

Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 0284-1967

Utgiven av utrikesdepartementet

SÖ 1991: 21

Nr 21

**Avtal jämte tilläggsprotokoll med Danmark om en fast
förbindelse över Öresund**

Köpenhamn den 23 mars 1991

Regeringen beslutade den 21 mars 1991 att underteckna avtalet och tilläggsprotokollet. Den 8 augusti 1991 beslutade regeringen att ratificera avtalet. Ratifikationsinstrumenten utväxlades den 24 augusti 1991 i Stockholm.

Avtalet och tilläggsprotokollet trädde i kraft den 24 augusti 1991.

Riksdagsbehandling: Prop. 1990/91: 158, TU31, rskr. 379.

Avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund

Sveriges och Danmarks regeringar är, i strävan att skapa förbättrade trafikförbindelser mellan de båda länderna och därmed åstadkomma förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater,

med hänsyn till att det nödvändiga underlaget för ett avtal om en fast förbindelse över Öresund samt sträckning och utformning härav föreligger, eniga om följande:

Inledande bestämmelse

Artikel 1

Sverige och Danmark skall gemensamt anlägga och driva en avgiftsfinansierad fast förbindelse för järnvägs- och vägtrafik mellan Kastруп och Limhamn. Denna förbindelse kallas Öresundsförbindelsen.

Öresundsförbindelsen

Artikel 2

Öresundsförbindelsen skall utföras som en kombinerad järnvägs- och vägförbindelse bestående av en dubbelspårig järnväg och en motorväg med fyra körfält mellan Kastруп och Limhamn.

Öresundsförbindelsen utgår från en konstgjord halvö vid Kastрупs flygplats, korsar Drogden i en sänketunnel till en konstgjord ö sydväst om Saltholm. Förbindelsen fortsätter härifrån som en lågbro och vidare som en högbro över farlederna Flintrännen och Trindeltrännen och ansluter söder om Limhamn.

Öresundsförbindelsen omfattar även nödvändiga områden och anläggning för avgiftsupptagning och om så erfordras anläggningar för tullbehandling och passkontroll. Sverige och Danmark träffar senare avtal om förbindelsens exakta avgränsning.

Aftale mellem Sveriges regering og Danmarks regering om en fast forbindelse over Øresund

Sveriges og Danmarks regeringer er

i ønsket om at skabe forbedrede trafikforbindelser mellem de to lande og dermed tilvejebringe forudsætningerne for et forstærket og udbygget kulturelt og økonomisk samarbejde samt for udviklingen af et fælles arbejds- og boligmarked i Øresundsregionen til gavn for begge stater,

i betragtning af, at der foreligger det fornødne grundlag for en aftale om en fast forbindelse over Øresund samt linieføringen og udformningen heraf, blevet enige om følgende:

Indledende bestemmelse

Artikel 1

Sverige og Danmark skal i fællesskab anlægge og drive en afgiftsfinansieret fast forbindelse for jernbane- og vejtrafik mellem Kastруп og Limhamn. Denne forbindelse kaldes Øresundsforbindelsen.

Øresundsforbindelsen

Artikel 2

Øresundsforbindelsen skal udføres som en kombineret jernbane- og vejforbindelse bestående af en dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej mellem Kastруп og Limhamn.

Øresundsforbindelsen udgår fra en kunstig halvø ved Kastруп Lufthavn, krydser Drogden i en sänketunnel til en kunstig ø sydvest for Saltholm. Forbindelsen fortsætter herfra som en lavbro og videre som en højbro over sejlrenderne Flintrännen og Trindeltrännen og ilandføres syd for Limhamn.

Øresundsforbindelsen omfatter også de nødvendige arealer og anlæg til afgiftsopkrævning og, såfremt der er behov herfor anlæg til toldbehandling og passkontrol. Sverige og Danmark træffer senere aftale om forbindelsens præcise afgrænsning.

Närmare bestämmelser om förbindelsens sträckning och tekniska utformning framgår av bilaga 1.

Artikel 3

Öresundsförbindelsen utförs i överensstämmelse med de båda staternas internationella förpliktelser.

Artikel 4

Sverige och Danmark är ense om att de prövningar som skall ske enligt respektive stats lagstiftning för utförandet av Öresundsförbindelsen kan leda till avvikelser från vad som sägs i bilaga 1.

Artikel 5

Sverige och Danmark är eniga om att den slutliga utformningen av Öresundsförbindelsen, jämför artikel 2, skall ske med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt så att skadliga verkningar på miljön förebyggs.

Sverige och Danmark utgår från att berörda myndigheter i fråga om de miljömässiga aspekterna på utformningen av Öresundsförbindelsen samarbetar i erforderlig utsträckning.

Artikel 6

Utförandet av Öresundsförbindelsen skall utbjudas till internationell upphandling.

Artikel 7

Det åligger Sverige och Danmark att tillse att arbetet med Öresundsförbindelsen inriktas på att anläggningsarbetena kan påbörjas år 1993.

Anslutningar till Öresundsförbindelsen

Artikel 8

Det åligger Sverige och Danmark att var för sig i respektive stat anlägga nödvändiga järnvägs- och vägförbindelser från Öresundsförbindelsen till de befintliga järnvägs- och väg-

Närmere bestämmelser om förbindelsens linieföring och tekniske udformning fremgår av bilag 1.

Artikel 3

Öresundsforbindelsen udføres i overensstemmelse med de to staters internationale forpligtelser.

Artikel 4

Sverige og Danmark er enige om, at godkendelser i henhold til respektive stats lovgivning for etablering af Øresundsforbindelsen kan føre til afvigelser i forhold til bilag 1.

Artikel 5

Sverige og Danmark er enige om, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen, jævnfør artikel 2, skal ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges.

Sverige og Danmark forudsætter, at de berørte myndigheder samarbejder i nødvendig udstrækning i spørgsmål om de miljømæssige aspekter vedrørende Øresundsforbindelsen.

Artikel 6

Udførelsen af Øresundsforbindelsen skal udbydes i international licitation.

Artikel 7

Det påhviler Sverige og Danmark at sikre, at arbejdet med Øresundsforbindelsen tilrettelægges således, at anlægsarbejderne kan påbegyndes år 1993.

Tilslutninger til Øresundsforbindelsen

Artikel 8

Det påhviler Sverige og Danmark hver for sig i respektive stat at anlægge nødvendige jernbane- og vejforbindelser fra Øresundsforbindelsen til de eksisterende jernbane- og vejnet.

näten. Dessa anslutningar skall bestå av en dubbelspårig järnväg och en motorväg med fyra körfält. De skall öppnas för trafik senast samtidigt som Öresundsförbindelsen.

Artikel 9

Anslutningarna i Danmark utgörs av en dubbelspårig järnväg över Amager som ansluter till befintliga spår vid Sydhavns station och en fyrfältig motorväg i samma sträckning över Amager med anslutning till Amagermotorvägen.

Anslutningarna i Sverige utgörs av en dubbelspårig järnväg som ansluter till Trelleborgsbanan samt en fyrfältig motorväg som ansluter till Inre Ringvägen eller annan väg av motorvägsstandard.

Organisation och finansiering

Artikel 10

Det åligger Sverige och Danmark att snarast möjligt var för sig tillse att det bildas ett av respektive stat helägt aktiebolag.

De två aktiebolagen skall bilda ett konsortium som äger och för gemensam räkning och som en enhet svarar för projektering och annan förberedelse för samt finansiering, byggande och drift av Öresundsförbindelsen.

Artikel 11

Konsortiets startkapital skall vara 50 milj. danska kronor, vilka skall tillskjutas kontant i lika omfattning av de båda aktiebolagen.

Lån för finansiering av Öresundsförbindelsen skall upptas av konsortiet.

Aktiebolagen skall gemensamt och i lika omfattning äga all konsortiets egendom och alla dess rättigheter. Såväl vinster som förluster från konsortiets verksamhet skall delas lika. I förhållande till tredje man är bolagen solidariskt ansvariga för konsortiets förpliktelser, med inbördes ansvar i lika omfattning.

Artikel 12

Sverige och Danmark garanterar solidariskt för förpliktelser avseende konsortiets lån och

Disse tilslutninger skal bestå af en dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej. De skal åbnes for trafik senest samtidig med Öresundsforbindelsen.

Artikel 9

Tilslutninger i Danmark består af en dobbeltsporet jernbane over Amager, som tilslutter til eksisterende spor ved Sydhavn station, og en firesporet motorvej i samme linieføring over Amager med tilslutning til Amagermotorvejen.

Tilslutningerne i Sverige består af en dobbeltsporet jernbane som tilslutter til Trelleborgsbanen samt en firesporet motorvej som tilslutter til Indre Ringvej eller anden vej med motorvejsstandard.

Organisation og finansiering

Artikel 10

Det påhviler Sverige og Danmark snarest muligt hver for sig at sikre, at der stiftes et af respektive stat helejet aktieselskab.

De to aktieselskaber skal danne et konsortium, som ejer og for fælles regning og som en enhed forestår projektering og anden forberedelse samt finansiering, bygning og drift af Öresundsforbindelsen.

Artikel 11

Konsortiets startkapital skal være 50 mio. danske kroner, der skal indskydes kontant i lige forhold af de to aktieselskaber.

Lån til finansiering af Öresundsforbindelsen skal optages af konsortiet.

Aktieselskaberne skal i fællesskab og i lige forhold eje al konsortiets ejendom og alle dets rettigheder. Såvel gevinst som tab fra konsortiets virksomhed skal deles lige. I forhold til tredjemand er selskaberne solidarisk ansvarlige for konsortiets forpliktelser med indbyrdes ansvar i lige forhold.

Artikel 12

Sverige og Danmark garanterer solidarisk for forpliktelser vedrørende konsortiets lån og

andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen. Staterna är inbördes ansvariga i lika omfattning.

Artikel 13

Konsortiets angelägenheter tillvaratas av en styrelse samt en verkställande direktör.

Konsortiets styrelse består av lika antal ledamöter från vardera bolaget. Styrelsen utser inom sig en ordförande och en vice ordförande, vilka poster skall besättas med en ledamot från vardera aktiebolaget.

Styrelsen har, såvitt inte annat fastställs, samma befogenheter och förpliktelser, som normalt tillkommer styrelsen i ett aktiebolag.

Beslut i styrelsen fattas, såvitt inte annat fastställs, med enkel majoritet. Om alla ledamöter från ett av bolagen är av en annan mening än alla ledamöter från det andra bolaget, skall frågan hänskjutas till de båda regeringarna för gemensamt beslut. Regeringarnas beslut är bindande för konsortiet.

Närmare regler för konsortiets verksamhet, ledning samt ut- och inbetalningar till konsortiet, räkenskaper och revision m. m. skall regleras i ett avtal mellan de båda aktiebolagen. Avtalet skall godkännas av Sveriges och Danmarks regeringar.

De båda regeringarna skall äga full insyn i konsortiets angelägenheter.

Trafikantavgifter

Artikel 14

Kostnaderna för projektering och andra förberedelser för samt byggande och drift av Öresundsförbindelsen skall i sin helhet täckas av konsortiet genom särskilda avgifter, trafikantavgifter.

Sverige och Danmark är överens om att anslag över respektive stats statsbudget inte skall anvisas för konsortiets verksamhet.

Artikel 15

Trafikantavgifterna skall fastställas av konsortiet.

andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen. Staterne er indbyrdes ansvarlige i lige forhold.

Artikel 13

Konsortiets anliggender varetages af en bestyrelse samt en administrerende direktør.

Konsortiets bestyrelse består af det samme antal bestyrelsesmedlemmer fra hvert af selskaberne. Bestyrelsen udpeger af sin midte en formand og en næstformand, hvilke stillinger skal besættes af et bestyrelsesmedlem fra hvert af de to aktieselskaber.

Bestyrelsen har, såfremt ikke andet fastsættes, samme beføjelser og pligter, som normalt tilkommer bestyrelsen i et aktieselskab.

Afgørelser i bestyrelsen træffes, såfremt ikke andet fastsættes, ved simpel majoritet. Såfremt alle bestyrelsesmedlemmer fra et af selskaberne har et andet standpunkt end alle medlemmer fra det andet selskab, skal spørgsmålet indbringes for de to regeringer til fælles afgørelse. Regeringernes afgørelse er bindende for konsortiet.

De nærmere regler for konsortiets virksomhed, ledelse samt om udlodning fra og indbetaling til konsortiet, regnskab og revision m. v., skal reguleres i en aftale mellem de to aktieselskaber. Aftalen skal godkendes af Sveriges og Danmarks regeringer.

De to regeringer skal have fuld indsigt i konsortiets forhold.

Trafikantavgifter

Artikel 14

Omkostningerne ved projektering og anden forberedelse samt anlæg og drift af Øresundsforbindelsen skal i sin helhed dækkes af konsortiet gennem særlige afgifter, trafikantavgifter.

Sverige og Danmark er enige om, at der ikke skal bevilges tilskud til konsortiets virksomhed over de respektive staters budgetter.

Artikel 15

Trafikantavgifterne skal fastsættes af konsortiet.

Artikel 16

Tillkomsten av en fast förbindelse syftar till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. Avgifterna skall utformas med beaktande av detta syfte.

Sverige och Danmarks regeringar kan träffa avtal om de närmare villkoren för järnvägstrafiken.

Artikel 17

Sverige och Danmark är överens om att det inte kan tas upp särskilda avgifter för motorfordons nyttjande av de i artikel 9 nämnda anslutningarna för vägtrafik, såvitt motorfordonen passerar Öresundsförbindelsen.

Övriga bestämmelser

Artikel 18

Regeringarna i Sverige och Danmark kan senare träffa särskilda avtal om trafikreglering, svensk och dansk lags tillämplighet samt svensk och dansk myndighets behörighet i andra frågor som har samband med Öresundsförbindelsen.

Artikel 19

Sverige och Danmark ställer utan ersättning till staterna till förfogande för konsortiet de vattenområden och den havsbotten inom respektive territorier som de respektive staterna har rådighet över som tillfälligt eller beständigt behövs för Öresundsförbindelsen i sträckningen mellan nuvarande kustlinjer.

Artikel 20

Sverige och Danmark utgår från att det träffas särskilt avtal om likvärdiga villkor i de båda staterna för mervärdesskatt och om så erfordras särskilt avtal beträffande tull- och skattefrågor i övrigt, som har samband med byggande, drift och användning av Öresundsförbindelsen.

Artikel 16

Etableringen af en fast forbindelse har til formål at fremme en rationel og effektiv jernbanetrafik mellem staterne. Afgifterne skal udformes under hensyn til dette formål.

Sveriges og Danmarks regeringer kan træffe aftale om de nærmere vilkår for jernbanetrafikken.

Artikel 17

Sverige og Danmark er enige om, at der ikke kan opkræves særlige afgifter for motorkøretøjers benyttelse af de i artikel 9 nævnte tilslutningsanlæg for vejtrafik, såfremt motorkøretøjerne passerer Øresundsforbindelsen.

Øvrige bestemmelser

Artikel 18

Regeringerne i Sverige og Danmark kan senere træffe særskilte aftaler om trafikregulering, svensk og dansk lovs anvendelighed samt dansk og svensk myndigheds udøvelse i andre spørgsmål, som har forbindelse med Øresundsforbindelsen.

Artikel 19

Sverige og Danmark stiller uden vederlag til staterne de vandområder og den havbund inden for respektive territorier, som de respektive stater har rådighed over og midlertidigt eller for bestandig er nødvendige til Øresundsforbindelsen på strækningen mellem de nuværende kystlinjer, til rådighed for konsortiet.

Artikel 20

Sverige og Danmark går ud fra, at der træffes særskilt aftale om ensartede vilkår i de to lande vedrørende merværdiafgift, og hvis det er nødvendigt særskilt aftale vedrørende told- og skatte spørgsmål, som har forbindelse med bygning, drift og benyttelse af Øresundsforbindelsen.

Artikel 21

Danmarks regering förklarar sig beredd att arbeta för att en fast förbindelse över Fehmarn Bält kommer till stånd under förutsättning av att hänsyn till miljö och ekonomi kan tillgodoses.

Skiljenämnd*Artikel 22*

Uppstår tvist om tolkning eller tillämpning av detta avtal skall frågan avgöras av en skiljenämnd om endera staten begär det.

Närmare bestämmelser om skiljenämnd framgår av *bilaga 2*.

Ratificering*Artikel 23*

Detta avtal skall ratificeras. Avtalet träder i kraft vid ratifikationsinstrumentens utväxling, som skall äga rum i Stockholm.

Till bekräftelse härav har de vederbörligen befullmäktigade ombuden för regeringarna i Sverige och Danmark undertecknat detta avtal.

Som skedde i Köpenhamn den 23 mars 1991 i två exemplar på svenska och danska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Sveriges regering

George Andersson

Artikel 21

Danmarks regering erklærer sig rede til at arbejde for, at en fast forbindelse over Femern Bælt bliver gennemført under forudsætning af, at hensyn til miljø og økonomi kan tilgodeses.

Voldgiftsnævn*Artikel 22*

Hvis der opstår uoverensstemmelse om fortolkning eller anvendelse af denne aftale, skal spørgsmålet afgøres af et voldgiftsnævn, hvis en af staterne begærer det.

Närmere bestämmelser om voldgiftsnævnet fremgår af *bilag 2*.

Ratifikation*Artikel 23*

Denne aftale skal ratificeres. Aftalen træder i kraft ved ratifikationsinstrumenternes udveksling, som skal finde sted i Stockholm.

Til bekræftelse heraf har underskrevne behørigt befuldmægtigede for regeringerne i Sverige og Danmark underskrevet denne aftale.

Udfærdiget i København, den 23 marts 1991 i to eksemplarer, på det svenske og danske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Danmarks regering

Kaj Ikast

Öresundsförbindelsens sträckning och tekniska utformning

1. Förbindelsens sträckning

Öresundsförbindelsen skall ha i huvudsak den sträckning som anges på bilagda karta.

2. Förbindelsens tekniska utformning

Järnvägsdelen skall utföras med elektrifierade dubbla normalspår under beaktande av sedvanlig standard och utformningsregler i respektive stat för person- och godstrafik. Förbindelsen skall dimensioneras för en tåghastighet på upp till 200 km/tim för persontåg samt för 120 km/tim och 750 meters tåglängd för konventionella godståg. Förbindelsen skall vidare utföras med en lutning på maximalt 15,6‰. Spåravståndet skall vara minst 4,5 meter och det fria tvärsnittet skall uppfylla UIC lastprofil C2 och kraven för tåg typ svenska X2. Detta innebär att det fria tvärsnittet i en enkelspårig järnvägstunnel skall vara minst 6,1 meter fri höjd över rälsöverkant samt minst 6,5 meter fri bredd.

Vägdelen skall utföras som motorväg med två vägbanor på vardera 9 meter mellan vägräckena, bestående av två körfält på 3,5 meter, två vägrenar på 0,5 meter samt två 0,5 meter breda belagda sidoområden. Det skall på hela bredden vara en fri höjd på minst 4,6 meter.

På delen mellan den konstgjorda halvön vid Kastrup och den konstgjorda ön vid Saltholm skall förbindelsen utföras som sänktunnel under Drogden och förläggas på sådant djup, att möjlighet finns att framdeles åstadkomma minst 10 meters djup i seglationsleden.

Mellan den konstgjorda ön och Limhamn utförs förbindelsen som bro med en segelfri höjd över medelhögvattenytan (MHW) på minst 50 meter i farleden Flintrännan och minst 32 meter i farleden Trindelrännan. Den mot nämnda höjder svarande segelfria bredden skall i de båda farlederna vara minst 300 meter i Flintrännan och minst 200 meter i Trindelrännan.

Öresundsforbindelsens linieføring og tekniske udformning

1. Forbindelsens linieføring

Øresundsforbindelsen skal i hovedsagen følge den linje, som angives på vedhæftede kort.

2. Forbindelsens tekniske udformning

Jernbanedelen skal udføres med elektrificerede dobbelte normalspor under hensyntagen til sædvanlige standarder og udformningsregler i respektive stat for person- og godstrafik. Forbindelsen skal dimensioneres for en toghastighed på op til 200 km/t for persontog samt for 120 km/t og 750 meters tog længde for konventionelle godstog. Forbindelsen skal videre udføres med en stigning på maksimalt 15,6‰. Sporafstanden skal være mindst 4,5 meter, og det frie tværsnit skal opfylde UIC lastprofil C2 og krav for tog af typen svenske X2. Dette indebærer, at det frie tværsnit i en enkeltsporet jernbanetunnel skal være mindst 6,1 meter fri højde over skinneoverkant og mindst 6,5 meter i fri bredde.

Vejdelen skal udføres som motorvej med to kørebaner på hver 9 meter mellem autoværnene, bestående af to kørespor på 3,5 meter, to kantbaner på 0,5 meter samt to 0,5 meter brede nødfortove. Der skal overalt være en frihøjde på mindst 4,6 meter.

På strækningen mellem den kunstige halvø ved Kastrup og den kunstige ø ved Saltholm skal forbindelsen udføres som sänketunnel under Drogden i en sådan dybde, at muligheden for at tilvejebringe mindst 10 meter vanddybde i sejlrenden fremdeles består.

Mellem den kunstige ø og Limhamn udføres en broforbindelse med en fri gennemsejlingshøjde over middelhøjvandstand (MHW) på mindst 50 meter i Flinterendens sejløb og mindst 32 meter i Trindelrendens sejløb. Den tilsvarende fri gennemsejlingsbredde i de to sejløb skal være mindst 300 meter i Flinterenden og mindst 200 meter i Trindelrenden.

*Bilaga 2***Skiljenämnd**

1. Skiljenämnden skall bestå av tre ledamöter. Vartdera staten utser en ledamot. En ledamot, som är ordförande i nämnden och som inte får vara svensk eller dansk medborgare eller bosatt i Sverige eller Danmark, utses gemensamt av staterna. Om ordföranden eller annan ledamot inte utsetts inom två månader från det att den ena staten framfört begäran därom hos den andra staten, skall han utses av ordföranden i Internationella domstolen i Haag på begäran av ena staten.

2. Skiljenämnden fastställer själv sin arbetsordning och de processuella reglerna.

3. Uppkommer olika meningar inom skiljenämnden, gäller den mening som två ledamöter förenar sig om. Har alla ledamöterna olika meningar, gäller ordförandens mening.

4. Skiljenämndens beslut är bindande.

5. Vartdera staten svarar för hälften av kostnaderna för skiljenämnden. I övrigt står varje stat för sina kostnader för skiljeförfarandet.

*Bilag 2***Voldgiftsnævn**

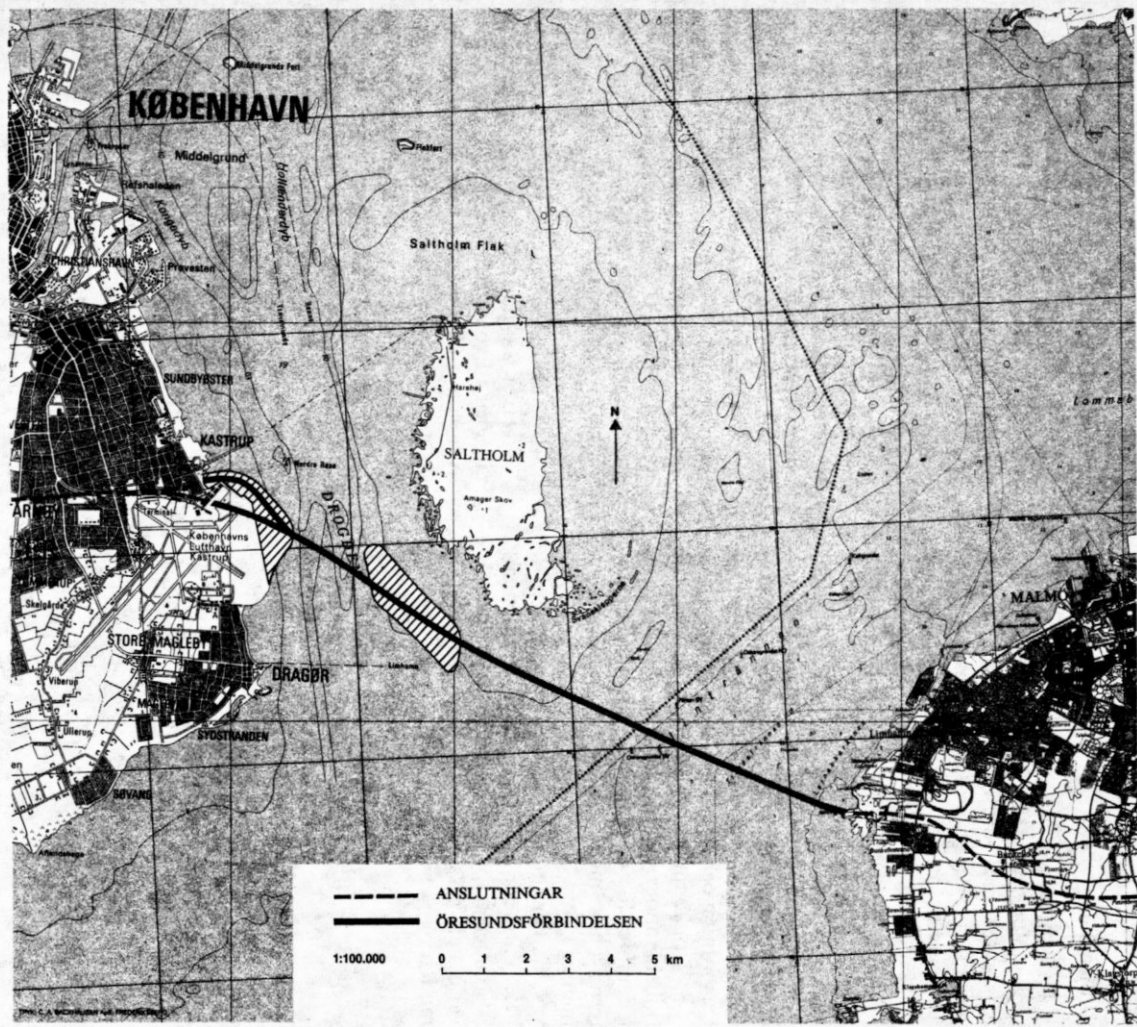
1. Voldgiftsnævnet skal bestå af tre medlemmer. Hver stat udpeger ét medlem. Et medlem, som er nævnets formand, og som ikke må være svensk eller dansk statsborger eller bosat i Sverige eller Danmark, udpeges af staterne i forening. Såfremt formand eller andet medlem ikke er udpeget inden to måneder efter, at den ene stat har fremsat begæring derom over for den anden stat, skal han udpeges af præsidenten for Den internationale Domstol i Haag på den ene stats begæring.

2. Voldgiftsnævnet fastsætter selv sin forretningsorden og de processuelle regler.

3. I tilfælde af meningsforskel i voldgiftsnævnet gælder den mening, som to medlemmer forener sig om. Har alle medlemmerne forskellige opfattelser, gælder formandens mening.

4. Voldgiftsnævnets afgørelse er bindende.

5. Hver stat udreder halvdelen af omkostningerne til voldgiftsnævnet. I øvrigt udreder hver stat sine omkostninger ved voldgiftsagen.



© 1991 C. A. WILHELMSSON & AB. REPRODUCTION

Tilläggsprotokoll till avtal mellan Sveriges regering och Danmarks regering om en fast förbindelse över Öresund

Sveriges och Danmarks regeringar, som denna dag har undertecknat ett avtal om en fast förbindelse över Öresund, antecknar i detta protokoll följande tillägg till avtalet.

1. Sverige och Danmark är överens om att det inte uttas garantiavgift eller liknande av de båda staterna för de båda staternas garantiåtaganden för konsortiets lån och andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen.

2. Sverige och Danmark är överens om att de i deras egenskap av garantigivare skall eftersträva en snabb hantering av alla ärenden som rör konsortiets lån och andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen av förbindelsen.

3. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att nivån för färjetaxorna vid Helsingborg-Helsingör är utgångspunkt vid fastställande av taxorna för vägtrafiken.

4. Sveriges och Danmarks regeringar är överens om att järnvägsföretagen i Sverige skall betala sammanlagt 150 milj. danska kronor per år (prisnivå 1/1 1991) för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. De danske Statsbaner betalar ett motsvarande belopp. Beloppen regleras i takt med den allmänna prisutvecklingen.

Det åviler konsortiet och berörda järnvägsföretag i respektive stat att träffa avtal om de närmare villkoren för järnvägstrafiken på grundval av ovannämnda riktlinje.

5. Sverige och Danmark är överens om att byggandet av förbindelsen inte belastas med mervärdeskatt. Det noteras att frågan om mervärdeskatt på användningen av förbindelsen skall lösas i god tid innan förbindelsen tas i drift och med beaktande av då gällande lagstiftningar i de båda staterna, varvid staterna är uppmärksamma på de särskilda förpliktelser som åviler medlemmar av de Europeiska gemenskaperna.

Tillægsprotokol til aftale mellem Sveriges regering og Danmarks regering om en fast forbindelse over Øresund

Sveriges og Danmarks regeringer, som nedennævnte dato har underskrevet en aftale om en fast forbindelse over Øresund, nedfælder i denne protokol følgende tillæg til aftalen.

1. Sverige og Danmark er enige om, at der ikke opkræves gebyr eller lignende af de to stater for de to staters garantiforpligtelser for konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen.

2. Sverige og Danmark er enige om, at de i deres egenskab af garantier skal bestræbe sig på en hurtig behandling af alle henvendelser som vedrører konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som udnyttes i forbindelse med finansiering af forbindelsen.

3. Sveriges og Danmarks regeringer er enige om, at niveauet for færgetaksterne ved Helsingborg-Helsingør er udgangspunkt ved fastsættelsen af taksterne for vejtrafikken.

4. Sveriges og Danmarks regeringer er enige om, at jernbaneselskaberne i Sverige sammenlagt skal betale 150 mio. danske kroner pr. år (prisniveau 1/1 1991) for benyttelsen af jernbanen på Øresundsforbindelsen. De danske Statsbaner betaler et tilsvarende beløb. Beløbene reguleres i takt med den almindelige prisutvikling.

Det påhviler konsortiet og berørte jernbaneselskaber i respektive stat at træffe aftale om de nærmere vilkår for jernbanetrafikken på grundlag af ovennævnte retningslinje.

5. Sverige og Danmark er enige om, at anlæg af forbindelsen ikke belægges med merværdiafgift. Det noteres, at spørgsmålet om merværdiafgift på benyttelsen af forbindelsen skal løses i god tid inden forbindelsen tages i brug og under hensyn til de til den tid gældende lovgivninger i de to stater, idet staterne er opmærksomme på de særlige forpligtelser, som påhviler medlemmer af De europæiske Fællesskaber.

6. Detta tilläggsprotokoll träder i kraft då avtalet om en fast förbindelse över Öresund träder i kraft.

Som skedde i Köpenhamn den 23 mars 1991 i två exemplar på svenska och danska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Sveriges regering

George Andersson

6. Denne tillægsprotokol træder i kraft, når aftalen om en fast forbindelse over Øresund træder i kraft.

Udfærdiget i København, den 23 marts 1991 i to eksemplarer, på det svenske og danske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Danmarks regering

Kaj Ikast