse, at der var tale om en investering i et offentligt gode, der gavnede offentligheden og ikke bestemte virksomheder eller industrier. Statsgarantien var således knyttet til et generelt økonomisk og regionsudviklingsmæssigt tiltag og udgjorde derfor ikke statsstøtte i henhold til traktatens art. 87.

Stiftelsen af et datterselskab under Sund og Bælt Holding A/S, som varetager opgaver i forbindelse med udstedelse og fakturering af BroBizzer, er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet. Direktivet er offentliggjort i EU-Tidende L166 af 30/04/2004 s. 124 – 143. Direktivet kræver, at der inden 2009 etableres interoperabilitet mellem automatiske bompengesystemer inden for EU, og der etableres særskilte udstederselskaber, som kan varetage kunderelationerne, således at borgerne på sigt kun behøver én kunderelation for at køre på de europæiske betalingsveje.