

vil gennem udsendelse af en verbalnote blive orienteret om anlægget. Etablering af en sænketunnel under Drogden indebærer, at gennemsejlingsmuligheden for skibe vil forblive uændret.

*Artikel 4* indebærer, at de godkendelser, der er nødvendige i henhold til de to staters lovgivning, kan føre til ændringer i forhold til aftalens bilag 1.

*Artikel 5* bestemmer, at Øresundsforbindelsens endelige udformning skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt.

Som anført i de almindelige bemærkninger er der herved skabt grundlaget for opstilling af en dansk-svensk miljøkvalitetsmæssig målsætning for den mere detaljerede udformning af Øresundsforbindelsen, idet de to landes myndigheder skal samarbejde i spørgsmål om de miljømæssige aspekter.

*Artikel 6* foreskriver, at udførelsen af Øresundsforbindelsen skal udbydes i international licitation, hvorved sikres den størst mulige konkurrence om dette store anlægsarbejde.

*Artiklerne 8 og 9* omhandler de tilslutninger for jernbane- og vejtrafik, der skal anlægges i de to lande fra Øresundsforbindelsen til de eksisterende jernbane- og vejnet. Tilslutningsanlæggene skal bestå af en dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej, der skal åbnes for trafik senest samtidig med Øresundsforbindelsen. I bemærkningerne til lovforslagets § 3 er der detaljeret redegjort for udformningen og linjeføringen af de danske landanlæg.

*Artiklerne 10-13* omhandler spørgsmålene om organisation og finansiering af Øresundsforbindelsen.

Der henvises til de almindelige bemærkninger, hvor der nærmere er redegjort for organisationsformen vedrørende Øresundsforbindelsen, herunder at der i hvert af landene skal stiftes et af den respektive stat helejet aktieselskab, som herefter skal stifte et konsortium, der skal være bygherre for Øresundsforbindelsen. Konsortiet skal optage lån til finansiering af omkostningerne ved anlæg af forbindelsen, idet de to stater solidarisk garanterer for forpligtelser vedrørende konsortiets lån og andre finansieringsmidler, som anvendes i forbindelse med finansiering af anlægget. De to stater er i det indbyrdes forhold ansvarlige i lige forhold.

De to nationale aktieselskaber skal i lige forhold dele konsortiets gevinst og tab, og selskaberne er i forhold til trediemand solidarisk ansvarlige med indbyrdes ansvar i lige forhold.

*Artiklerne 14-17* omhandler de trafikantafgifter, der skal betales af brugerne af forbindelsen.

I *artikel 14* fastlægges, at samtlige omkostninger vedrørende anlæg og drift af Øresundsforbindelsen fuldt ud skal afholdes af konsortiet gennem opkræv-

ning af trafikantafgifter, således at der ikke skal bevilges tilskud til konsortiets virksomhed over de respektive statsbudgetter.

*Artikel 15 og 16* indebærer, at afgifterne skal udformes på en sådan måde, at en effektiv og rationel jernbanetraffic fremmes, idet de to regeringer kan træffe aftale om de nærmere vilkår for jernbanetrafficen. De to regeringer har i tillægsprotokollen fastsat, at jernbaneselskaberne i de to lande i alt skal betale 300 mio. kr. om året til konsortiet, idet DSB skal betale 150 mio. kr. og de svenske jernbaneselskaber et tilsvarende beløb. Herved bidrager jernbaneselskaberne til anlægget med et rimeligt beløb og er samtidig tilskyndet til at benytte forbindelsen mest muligt, idet betalingen er uafhængig af trafikomfanget.

For så vidt angår taksterne for vejtrafikken er det fastsat i tillægsprotokollen, at udgangspunkt for konsortiets fastsættelse heraf er niveauet for færgetaksterne ved Helsingør-Helsingborg. Dette indebærer, at taksterne skal fastsættes på dette niveau, medmindre de to regeringer er enige om noget andet, hvorved den kollektive trafik som forudsat begunstiges.

I *artikel 19* bestemmes, at de to stater uden vederlag stiller de vandområder og den havbund, som staterne har rådighed over, til rådighed for konsortiet. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 17. Hvis det bliver nødvendigt at erhverve arealer på Amager til Øresundsforbindelsens ilandføring, kan disse arealer erhverves ved ekspropriation, men for forbindelsens regning.

I *artikel 20* bestemmes, at der skal træffes aftale om ensartede vilkår i de to stater vedrørende merværdiafgift, og hvis det er nødvendigt om told- og skatte-spørgsmål, som har forbindelse med bygning, drift og benyttelse af Øresundsforbindelsen. I tillægsprotokollen er indeholdt bestemmelse om, at anlæg af forbindelsen ikke skal belastes med merværdiafgift, hvorfor konsortiet vil få refunderet denne afgift vedrørende anlægsudgifterne. Der vil i god tid inden åbningen af forbindelsen blive taget stilling til spørgsmålet om merværdiafgift vedrørende benyttelsesafgiften.

*Artikel 21* indebærer, at der vil blive indledt undersøgelser vedrørende en fast forbindelse over Femer Bælt. Disse undersøgelser skal udføres i et samarbejde med de tyske myndigheder. I § 11 i den politiske aftale er det bestemt, at kapacitetsudvidelse og elektrificering af jernbanestrækningen Odense-Hamburg etableres inden en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt.

*Artikel 22* med tilhørende bilag 2 indeholder bestemmelser om løsning af uoverensstemmelser mellem de to stater vedrørende fortolkning eller anvendelse af aftalen, idet dette skal ske ved voldgift.