

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S

(Oprettelse af nyt selskab til varetagelse af betalingsanlæg på brugerfinansieret infrastruktur, vilkår for A/S Femern Landanlæg, adgang til anvendelse af finansielle transaktioner m.v.)

§ 1.

Lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S, som ændret ved § 1 i lov nr. 581 af 4. maj 2015 og § 126 i lov nr. 686 af 27. maj 2015, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »Holdingselskabet« og »holdingselskabet« til »Sund og Bælt Holding A/S« og »holdingselskabets« til »Sund og Bælt Holding A/S'«.
2. I § 1, stk. 1, affattes således:
»§ 1. Holdingselskabet Sund og Bælt Holding A/S ejer aktierne i A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Sund og Bælt Partner A/S, BroBizz A/S, A/S Femern Landanlæg samt datterselskabet oprettet i henhold til § 6. Sund og Bælt Holding A/S kan for selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte, varetage opgaver med hensyn til styring af finansiering, drift og vedligeholdelse. Sund og Bælt Holding A/S kan overlade disse opgaver til selskaber, som Sund og Bælt A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte.«
3. I § 3 indsættes som stk. 4:
»Stk. 4. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om administrationen af den faste vejforbindelse over Storebælt samt tilslutningsanlægget for vejtrafik til den faste forbindelse over Øresund, herunder regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet som led i administrationen af de pågældende vejanlæg.«
4. I § 4, stk. 1, indsættes efter sidste pkt.:
»Banedanmark forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til den del af de danske jernbanelandanlæg i tilknytning til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af Banedanmark, og afholder udgifterne hertil. A/S Femern Landanlæg forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af A/S Femern Landanlæg, jf. dog stk. 5, og afholder udgifterne hertil.«

5. I § 4, stk. 3, udgår sidste pkt. og i stedet indsættes:
»Der indgås aftaler mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg, der regulerer samarbejdet mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg vedrørende forvaltning og drift af de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt (strækningen Ringsted til Rødby ved Holeby), herunder specificerer de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der vedligeholdes og reinvesteres af A/S Femern Landanlæg, skal opfylde, jf. dog stk. 4.«
6. I § 4 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:
»Stk. 4. Såfremt transport- og bygningsministeren fastsætter regler i medfør af stk. 5, indgås de i stk. 3, 3. pkt. angivne aftaler ikke. Banedanmark og A/S Femern Landanlæg indgår i stedet aftaler, der skal regulere samarbejdet i henhold til stk. 5, herunder specificere de trafikale, tekniske, sikkerheds- og tidsmæssige krav ved gennemførelse af vedligeholdelses- og reinvesteringsaktiviteter samt samordningen i forhold til øvrige tilgrænsende strækninger.
Stk. 5. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer i forhold til alle dele af de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder den del af jernbanetilslutningsanlægget, der ejes af A/S Femern Landanlæg, til Banedanmark. Såfremt transport- og bygningsministeren fastsætter regler herom, afholdes udgifterne til vedligeholdelse og reinvesteringer som foreskrevet i stk. 1.«
Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 6 og 7.
7. I § 4, stk. 4, der bliver stk. 6, ændres »én gang årligt« til: »hvert andet år eller på begæring af Banedanmark, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen eller A/S Femern Landanlæg«.
8. I § 4, stk. 4, der bliver stk. 6, ændres »stk. 4« to steder til: »stk. 3 og 4«.
9. I § 4, stk. 4, der bliver stk. 6, ændres i 2. pkt. »og A/S Øresundsforbindelsen« til: »A/S Øresundsforbindelsen og A/S Femern Landanlæg«.
10. I § 4, stk. 5, der bliver stk. 7, ændres »og A/S Øresundsforbindelsen« til »A/S Øresundsforbindelsen og A/S Femern Landanlæg.«
11. § 5 affattes således:
»§ 5. Sund og Bælt Partner A/S kan på et forretningsmæssigt grundlag udføre rådgivning vedrørende planlægning, forberedelse, finansiering, anlæg samt drift og vedligehold af infrastruktur.«
12. § 6 affattes således:
»§ 6. Sund og Bælt Holding A/S kan stifte et aktieselskab, der har til formål på forretningsmæssigt grundlag at forestå etablering drift og vedligehold af elektroniske bompengesystemer og lignende betalingsanlæg i forbindelse med brugerfinansieret infrastruktur i Danmark.«
13. § 7 affattes således:
»§ 7. BroBizz A/S har til formål at være udsteder af brobizzordningen og lignende tjenester med relation til transport og infrastruktur.

14. I § 8, stk. 2, ændres »2« til: »1«.
15. I § 9 ændres »aktieselskabsloven« til: »selskabsloven«.
16. I § 10, stk. 1 og 2, indsættes efter »lån«: »og benytte andre finansielle transaktioner«.
17. I § 10, stk. 3, ophæves.
18. I § 10, stk. 4, som bliver stk. 3, ændres »betaling af renter og afdrag« til: »forpligtelser i relation til lån og andre finansielle transaktioner for de i stk. 1-2 nævnte selskaber«.
19. I § 10, stk. 6, som bliver til stk. 5, ændres »A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen« til: »A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg«.
20. I § 10, stk. 6, som bliver til stk. 5, ændres »Sund og Bælt Partner A/S eller de i § 6 og § 7 nævnte selskaber« til: »Sund og Bælt Partner A/S, BroBizz A/S eller selskabet oprettet i medfør af § 6 «.
21. I § 11 ændres »instrumenter« til »transaktioner«.
22. § 16, stk. 4, affattes således:
- »A/S Storebæltsforbindelsen kan pålægge føreren af et køretøj, der benytter motorvejsforbindelsen uden retmæssig betaling herfor, at betale et tillæg udover den normale betaling. Den registrerede ejer, bruger eller den juridiske eller fysiske person, som har indgået den af føreren anvendte aftale om benyttelse af motorvejsforbindelsen, hæfter tillige for betaling heraf, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet. Tillæg fastsættes af transport- og bygningsministeren.«
23. I § 16, stk. 5, affattes således:
- »Stk. 5. Betales almindelig takst efter stk. 1 eller tillæg efter stk. 4 ikke rettidigt, tillægges beløbet renter i henhold til rentelovens § 5, stk. 1 og 2. Renten skal betales fra forfaldsdagen, som er 30 dage efter den dag, selskabet har afsendt eller fremsat anmodning om betaling. Skyldneren skal ikke betale renter for det tidsrum, der ligger forud for modtagelsen af anmodningen. Endvidere kan selskabet opkræve inddrivelsesomkostninger og rykker- og inkassogebyrer i henhold til rentelovens § 9 a og § 9 b.«
24. I § 17, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.: »Det samme gælder for så vidt angår A/S Femern Landanlæg på de danske jernbaneanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt.«
25. I § 17 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:
- »Stk. 3. Selskaberne kan foretage automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævningen.«
- Stk. 3 bliver herefter til stk. 4.

26. I § 17, stk. 3, som bliver stk. 4, ændres »ejer (bruger)« til: »ejer, bruger eller den juridiske eller fysiske person, som har indgået aftale om førerens benyttelse af motorvejsforbindelsen«.

§ 2.

27. Loven træder i kraft den 1. marts 2017.

Bemærkninger til ændringslovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets hovedindhold*
 - 2.1. *Vedligeholdelse af de danske jernbaneanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt*
 - 2.1.1. *Gældende ret*
 - 2.1.2. *Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*
 - 2.1.3. *Forslagets indhold*
 - 2.2. *Nyt selskab til etablering, drift og vedligehold af bompengesystemer*
 - 2.2.1. *Gældende ret*
 - 2.2.2. *Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*
 - 2.2.3. *Forslagets indhold*
3. *Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner*
4. *Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner*
5. *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*
6. *Administrative konsekvenser for erhvervslivet*
7. *Miljømæssige konsekvenser*
8. *Administrative konsekvenser for borgerne*
9. *Forholdet til EU-retten*
10. *Hørte myndigheder og organisationer*
11. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Den gældende lov nr. 588 om Sund og Bælt Holding A/S er vedtaget den 24. juni 2005, og der er behov for at tilpasse lovgrundlaget for aktiviteterne i Sund & Bælt Holding A/S med udgangspunkt i den drift og vedligeholdelse af faste forbindelser, selskabet i dag varetager.

Sund og Bælt Holding A/S blev stiftet i 1991 ved, at statens aktier i A/S Storebæltsforbindelsen blev indskudt som betaling for de aktier, der hermed blev tegnet i Sund og Bælt Holding A/S. A/S Storebæltsforbindelsen blev således et datterselskab under holdingselskabet Sund og Bælt Holding A/S, som samtidig stiftede datterselskabet A/S Øresundsforbindelsen, der har stået for etableringen af de danske landanlæg til den faste forbindelse over Øresund. A/S Øresundsforbindelsen har endvidere sammen med det svenske selskab SVEDAB AB stiftet Øresundsbro Konsortiet I/S, som har stået for etableringen af kyst-til-kyst-anlægget over Øresund.

Med loven fra 2005 blev lovgrundlaget for de faste forbindelser over Storebælt og Øresund samt det danske tilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund samlet i én lov. Samtidig gav man Sund og Bælt Holding A/S mulighed for i samarbejde med den daværende transport- og energiminister at forestå den danske del af det forberedende arbejde med etablering af en fast

forbindelse over Femern Bælt samt oprette et samlet udstederselskab for de eksisterende brobizzordninger i Danmark.

Sund & Bælt Holding A/S har altså hidtil varetaget driften af forbindelsen over Storebælt og landanlæggene til den faste forbindelse over Øresund. Det er udgangspunktet for lovforslaget, at man i regi af Sund & Bælt Holding A/S fremover kan varetage opgaver på andre forbindelser, herunder at der kan bydes på både usteder- og operatøropgaven i forbindelse med det forstående udbud af den kommende Frederikssundforbindelse.

A/S Femern Landanlæg, Femern A/S og udstederselskabet BroBizz A/S er blevet stiftet i overensstemmelse med loven, ligesom rådgivningsselskabet Sund og Bælt Partner A/S har tilegnet sig nye erfaringer og kompetencer, hvilket giver anledning til at opdatere en række bestemmelser med henblik på en tilpasning i forhold til Sund og Bælt Holding A/S' nuværende koncern.

Herudover foreslås det at indføre en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om administrationen af vejanlæggene i regi af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen A/S, som har status af privat vej, med henblik på at sikre, at vejanlæggene i koncernen, hvor det er hensigtsmæssigt, administreres på linje med statsvejnettet i Danmark.

Prisreduktionen på pendlerproduktet, som tilbydes på Storebæltsforbindelsen, aktualiserer et behov for en justering af bestemmelsen, som regulerer forholdene vedrørende betaling for benyttelse af Storebæltsforbindelsen. I samme forbindelse ønskes det ligeledes at tydeliggøre mulighederne for opkrævning af betaling ved at indsætte en specifik hjemmel til at foretage automatisk registrering af nummerplader.

2. Lovforslagets hovedindhold

Med de foreslåede ændringer sker der en tilpasning af den gældende lov om Sund og Bælt til forholdene i dag, hvormed der som de vigtigste forhold indføres regler om vedligeholdelse og reinvestering af de danske jernbanelandanlæg til den kommende faste forbindelse over FemernBælt, ligesom der skabes mulighed for oprettelse af et selskab til at varetage driften af betalingsanlæg på kommende forbindelser.

2.1. Vedligeholdelse af de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt

Det foreslås, at der indføres regler om vedligeholdelse af samt reinvesteringer i jernbanedelen af Femern Landanlæg på linje med de eksisterende bestemmelser vedrørende jernbanedelen på Storebæltsforbindelsen og jernbanetilslutningsanlæggene til Øresundsforbindelsen. De danske jernbanelandanlæg til Femern Bælt-forbindelsen, jf. § 2, stk. 2 og 3, i lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, vedrører strækningen fra Ringsted til Rødby ved Holeby, dog med undtagelse af jernbaneanlægget på den nye Storstrømsbro, i alt ca. 120 km. Staten ejer de eksisterende jernbaneanlæg. De danske jernbanelandanlæg i tilknytning til den kommende Femern Bælt-forbindelse vil blive anlagt som en udbygning eller opgradering af de eksisterende anlæg. De nye og udbyggede jernbaneanlæg vil indtil anlægsfasens afslutning være ejet af A/S Femern Landanlæg.

Efter anlægsfasens afslutning vil transport- og bygningsministeren foretage en opdeling af ejendomsretten til de samlede jernbanelandanlæg – altså det eksisterende jernbaneanlæg og de danske jernbanelandanlæg til den kommende Femern Bælt-forbindelse – mellem A/S Femern Landanlæg og staten. Hver part vil herefter have ejendomsret, herunder drifts- og vedligeholdelsesansvar – for sin respektive andel af strækningen. Da henholdsvis Banedanmark og A/S Femern Landanlæg har eget budget til drift, vedligehold og reinvestering af deres respektive andel af jernbaneanlæggene, er det muligt at differentiere vedligeholdelsesniveauet på strækningen. Fordelingen af opgaverne hermed mellem de to parter udestår imidlertid stadig. Den primære opgave vil bestå i at varetage drift, vedligehold og reinvestering på strækningen, således at der opnås sammenhæng til det øvrige danske jernbanenet.

2.1.1 Gældende ret

Den gældende § 4 i lov om Sund og Bælt Holding A/S regulerer opgaven med vedligehold og reinvestering i forbindelse med de eksisterende anlæg Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, herunder opgavefordelingen mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen for så vidt angår forbindelsernes jernbaneinfrastruktur. Loven indeholder ingen tilsvarende bestemmelser for så vidt angår den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

A/S Femern Landanlæg er i medfør af lov nr. 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark § 2, stk. 1 og 2, bemyndiget til at drive de danske landanlæg, herunder jernbaneanlæg. Femern A/S er infrastrukturforvalter for jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt, jf. samme lovs § 40.

Ejerskabet til de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt er delt mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg, hvorefter hver part ejer egne anlæg (jernbanestrækning inklusiv tilhørende anlæg). Etablering af den nye Storstrømsbro og dertil knyttede jernbane- og vejanlæg vil dog blive forestået og ejet af Vejdirektoratet. Ansvar for drift, vedligehold og reinvesteringer påhviler ejerne af de pågældende jernbanestrækninger, hvor infrastrukturforvalteren i samarbejde med myndigheder skal sikre, at infrastrukturen lever op til gældende standarder. Ansvar for vedligehold og reinvestering er således en kerneopgave for Banedanmark og A/S Femern Landanlæg.

Det fremgår af de særlige bemærkninger til § 40 i lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, at det forudsættes, at der udarbejdes en grænsefladeaftale mellem Banedanmark og Femern A/S i deres egenskab af infrastrukturforvaltere på henholdsvis det danske jernbaneanlæg og den faste forbindelse over Femern Bælt. A/S Femern Landanlæg og Banedanmark har i medfør af § 7 i bekendtgørelse om delegation af visse opgaver og beføjelser ved anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark indgået samarbejdsaftale om anlægsfasen.

2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Da Banedanmark og A/S Femern Landanlæg ejer hver deres del af jernbaneanlægget, afholder hver af parterne udgifterne til og forestår som udgangspunkt vedligeholdelse og reinvesteringer heraf. Det vurderes at være samfundsmæssigt fordelagtigt at kunne tildele Banedanmark det praktiske ansvar for vedligehold og reinvestering på hele eller dele af den aktuelle

jernbanestrækning. Banedanmark varetager i dag denne opgave på størstedelen af det danske jernbaneanlæg og besidder således allerede ekspertise og erfaring, som vil være en væsentlig fordel i opgavevaretagelsen i forhold til den samlede jernbanelinje.

Det har været ønsket at finde en løsning, der er simpel og praktisk. Med henblik på at sikre den overordnede sammenhæng med det øvrige danske jernbaneanlæg er det væsentligt, at vedligeholdelsesopgaver for så vidt angår den del af jernbaneanlægget, som tilhører A/S Femern Landanlæg, kan tildeles Banedanmark.

2.1.3. Forslagets indhold

Med den foreslåede ændring omfattes A/S Femern Landanlæg af Sund og Bælt-lovens § 4 om opgaver vedrørende vedligeholdelse og reinvesterings i relation til jernbaneanlæg, som i dag regulerer forholdene på Storebælts- og Øresundsforbindelsen. På Femern Landanlæg foreslås opgaverne varetaget af Banedanmark for så vidt angår den del af jernbaneanlægget, der ejes af Banedanmark, og som udgangspunkt varetages af A/S Femern Landanlæg for så vidt angår den del af anlægget, der ejes af A/S Femern Landanlæg.

Samtidig foreslås det, at bestemmelsen udformes, således at ansvaret for varetagelsen af opgaverne på A/S Femern Landanlæg del af anlægget kan overdrages til Banedanmark. Transport- og bygningsministeren bemyndiges således til at fastsætte regler om overdragelse af opgaverne til Banedanmark, ligesom ministeren kan tilbagekalde beslutningen, hvis det skønnes nødvendigt. Dette kan eksempelvis være tilfældet, hvor aftalens forudsætninger ikke opfyldes af en eller begge parter.

Parterne er som udgangspunkt hver især forpligtede til at afholde omkostninger til vedligehold og reinvesterings af den del af strækningen, som de har ejerskabet til. Transport- og Bygningsministeren fastsætter taksterne og principperne for afregning mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg i forhold til udgifter i forbindelse med Banedanmarks opgavevaretagelse på A/S Femern Landanlæg del af jernbaneanlægget. Niveaue for vedligehold på A/S Femern Landanlæg del af strækningen vil ligeledes blive fastsat af transport- og bygningsministeren efter indstilling fra A/S Femern Landanlæg.

2.2. Nyt selskab til etablering, drift og vedligehold af bompengesystemer

Selskaberne i regi af Sund og Bælt Holding A/S har alene hjemmel til at varetage driften af de faste forbindelser, som de er bestemt til i medfør af loven. Såfremt man i regi af Sund og Bælt Holding A/S skal være i stand til at byde på driften af betalingsanlæg på fremtidige forbindelser, herunder den kommende Frederikssundforbindelse, er det nødvendigt, at selskabet får mulighed for at oprette et selskab til dette formål.

2.2.1. Gældende ret

Der er i den gældende lov om Sund og Bælt Holding A/S ikke hjemmel til, at selskaber i koncernen varetager opgaven med etablering, drift og vedligehold af betalingsanlæg på andre faste forbindelser end de i loven særligt hjemlede, altså Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen samt den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, som er hjemlet i den gældende § 6. Skal opgaver vedrørende fremtidige forbindelser eller anden brugerfinansieret infrastruktur uden for

Sund og Bælt Holding-koncernen varetages i regi heraf, er det nødvendigt, at Sund og Bælt Holding A/S opretter et selskab til særskilt at varetage sådanne opgaver, ligesom det forudgående er sket for så vidt angår de faste forbindelser, som varetages i regi af Sund og Bælt Holding-koncernen.

2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Sund og Bælt Holding-koncernen har oparbejdet en stor erfaring vedrørende etablering og drift af infrastruktur i Danmark, herunder i form af etablering, drift og vedligehold samt opkrævning af betaling for brug af infrastrukturen, som det eksempelvis er tilfældet på den faste forbindelse over Storebælt. Såfremt der oprettes hjemmel til stiftelse af et aktieselskab, som kan etablere, drive og vedligeholde elektroniske bompengesystemer eller lignende betalingsanlæg på brugerfinansieret infrastruktur, herunder fungere som operatørselskab for fremtidige faste forbindelser, vil selskabet kunne byde på og indgå kontrakter herom for anden infrastruktur i Danmark, der ikke er ejet af Sund og Bælt Holding-koncernen.

Herved styrkes muligheden for, at der altid vil være minimum én tilbudsgiver på opgaver med etablering, drift og vedligehold af sådanne betalingsanlæg. Varetagelsen af denne opgave på den kommende Fjordforbindelse ved Frederikssund vil blive udbudt, jf. § 9, stk. 2, lov nr. 1519 om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund. Gives Sund og Bælt Holding A/S mulighed for at oprette et selskab, som vil kunne byde på og varetage denne opgave, forventes der således at være mindst en tilbudsgiver på opgaven, med henblik på at sikre driften af den kommende fjordforbindelse.

2.2.3. Forslagets indhold

Med den foreslåede ændring af § 6 gives Sund og Bælt Holding A/S mulighed for at stifte et aktieselskab, der har til formål på forretningsmæssigt grundlag at forestå etablering, drift og vedligehold af elektroniske bompengesystemer og lignende betalingsanlæg i forbindelse med brugerfinansieret infrastruktur i Danmark. Selskabet kan herunder forestå betalingsopkrævning for brug af infrastrukturen.

Med formuleringen ”lignende betalingsanlæg” præciseres det, at der udover traditionelle bompengesystemer også kan være tale om andre betalingsopkrævningsløsninger såsom betalingsopkrævning ved køretøjsudstyr, kameraoptagelse af køretøjets nummerplade og lignende.

Selskabets virksomhed skal foregå på almindelig forretningsmæssig vis. Der er tale om et kommercielt datterselskab, som opererer på almindelige markedsvilkår, og som skal følge den almindelige lovgivning vedrørende aktieselskaber. Det forudsættes, at selskabet stiftes under overholdelse af gældende national lovgivning og EU-ret, herunder med en passende aktiekapital og således, at selskabet ikke i øvrigt opnår økonomiske bidrag fra Sund og Bælt Holding A/S til driften af selskabet.

Selskabet vil – som Sund og Bælt Partner A/S og BroBizz A/S – være omfattet af undtagelsesbestemmelsen i § 10, stk. 7. I medfør heraf må Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og – med den foreslåede ændring også A/S Femern Landanlæg og Femern A/S – ikke udstede garantier for forpligtelser, der påhviler selskabet. Selskabet er således både direkte og indirekte undtaget fra garantistillelse fra den danske stat.

4. Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner

Lovforslaget har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for kommuner og regioner.

5. Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner

Lovforslaget har ikke væsentlige administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

8. Ligestillingsmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke ligestillingsmæssige konsekvenser.

9. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

11. Forholdet til EU-retten

Det foreslås, at ministeren bemyndiges til at overdrage opgaver vedrørende vedligeholdelse og reinvesterings af hele eller dele af jernbaneanlægget på Femern Bælt-forbindelsen, jf. den foreslåede § 4, stk. 5. Samarbejdet mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg for så vidt angår opgavevaretagelsen på A/S Femern Landanlægs del af jernbaneanlægget organiseres ved aftale mellem parterne i medfør af den foreslåede § 4, stk. 4. Eftersom Banedanmark hermed tildeles en eksklusiv rettighed til at udføre disse arbejder, og arbejderne således ikke vil kunne udføres af andre aktører, vil aftalen være undtaget fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014-25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF i medfør af direktivets artikel 22.

Opgaver, der udføres i henhold til lov eller administrative bestemmelser, er således ikke underlagt Forsyningsvirksomhedsdirektivet, forudsat at en række kriterier er opfyldt. Det er således afgørende, at opgaven pålægges Banedanmark ved en ensidig retsakt, at Banedanmark ikke selv kan afgøre, om de skal tage imod opgaven eller, hvad prisen skal være for at udføre opgaven. Det er ligeledes et krav, at Banedanmark ikke udfører tilsvarende opgaver for andre (private). Såfremt sidstnævnte ikke er opfyldt, skærpes kravene til retsakten. Det er således en forudsætning, at det i loven dikteres, hvilke opgaver Banedanmark skal udføre på den del af jernbanestrækningen, som

ejes af A/S Femern Landanlæg, hvilke krav der gælder til opgaveudførelsen - herunder hvordan og på hvilket vedligeholdelsesniveau opgaverne skal udføres - samt hvordan der skal beregnes betaling for de enkelte opgaver. Det skal endvidere fremgå, at Banedanmark ikke har mulighed for at afvise at udføre opgaven eller i øvrigt har indflydelse herpå.

Med forslaget præciseres BroBizz A/S' forretningshjemmel, men det er hensigten, at selskabets aktiviteter fortsat varetages inden for de hidtil gældende rammer for selskabet. Stiftelsen af BroBizz A/S under Sund og Bælt Holding A/S fandt sted som led i gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EU-Tidende 2004 nr. L 200). Direktivet krævede sammen med Kommissionens efterfølgende beslutning 2009/750/EF af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) og de tilhørende tekniske løsninger, at der inden 2009 blev etableret interoperabilitet mellem automatiske bompengesystemer inden for EU, og at der i den forbindelse blev etableret særskilte udstederselskaber, som kunne varetage kunderelationerne, således at borgerne fremover kun behøvede en kunderelation for at køre på de europæiske betalingsveje.

Direktivet pålagde således medlemsstaterne at sikre en opdeling, hvorefter operatørerne driver betalingsinfrastrukturen, mens udstederselskaber varetager aftaleforholdet til kunden. Disse EETS-udstederselskaber skal kunne tilbyde deres service til samtlige operatører af betalingsvejene og anden infrastruktur, der er omfattet af direktivet, i hele EU og dermed sikre en effektiv udstedertjeneste til fordel for kunderne og operatørerne, hvor kunderne frit kan vælge imellem forskellige udstederselskaber. Formålet hermed er at undgå, at en kunde, der ønsker at passere en række betalingsveje i EU, skal have aftale med flere operatører og anvende flere forskellige elektroniske sendere såsom eksempelvis en BroBizz-sender. Organiseringen af brobizzordningen i BroBizz A/S indebærer således en række lettelser for kunden såvel som betalingsmodtageren, altså operatøren på den pågældende forbindelse. Ordningen begrænser altså brugernes antal af aftaler samtidig med, at den samme BroBizz-sender kan anvendes på samtlige forbindelser og anlæg, som BroBizz A/S har aftaler med, herunder på tværs af landegrænserne inden for EU.

Den foreslåede ændring af lovens § 7 er således udarbejdet i lyset heraf. Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til nr. 13.

12. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslaget har været i høring fra den 15. september 2016 til den 13. oktober 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Danish Business Travel Association, Danmarks Frie AutoCampere, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vejforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblades Forening, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Forenede Danske Motorejere (FDM), Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangerer i Danmark, Friluftsrådet, Fynbus, Jernbanenævnet, Karup Lufthavn, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening – KL,

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landdistrikternes Fællesråd, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH – Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutning af Danske Småøer, Sydtrafik, Sønderborg Lufthavn, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Vestbanen A/S, Øresundsbro Konsortiet, Aalborg Lufthavn og Aarhus Lufthavn.

13. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen væsentlige.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen væsentlige.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen væsentlige.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Evt. Ligestillingsmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har relevans i forhold til forsyningsvirksomhedsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet og er udarbejdet i overensstemmelse hermed.	Ingen.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Sund og Bælt Holding A/S benævnes i den eksisterende lov konsekvent ”holdingselskabet”. Det foreslås at ændre dette gennem hele loven til anvendelse af selskabets egentlige navn, Sund og Bælt Holding A/S, idet betegnelsen er mere præcis, og betegnelsen ”holdingselskabet” ikke længere anvendes.

Til nr. 2

Den gældende § 1, stk. 1, beskriver ejerforholdene i Sund og Bælt-koncernen, hvorefter holdingselskabet Sund og Bælt Holding A/S ejer aktierne i A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Sund og Bælt Partner A/S og datterselskaberne oprettet i henhold til §§ 6 og 7 – A/S Femern Landanlæg og BroBizz A/S. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at Sund og Bælt Holding A/S udover ejerfunktionen kan varetage opgaver med hensyn til styring af finansiering, drift og vedligeholdelse for selskaberne i koncernen.

Der foreslås en præcisering af § 1, stk. 1, hvorefter formuleringen vedrørende holdingselskabets ejerforhold i forhold til de underliggende selskaber tilpasses de øvrige foreslåede ændringer i lovforslaget.

De i stk. 1 nævnte selskaber kan i øvrigt udskille opgaver, de allerede varetager, i nye datterselskaber, eksempelvis hvor anden lovgivning, herunder EU-lovgivning, skulle stille krav herom. Dette følger af almindelig selskabsret og begrænses alene af orienteringspligten over for Transport- og Bygningsministeriet i medfør af selskabets vedtægter i punkt 9, herunder særligt punkt 9.2, hvor der træffes beslutninger af større vigtighed. Dette giver eksempelvis BroBizz A/S mulighed for at placere hele eller dele af selskabernes aktiviteter i et eller flere datterselskaber, eksempelvis såfremt dette måtte blive påkrævet, hvor BroBizz A/S måtte udbyde en betalingsløsning, som nødvendiggør tilladelse i henhold til betalingstjenesteloven, og Finanstilsynet i den forbindelse stiller krav om, at betalingstjenestevirksomheden placeres i et særskilt datterselskab til BroBizz A/S.

I forbindelse med optagelse af A/S Femern Landanlæg i bestemmelsen, foreslås ligeledes en præcisering af bestemmelsens andet punktum, således at det tydeligt fremgår, at Sund og Bælt Holding A/S’ adgang til at varetage opgaver for sine datterselskaber ligeledes også gælder selskaber, som holdingselskabet ejer delvist eller indirekte. Der tænkes her blandt andet på Øresundsbro Konsortiet I/S, som kun ejes delvist, ligesom Femern A/S ejes indirekte gennem datterselskabet A/S Femern Landanlæg.

Endvidere præciseres det, at Sund & Bælt Holding A/S kan overlade opgaverne til andre af koncernens selskaber. Dette foreslås af med henblik på at opnå synergieffekter og besparelser, hvor særlige kompetencer kan begrunde varetagelsen af opgaven et andet sted inden for koncernen.

Til nr. 3

Det fremgår af den gældende § 3, stk. 1 og 3, at A/S Storebæltsforbindelsen forvalter og driver den faste vejforbindelse over Storebælt, og at A/S Øresundsforbindelsen forvalter og driver tilslutningsanlægget for vejtrafik til den faste forbindelse over Øresund. Den faste vejforbindelse over Storebælt tilhørende A/S Storebæltsforbindelsen og tilslutningsanlægget for vejtrafik til den faste forbindelse over Øresund tilhørende A/S Øresundsforbindelsen er ikke offentlige veje, således som dette begreb er defineret i § 1 i lov nr. 1520 om offentlige veje m.v. af 27. december 2014.

Offentlige veje defineres i vejlovens § 3, nr. 2, som veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter vejloven. Transport- og bygningsministeren er vejmyndighed for statsvejene, og administrationen af statsvejene henlægges til Vejdirektoratet, jf. vejlovens § 6, stk. 1 og 2. Idet vejanlæggene ikke er offentlige veje i vejlovens forstand, er der således tale om private veje. Vejenes administration er imidlertid underlagt transport- og bygningsministerens instruktionsbeføjelser.

Det foreslås at indføre en bemyndigelsesbestemmelse i § 3, stk. 4, hvorefter transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om administration af den faste vejforbindelse over Storebælt samt tilslutningsanlægget for vejtrafik til den faste forbindelse over Øresund, herunder regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet som led i administrationen af de pågældende vejanlæg.

Vejanlæggene har karakter af offentlig vej i henseende til deres størrelse og deres betydning for vejnettets infrastruktur, hvorfor det i nogle henseender vil være nødvendigt, at transport- og bygningsministeren har adgang til bestemme, at vejene for så vidt angår disse forhold skal være reguleret efter det regelsæt i vejloven, der finder anvendelse for offentlige veje. Det kan eksempelvis være nødvendigt at pålægge selskaberne vejmyndighedsopgaver tilsvarende dem, som Vejdirektoratet varetager for så vidt angår statsvejene, hvor det findes hensigtsmæssigt, at de pågældende ejere kan varetage disse opgaver. Vejloven vil således i disse tilfælde finde analog anvendelse på vejanlæggene i regi af Sund og Bælt Holding A/S. Med ændringen sikres muligheden for at ensrette retsanvendelsen og skabe sammenhæng til det øvrige vejnet administreret af Vejdirektoratet og kommunalbestyrelserne.

Transport- og bygningsministeren gives med bestemmelsens andet led adgang til at fastsætte regler om klageadgangen til ministeriet for så vidt angår afgørelser, der træffes som led i administrationen af de pågældende vejanlæg.

Til nr. 4

Ifølge den gældende § 4, stk. 1, forestår A/S Storebæltsforbindelsen vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og afholder udgifterne hertil, og ministeren fastsætter regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer i forhold til de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund, til A/S Øresundsforbindelsen, herunder at selskabet afholder udgifterne hertil. Bestemmelsen indeholder ingen regulering vedrørende den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

Det foreslås, at der i § 4, stk. 1, efter sidste pkt. indsættes en tilsvarende bestemmelse for de danske jernbanelandanlæg til den kommende Femern Bælt-forbindelse, dog tilpasset de særlige forhold vedrørende de danske jernbanelandanlæg til den kommende Femern Bælt-forbindelse. Fordeling af ejerskabet for de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt adskiller sig fra ejerforholdene for jernbaneanlæggene på Storebæltsforbindelsen og jernbanelandanlæggene til Øresundsforbindelsen, idet ejerskabet for de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt deles mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg.

Der foreslås på den baggrund en opdeling, hvorefter Banedanmark forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til den del af de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af Banedanmark, samt afholder udgifterne hertil, og A/S Femern Landanlæg forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til den del af de danske jernbanelandanlæg i tilknytning til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af A/S Femern Landanlæg, samt afholder udgifterne hertil. Dette skal være udgangspunktet for fordeling af opgaverne mellem de to parter, som kan fraviges i medfør af samme bestemmelses stk. 5.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger vedrørende ændringen af § 4.

Til nr. 5

Den gældende § 4, stk. 3, foreskriver, at der skal indgås aftale mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen vedrørende samarbejdet mellem Banedanmark og de pågældende selskaber, herunder specificerer de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der vedligeholdes og reinvesteres af de pågældende selskaber, skal opfylde.

Der findes ingen tilsvarende bestemmelse om de danske jernbanelandanlæg til den kommende Femern Bælt-forbindelse. A/S Femern Landanlæg og Banedanmark har dog i medfør af § 7 i bekendtgørelse nr. 1118 af 17. september 2015 om delegation af visse opgaver og beføjelser ved anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark indgået samarbejdsaftale om anlægsfasen.

Der foreslås en ændring, hvorefter det tilføjes, at der ligeledes indgås aftaler mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg, som regulerer samarbejdet om vedligeholdelses- og reinvesteringsaktiviteter samt forvaltning og drift på jernbanetilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Femern Bælt (strækningen fra Ringsted til Rødby ved Holeby). Tilføjjelsen svarer indholdsmæssigt til de tilsvarende bestemmelser vedrørende Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen i 1. og 2. pkt.

Banedanmark og A/S Femern Landanlæg vil således skulle samarbejde om vedligeholdelses- og reinvesteringsaktiviteter på jernbanetilslutningsanlægget, og den foreslåede ændring indebærer en forudsætning om, at der indgås aftaler vedrørende forvaltning og drift. Der kan indgås aftale om såvel den midlertidige driftsperiode inden aflevering af det samlede anlæg samt aftale om den permanente drift herefter. Aftalerne skal blandt andet specificere de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der vedligeholdes og reinvesteres af selskabet, skal opfylde. Aftalerne specificerer desuden ansvarsfordelingen mellem parterne og fastlægger de vedligeholdelsesmæssige grænseflader samt koordinering af aktiviteterne på det samlede jernbanelandanlæg, herunder samordningen i forhold til Femern Bælt-forbindelsens

aktiviteter. Inden for aftalernes rammer tilrettelægger og kontraherer A/S Femern Landanlæg alle vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder, og selskabet kan frit optimere mellem reinvestering og vedligeholdelse.

Disse aftaler er tiltænkt at skulle danne grundlag for samarbejdet mellem de to samarbejdspartnere i den udstrækning, transport- og bygningsministeren ikke fastsætter regler om hel overdragelse af ansvaret for vedligeholdelses- og reinvesteringsopgaverne på A/S Femern Landanlægs del af jernbanestrækningen til Banedanmark i medfør af bestemmelsens stk. 5.

Det foreslås i øvrigt at lade sidste punktum i stk. 3, hvorefter uenighed mellem parterne i forbindelse med samarbejdsaftalernes indgåelse, udgå, idet der i det gældende stk. 5 er bestemt, at ministeren afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem Banedanmark og de pågældende selskaber. Det vurderes, at uenighed mellem parterne vedrørende aftalernes indgåelse er omfattet af disse tvivlsspørgsmål.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger vedrørende ændringen af § 4.

Til nr. 6

Der findes ingen regler, som bemyndiger transport- og bygningsministeren til at fastsætte regler om overdragelse af opgaverne vedrørende vedligehold og reinvestering af jernbaneanlægget på Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen fra selskaberne til Banedanmark.

Der foreslås indsat en bestemmelse i den foreslåede § 4, stk. 5, hvorefter transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer i forhold til alle dele af de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt – herunder den del af jernbanetilslutningsanlægget, der ejes af A/S Femern Landanlæg, til Banedanmark. Det vurderes, at denne ændring indebærer en hensigtsmæssig ordning, hvorefter opgaver i forbindelse med vedligehold og reinvesteringer kan fordeles på en fordelagtig og fleksibel måde mellem de involverede parter. Sådant tilbagekaldelse kan ske, hvis dette skønnes nødvendigt – eksempelvis hvor aftalens forudsætninger ikke opfyldes.

Såfremt transport- og bygningsministeren beslutter, at Banedanmark skal forestå vedligehold og reinvestering for hele eller dele af A/S Femern Landanlægs del af jernbaneanlægget, skal der mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg indgås aftaler vedrørende den mere detaljerede praktiske organisering af vedligehold og drift, herunder afklaring af grænseflader og sikkerhedsmæssige og tekniske forhold, samt samordningen i forhold til øvrige tilgrænsende strækninger. Aftalerne skal blandt andet specificere forholdene vedrørende trafikale og tidsmæssige krav samt indarbejde de af ministeren fastsatte afregningssatser samt vedligeholdelsesniveau. Aftalerne specificerer desuden ansvarsfordelingen mellem parterne, hvorefter A/S Femern Landanlæg træffer beslutning om, hvorvidt der skal udføres vedligeholdelse eller reinvestering af et givet stykke arbejde, hvorimod Banedanmark kontraherer alle arbejder inden for aftalens rammer.

Udgifterne forbundet med opgaverne med vedligeholdelse og reinvestering afholdes enten af Banedanmark eller A/S Femern Landanlæg afhængig af, hvem der er ejer af den pågældende del af jernbanestrækningen. Såfremt et arbejde relaterer sig til begge dele af strækningen, deles udgifterne forholdsmæssigt mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg.

Transport- og Bygningsministeren fastsætter taksterne og principperne for afregningen mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg. Taksterne vil blive fastsat ved anvendelse af Finansministeriets retningslinier for afregning efter principperne for indtægtsdækket virksomhed, og således at udgifterne fordeles mellem parterne efter ejerandel af den omhandlede strækning. Niveaulet for vedligehold på A/S Femern Landanlægs del af strækningen vil endvidere blive fastsat af ministeren efter indstilling fra A/S Femern Landanlæg. Disse forhold indarbejdes i aftalen mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg.

Stk. 4 og 5 bliver stk. 6 og 7 som konsekvens af indsættelse af de to nye stykker.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger vedrørende ændringen af § 4.

Til nr. 7

Ifølge lovens gældende § 4, stk. 4, 1. pkt., skal en uafhængig rådgiver én gang årligt gennemgå opfyldelsen af forpligtelserne i aftalerne mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen, jf. gældende § 4, stk. 3.

Det foreslås, at denne gennemgang fremover alene skal finde sted en gang hvert andet år eller på begæring af aftalernes parter, som udover Banedanmark, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen - som en konsekvens af indarbejdelse af reinvesterings- og vedligeholdelsesopgaver på jernbaneanlægget på den kommende Femern Bælt-forbindelse i loven - er A/S Femern Landanlæg. Dette skyldes, at erfaringerne har vist, at der ikke er behov for en årlig gennemgang, og ved alene at afholde gennemgangen hvert andet år reduceres omkostningerne i forbindelse hermed.

Til nr. 8

I § 4, stk. 4, der bliver stk. 6, ændres henvisningen til stk. 4 to steder til stk. 3 og 4 som konsekvens af, at de omtalte aftaler nu beskrives i de nye stk. 3 og 4.

Til nr. 9

I medfør af den gældende § 4, stk. 4, 2. pkt., udpeges rådgiveren, som skal gennemgå opfyldelsen af forpligtelserne i medfør af de indgåede aftaler, af transport- og energiministeren efter indstilling fra henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt efter høring af Banedanmark.

Det foreslås, at A/S Femern Landanlæg føjes til opstillingen af aftalparterne, som står for udpegningen af den uafhængige rådgiver som følge af indarbejdelsen af opgavevaretagelsen af vedligehold og reinvesteringer på jernbaneanlægget på den kommende Femern Bælt-forbindelse med de foreslåede ændringer af § 4, stk. 1-5.

Til nr. 10

I medfør af § 4, stk. 5, afgør transport- og energiministeren eventuelle tvivlsspørgsmål mellem Banedanmark og holdingselskabet henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

Med den foreslåede ændring i stk. 5, som bliver stk. 7, tilføjes A/S Femern Landanlæg til oplystningen af parter til aftalerne, hvorom ministeren kan afgøre tvivlsspørgsmål, som følge af at opgavevaretagelsen af vedligehold og reinvesterings på de danske jernbanelandanlæg til den kommende Femern Bælt-forbindelse indarbejdes med de foreslåede ændringer af § 4, stk. 1-5. Ministeren kan således fremover afgøre tvivlsspørgsmål vedrørende forholdet mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg for så vidt angår aftalerne om vedligehold og reinvesterings af jernbanetilslutningsanlægget til den kommende Femern Bælt-forbindelse.

Ved at lade sidste pkt. i § 4, stk. 3, hvorefter uenighed mellem parterne i forbindelse med aftalernes indgåelse afgøres af transport- og energiministerens, udgå, jf. nr. 4, omfattes uenighed om sådanne aftaler nu også af stk. 5, som bliver stk. 7.

Til nr. 11

Ifølge den gældende § 5 kan Sund og Bælt Partner A/S på et forretningsmæssigt grundlag udføre bygherrerådgivning for A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt i relation til andre infrastrukturprojekter.

Der er imidlertid ligeledes efterspørgsel af rådgivning om finansiering og drift af infrastrukturanlæg, som Sund og Bælt Partner A/S opnår stadig større viden om som bygherre såvel som driftsherre for selskaberne i Sund og Bælt-koncernen. En sådan rådgivning er i naturlig forlængelse af selskabets formålsbestemte aktiviteter, ligesom selskabet har tilegnet sig viden og erfaring både som bygherre og driftsherre gennem selskaberne i Sund og Bælt Holding-koncernen. Denne kompetence og erfaring, som er opnået i forbindelse med planlægning, forberedelse, finansiering, anlæg og drift samt vedligeholdelse af de faste forbindelser over Storebælt, Øresund og den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, efterspørges således af andre aktører, herunder statslige og internationale organisationer.

På den baggrund foreslås en præcisering af bestemmelsen, hvorefter Sund og Bælt Partner A/S kan yde rådgivning vedrørende planlægning, forberedelse, finansiering, anlæg, drift og vedligehold i forhold til infrastrukturprojekter til offentlige og private aktører, herunder til selskaberne i Sund og Bælt Holding-koncernen.

Denne rådgivning omfatter således eksempelvis finansforvaltning, som ydes i forbindelse med håndteringen af låneporteføljen i infrastrukturanlæg. Rådgivningen vil eksempelvis omfatte den finansielle rådgivning, som Sund og Bælt Partner i dag varetager for blandt andre Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet By & Havn I/S, jf. lov nr. 551 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S af 6. juni 2007. Baggrunden for, at finansforvaltningen af disse projekter varetages af Sund og Bælt Partner A/S, er at undgå, at der i staten opbygges parallelle finansforvaltninger. Det bemærkes, at finansforvaltningen ikke vil omfatte formidling af genudlån af statslån og statsgaranterede lån til private bygherrer.

Det er forventningen, at Sund og Bælt Partner A/S fortsat har en begrænset organisation, idet en stor del af rådgivningsvirksomheden kan udføres af medarbejdere, ansat i den øvrige del af Sund og Bælt Holding-koncernen, ligesom man vil supplere med erfaringer fra rådgivende ingeniørfirmaer, entreprenører og andre selskaber, som er opnået i forbindelse med etablering m.v. af de faste forbindelser. Sund og Bælt Partner A/S har stadig til formål at etablere kontakt mellem danske

rådgivere samt entreprenører og udenlandske bygherrer og skal som hidtil drives på almindelige kommercielle vilkår.

Til nr. 12

Den gældende § 6 er en hjemmel til stiftelse af aktieselskabet, som skal forberede etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. Selskabet er nu oprettet, og bestemmelsen har derfor udtømt sit formål.

A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt A/S Femern Landanlæg har alene hjemmel til at varetage driften af henholdsvis Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og de danske jernbanelandanlæg til den kommende forbindelse over Femern Bælt. Såfremt det i regi af Sund og Bælt Holding A/S skal være muligt at byde på og varetage opgaven med drift og vedligehold af betalingsanlæg på andre brugerfinansierede forbindelser, herunder på den kommende Frederikssundforbindelse, er det nødvendigt at udskille sådanne aktiviteter i et selvstændigt operatørselskab.

Der foreslås derfor udformet en ny § 6, hvorefter Sund & Bælt Holding A/S kan stifte et nyt aktieselskab, som har til formål på forretningsmæssigt grundlag at forestå etablering, drift og vedligehold af elektroniske bompengesystemer og lignende betalingsanlæg i forbindelse med brugerfinansieret infrastruktur i Danmark. Selskabet kan herunder forestå opkrævning af betaling for brug af infrastrukturen. Der er tale om et almindeligt aktieselskab, som skal fungere på almindelige kommercielle vilkår og ikke omfattes af statsgarantierne.

Det er vurderingen, at operatørselskabet, som vil besidde en væsentlig erfaring og viden med etablering og drift af øvrige betalingsanlæg i Sund og Bælt-koncernen, vil kunne styrke konkurrencen på markedet for sådanne tjenester. Samtidig vil det sikre, at mindst et selskab byder på operatøropgaven på den kommende Frederikssundforbindelse, jf. § 9, stk. 2, i lov nr. 1519 om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund af 27. december 2014, når den kommer i udbud.

Til nr. 13

Ifølge den gældende § 7, stk. 1, kan Sund og Bælt Holding A/S stifte et aktieselskab, der har til formål at være udstederselskab i relation til brobizzordningen, som anvendes af A/S Storebæltsforbindelsen, Øresundsbro Konsortiet I/S, Scandlines A/S og Bornholmstrafikken A/S. Det fremgår af samme bestemmelses stk. 2, at brobizzordningen ligeledes kan stilles til rådighed for andre virksomheder.

Af de særlige bemærkninger til lovforslaget til den gældende lov fremgår det, at aktieselskabet udover de i stk. 1 nævnte selskaber kan stille brobizzordningen til rådighed for Københavns Lufthavne A/S. Af besvarelsen af 31. maj 2005 af Trafikudvalgets § 7 i forbindelse med behandlingen af L 159 (Forslag til lov om Sund og Bælt Holding A/S) fremgår, at alle virksomheder, der er interesserede i brobizzordningen i princippet vil kunne benytte brobizzordningen.

Det fremgår således ikke tydeligt, hvilke regler der gælder vedrørende selskabets mulighed for at stille brobizzordningen til rådighed for andre virksomheder. På den baggrund, samt på baggrund af

at selskabet nu er oprettet i overensstemmelse med loven, foreslås det, at bestemmelsen tilpasses i relation til BroBizz A/S opgaver og formål.

Der foreslås en præcisering af § 7 således, at det fremgår, at det nu oprettede BroBizz A/S har til formål at være udsteder af brobizzordningen og lignende tjenester med relation til transport og infrastruktur.

Bestemmelsen foreslås ikke længere at indeholde en opregning af visse af de selskaber, der bruger ordningen samt en bestemmelse om, at ordningen kan stilles til rådighed for andre virksomheder. Det forhold, at angivelsen af de pågældende selskaber ikke foreslås videreført, indebærer ikke nogen ændring i de pågældende selskabers anvendelse af brobizzordningen, i det omfang de ikke som eksempelvis Bornholmstrafikken A/S er opløst. Da dette led af bestemmelsen udgår, er det ikke længere nødvendigt med en særlig bestemmelse om, at tjenesten herudover kan stilles til rådighed for andre virksomheder. Ændringen er dog ikke tåltænkt som andet end en præcisering navnlig af lovteknisk karakter, og BroBizz A/S kan således fortsat stille sine tjenester til rådighed for alle virksomheder.

BroBizz A/S kan fungere som udstederselskab for enhver form for udbyder af transport og infrastruktur og dertil knyttede aktiviteter. Transport og infrastruktur skal forstås bredt og dækker blandt andet over vejtransport, bro- og færgeforbindelser, tunneller, parkering, køb af benzin samt som identifikationsmiddel ved adgangskontrolsystemer til eksempelvis havne og sikrede parkeringsområder.

BroBizz A/S har fortsat til formål at være udstederselskab i relation til brobizzordningen samt at forestå udstedelsen af BroBizz-sendere. Ændringen præciserer imidlertid, at selskabet ikke er begrænset til at fungere som udstederselskab for brobizzordningen, men også kan varetage lignende tjenester i andre sammenhænge såsom at fakturere på vegne af de operatørselskaber, der anvender ordningen. BroBizz kan således forestå opkrævningen fra kunder, der bruger en anden form for såkaldt On Board Equipment (OBE) end en BroBizz-sender, ligesom selskabet kan overtage disse opgaver på vegne af operatører, der ikke anvender en OBE-baseret betalingsløsning.

BroBizz A/S har ligeledes adgang til at forestå videresalg af retten til brug af infrastrukturen. BroBizz A/S kan således benytte den såkaldte re-seller-model, hvor et udstederselskab eksempelvis køber retten til at anvende infrastruktur direkte af operatøren eller broens ejer og videresælger denne ret til slutkunden. Der kan blandt andet være tale om retten til anvendelse af en bro- eller en færgeforbindelse, en parkeringsplads eller adgang til havne. Denne model giver BroBizz A/S mulighed for at tilbyde den enkelte kunde andre tilknyttede tjenester såsom administration af momsrefusion og dermed medvirke til at forenkle administrationen af betaling for benyttelse af infrastrukturen. Dette svarer til de servicekoncepter, andre udstederselskaber på det europæiske marked tilbyder.

Siden vedtagelsen af lov om Sund og Bælt Holding A/S i 2005 er der sket en fortsat udvikling af den teknologi, som anvendes til automatiske elektroniske bompengesystemer og lignende betalingsanlæg. BroBizz A/S har eksempelvis mulighed for at udbyde en betalingsløsning, hvor tilmeldingen af bilens registreringsnummer eller nummerplade kan anvendes til at registrere bilens passage af en elektronisk bompengtjeneste, hvorefter betalingen gennemføres via et tilknyttet betalingskort eller bankkonto. Ligeledes kan selskabet udbyde mobiltelefonbaserede betalingsløsninger, der ikke forudsætter besiddelse af en BroBizz-sender. BroBizz A/S' tjenester

skal kunne tilpasses den teknologiske udvikling, og selskabet har adgang til at udnytte enhver teknologi, forretningsmodel og enhver form for udstyr, der knytter sig til udstederopgaven og det elektroniske bompengesystem samt betalingsløsninger i relation hertil.

BroBizz A/S skal fortsat udøve sine aktiviteter på et forretningsmæssigt grundlag og i tilknytning til transport og infrastruktur. Denne forudsætning indebærer ingen ændringer af selskabets eksisterende aktiviteter og medtages alene i bestemmelsen for at skabe klarhed om selskabets formål.

BroBizz A/S har som beskrevet i bemærkningerne til nr. 1 mulighed for at placere dele af selskabets aktiviteter med undtagelse af udstedelse af BroBizz-sendere i et eller flere helejede datterselskaber, eksempelvis såfremt det måtte blive påkrævet i henhold til anden lovgivning. Dette kunne eksempelvis blive nødvendiggjort, såfremt BroBizz A/S måtte udbyde en betalingsløsning, som kræver tilladelse i henhold til betalingstjenesteloven, og Finanstilsynet i den forbindelse stiller krav om, at betalingstjenestevirksomheden placeres i et datterselskab til BroBizz A/S.

Til nr. 14

§ 8, stk. 2, indeholder en fejllenhvisning til samme bestemmelse.

Med nr. 14 foretages en lovteknisk ændring, således at der i § 8, stk. 2, korrekt henvises til stk. 1.

Til stk. 15

I medfør af § 9 gælder reglerne i aktieselskabsloven for aktieselskaberne i lov om Sund og Bælt Holding A/S.

Aktieselskabsloven er ophævet og reglerne samlet i selskabsloven, jf. § 372 i lov nr. 470 om aktie- og anpartsselskaber (selskabsloven) af 12. juni 2009 med senere ændringer. Der foretages på den baggrund en lovteknisk ændring af henvisningen til aktieselskabsloven, som ændres til »selskabsloven«.

Til nr. 16

A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen har i dag adgang til at optage statsgaranterede lån og statslige genudlån, og låneoptagelsen sker efter finansministerens nærmere beføjelser. I medfør af § 10, stk. 1 og 2, kan Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen optage lån til finansiering og refinansiering af etablering og drift af henholdsvis den faste forbindelse over Storebælt og tilhørende tilslutningsanlæg og de til den faste forbindelse over Øresund hørende tilslutningsanlæg. Endvidere kan A/S Øresundsforbindelsen optage lån til finansiering af indskud i den faste forbindelse over Øresund.

Adgangen til lånoptagelse er i øvrigt behandlet i anlægslovene for de pågældende forbindelser.

Af § 8, stk. 3, i nu ophævede lov nr. 380 om anlæg af fast forbindelse over Storebælt af 10. juni 1987 fremgår det, at Storebæltsforbindelsen A/S kan optage lån til finansiering af anlæggets etablering. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige lånevilkår. Finansministeren bemyndiges til at yde garanti af statskassen for betaling

af renter og afdrag samt andre løbende forpligtelser. Finansministeren er endvidere bemyndiget til – i det omfang det måtte anses for hensigtsmæssigt – at dække selskabets finansieringsbehov gennem statslån.

Af § 7, stk. i, i nu ophævede lov nr. 95 om anlæg af fast forbindelse over Øresund af 19. august 1991 fremgår det, at Øresundsforbindelsen A/S kan optage lån til etablering af tilslutningsanlæg til den faste forbindelse samt til finansiering af indskud i Øresundsbro Konsortiet. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår. Finansministeren bemyndiges til at yde garanti af statskassen for betaling af renter og afdrag. Finansministeren er endvidere bemyndiget til – i det omfang det måtte anses for hensigtsmæssigt – at dække selskabernes finansieringsbehov gennem statslån. Af samme lovs § 8 fremgår det, at den danske stat garanterer for forpligtelser vedrørende Øresundsbro Konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af Øresundsforbindelsen. Tilsvarende ordlyd findes i Regeringsaftalen med Sverige om den faste forbindelse over Øresund.

Af § 4 i lov nr. 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark af 4. maj 2015 fremgår det, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg kan optage lån og benytte andre finansielle instrumenter til finansiering og refinansiering af projektering, anlæg og drift og andre nødvendige dispositioner med henblik på anlæg og drift af den faste forbindelse. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse. Finansministeren bemyndiges til at yde garanti af statskassen for A/S Femern Landanlægs og Femern A/S' forpligtelser vedrørende lån og andre finansielle instrumenter, jf. § 4, stk. 2. Finansministeren bemyndiges til at dække finansieringsbehovet for A/S Femern Landanlæg og Femern A/S ved ydelse af statslige genudlån til selskaberne.

Formuleringerne i de enkelte anlægslove vedrørende låneadgang afviger således fra hinanden på trods af, at det har været intentionen at give selskaberne samme adgang til lånoptagelse, hvorfor selskaberne også har fulgt samme praksis.

På den baggrund er det vurderet hensigtsmæssigt at ajourføre bestemmelsen for så vidt angår adgang til låneoptag. Lovtekstens ordlyd er i det væsentlige en gengivelse af den tilsvarende bestemmelse i anlægsloven for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, som er den nyeste er de pågældende anlægslove. Dog anvendes i stedet for ”instrumenter” betegnelsen ”transaktioner”, som i dag er den anvendte benævnelse, men betydningen er i denne sammenhæng den samme.

Det præciseres således, at Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen kan optage lån og benytte andre finansielle transaktioner i forbindelse med finansiering og refinansiering af etablering og drift af henholdsvis Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. Hermed har holdingselskabet og de respektive datterselskaber i koncernen samme finansieringsrammer for anlæg og drift af infrastrukturanlæg.

Adgangen til at anvende andre finansielle transaktioner udgør en hensigtsmæssig og sædvanlig del af finansiering og refinansiering af driften af de omhandlede anlæg. Anvendelsen af finansielle transaktioner såsom swaps er et væsentligt element i forvaltningen af større gældsporteføljer – blandt andet for at opnå den bedst mulige fleksibilitet i forvaltningen. Med præciseringen i bestemmelsen fremgår det således eksplicit, at der er samme adgang til disse finansielle transaktioner for de af koncernens selskaber, som er omfattede af statsgarantien.

Til nr. 17

Ifølge den gældende § 10, stk. 3, kan Sund og Bælt Holding A/S optage lån til brug for indskud eller viderelån til det i § 6 nævnte aktieselskab.

Aktieselskabet er nu oprettet, hvorfor § 10, stk. 3, ophæves. Det skal bemærkes, at ophævelsen ikke medfører nogen realitetsændring, idet Sund og Bælt Holding A/S fortsat – i henhold til generel selskabsret – kan optage lån til de nævnte dispositioner. Bestemmelsen vurderes derfor overflødiggjort.

Til nr. 18

I den gældende § 10, stk. 4, bemyndiges finansministeren til at yde garanti af statskassen for betaling af renter og afdrag.

I den foreslåede ændring af § 10, stk. 4, som bliver stk. 5, ændres »betaling af renter og afdrag« til »forpligtelser i relation til lån og andre finansielle transaktioner« som følge af ændringen af § 10, stk. 1-3. Det er fortsat hensigten, at finansministeren skal kunne yde statsgaranti for forpligtelser, selskaberne pådrager sig, når de anvender lån og andre finansielle transaktioner til finansiering og refinansiering og drift af de faste forbindelser.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 16.

Til nr. 19

I medfør af den gældende § 10, stk. 6, må A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen som følge af statsgarantien givet i stk. 4 ikke udstede garantier for forpligtelser, der påhviler Sund og Bælt Partner A/S eller de selskaber, der blev givet hjemmel til at oprette i medfør af § 6 og § 7.

A/S Femern Landanlæg og Femern A/S har ligesom A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen adgang til genudlån af statslån i medfør af § 4 i lov nr. 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark af 4. maj 2015, Det foreslås derfor at omfatte selskaberne af § 10, stk. 6, således at A/S Femern Landanlæg og Femern A/S ligeledes heller ikke må udstede garantier for forpligtelser, der påhviler Sund og Bælt Partner A/S, BroBizz A/S eller det i § 6 nævnte datterselskab – altså de selskaber i koncernen, som drives på forretningsmæssigt grundlag.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 18.

Til nr. 20

I den gældende § 10, stk. 6, kan Sund og Bælt Holding A/S, Storebæltsforbindelsen A/S og Øresundsforbindelsen A/S ikke udstede garantier for forpligtelser, der påhviler Sund og Bælt Partner A/S eller de i § 6 og § 7 nævnte selskaber.

BroBizz A/S er nu oprettet i henhold til § 7, og der oprettes i § 6 hjemmel til stiftelse af et nyt aktieselskab, som ikke skal være dækket af statsgarantierne. På den baggrund foreslås der indsat en specifik henvisning til BroBizz A/S af lovtekniske hensyn.

Til nr. 21

Det fremgår af § 11, at den danske stat garanterer for forpligtelser vedrørende Øresundsbro Konsortiet I/S' lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af den faste forbindelse over Øresund.

Det foreslås, at formuleringen i § 11 ændres, således at bestemmelsen svarer til den opdaterede § 10, og der i stedet for ”instrumenter” anvendes betegnelsen ”transaktioner”. Garantistillelsen for statsgaranterede lån til Øresundsbro Konsortiet I/S svarer hermed til den tilsvarende garantistillelse for statsgaranterede lån til A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen, hvorefter garantistillelsen omfatter lån og andre finansielle transaktioner.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 16.

Til nr. 22

Det fremgår af lovens § 16, stk. 4, at føreren af køretøjet skal betale et tillæg ud over den normale betaling, hvis motorvejsforbindelsen på Storebæltsforbindelsen anvendes uden at betale. Den registrerede ejer (bruger) hæfter tillige for betaling heraf, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet. Tillægget fastsættes af ministeren.

Ændringen af § 16, stk. 4, er i det væsentligste en videreførelse af den gældende bestemmelse, men med enkelte præciseringer. Med den foreslåede ændring af § 16, stk. 4, præciseres det således, at der skal betales et tillæg ved benyttelse af motorvejsforbindelsen uden retmæssig betaling herfor og ikke alene i det tilfælde, hvor der sker benyttelse af motorvejsforbindelsen uden betaling. Et eksempel på benyttelse af motorvejsforbindelsen uden retmæssig betaling herfor er, hvor bilister, der har indgået en aftale med A/S Storebæltsforbindelsen, hvormed der opnås en rabat på overfarter på Storebæltsforbindelsen, uretmæssigt udlåner den BroBizz-sender, som er knyttet til aftalen. Der er således sket betaling i forbindelse med den indgåede aftale, men betalingen dækker ikke en anden brugers benyttelse af overfarten. Vilkårene for rabataftalen er ikke overholdt og betalingen er derfor ikke retmæssig. Det er hensigten hermed at forebygge misbrug af og omgåelse af rabataftalerne, idet sådanne i modsat fald kan medføre væsentlige tab for A/S Storebæltsforbindelsen.

Den foreslåede ændring slår endvidere fast, at ud over den registrerede ejer eller bruger hæfter tillige den eventuelle juridiske eller fysiske person, som har indgået aftalen om førerens benyttelse af motorvejsforbindelsen, for betaling af det eventuelle tillæg. Den eksisterende undtagelse hertil, hvorefter en sådan hæftelsesforpligtelse ikke eksisterer, hvor det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet, videreføres.

Transport- og bygningsministeren fastsætter størrelsen af tillæggene for uberettiget benyttelse af motorvejsforbindelsen. Dette er ligeledes en videreførelse af den gældende retstilstand, hvor det alene præciseres, at tillæggene kan differentieres eksempelvis afhængigt af, om der er sket forkert betaling eller ingen betaling overhovedet.

Til nr. 23

Det fremgår af den gældende lovs § 16, stk. 5, at såfremt tillæg i medfør af stk. 4 ikke betales rettidigt, kan der tillægges 1,3 procent pr. påbegyndt måned. Renten beregnes fra forfaldsdagen, som er 30 dage efter, at krav om betaling er afsendt fra selskabet, indtil betaling sker, dog mindst 50 kr. Endvidere kan der opkræves et gebyr for erindringskrivelser vedrørende betalingen.

Med ændringen af § 16, stk. 5, opretholdes selskabernes adgang til at kræve morarente ved manglende betaling for benyttelse af motorvejsforbindelserne samt gebyr for rykkerskrivelser (erindringskrivelser), dog således at denne adgang præciseres til ligeledes at omfatte manglende retmæssig betaling samt tillæg. Med henblik på en tilpasning af bestemmelsen til rentelovens regler præciseres det imidlertid, at morarentesatsen følger rentelovens § 5, stk. 1 og 2, samt at der ikke som tidligere kan opkræves et minimumsbeløb i morarente på 50 kr.

Selskaberne kan ligeledes kræve inddrivelsesomkostninger og inkassogebyrer i overensstemmelse med inkassolovens regler. Selskabet kan alene opkræve almindeligt gældende omkostninger til udenretlig inddrivelse i henhold til rentelovens § 9 a samt rykker- og inkassogebyrer i henhold til rentelovens § 9 b for manglende betaling.

Bestemmelsens ordlyd er i øvrigt enslydende med den tilsvarende bestemmelse herom i § 42, stk. 5, i lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende Landanlæg i Danmark.

Til nr. 24

Ifølge den gældende § 17, stk. 1, kan A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S foretage TV-overvågning på henholdsvis den faste forbindelse over Storebælt og den faste forbindelse over Øresund, herunder betalingsanlæg og tilslutningsanlæg for vejtrafik, samt foretage registrering af billeder fra denne overvågning. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysning herom.

Det foreslås, at bestemmelsen udvides til også at omfatte A/S Femern Landanlæg, som med ændringen gives mulighed for at foretage videoovervågning af jernbanelandanlægget i tilknytning til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt. Dette begrundes med risikoen for tyveri af de jernbanetekniske anlæg samt i øvrigt af sikkerhedsmæssige grunde.

Bestemmelsens ordlyd er i øvrigt i det væsentligste enslydende med den tilsvarende bestemmelse herom i § 43, i lov om anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Til nr. 25

Der findes i den gældende lov ingen regler vedrørende automatisk registrering af nummerplader.

Det foreslås, at man indsætter et nyt stk. 3, hvorefter, selskaberne har adgang til at foretage automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævningen. Der er tale om en præcisering, som understreger, at det på baggrund af en automatisk registrering af nummerpladerne på de biler, der anvender de faste forbindelser samt data fra Køretøjsregistret, vilvære muligt for selskaberne at gennemføre betalingsopkrævning. Det er forventningen, at denne

løsning vil fungere som supplement til andre opkrævningsformer via betalingskort og lignende samt udgøre et væsentligt element i den endelige betalingsopkrævningsinfrastruktur.

For så vidt angår den TV-overvågning, som har til formål at overvåge vejtrafik, vil der som udgangspunkt alene ske registrering (optagelse) af billedtransmission fra TV-overvågningen i 72 timer i overensstemmelse med hidtidig praksis. Optagelserne vil således løbende blive slettet, når de er 72 gamle. Dermed sikres det, at der er umiddelbar adgang til de optagelser, der er nødvendige for at sikre det fornødne overblik i tilfælde af specielle hændelser som eksempelvis trafikulykker, standsede køretøjer, udløsning af brandalarm samt brug af nødtelefoner.

Samtidig vil det på baggrund af optagelserne konkret kunne vurderes, om det er nødvendigt at gemme eller videregive optagelser til brug for løsningen af en driftcentral og de ansvarlige myndigheders opgave med at forebygge ulykker og sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling m.v. En beslutning om at gemme optagelser i længere tid end 72 timer eller en videregivelse af optagelser vil altid bero på en konkret vurdering. Det antages dog som udgangspunkt, at såfremt de kompetente myndigheder anmoder om adgang til optagelser til brug for deres opgavevaretagelse, vil en sådan videregivelse kunne finde sted.

For så vidt angår selskabernes gennemførelse af TV-overvågning ved betalingsanlæg i forbindelse med passage af betalingsanlæggene gælder det, at disse optagelser kan opbevares i 180 dage til brug for dokumentation for såvel benyttelse af forbindelsen som betaling herfor. Opbevaring kan dog ske længere, hvis billederne skal anvendes som dokumentation i en tvist eller en retssag eller lignende, som kan vedrøre flere forskellige typer af sager og begivenheder såsom kørsel gennem lukket bomanlæg, trafikuheld, røveri eller manglende betaling.

Enkeltstående optagelser fra TV-overvågningen ved betalingsanlæggene kan opbevares så længe, det er nødvendigt af hensyn til at sikre korrekt opkrævning for benyttelsen af den faste forbindelse. Såfremt det eksempelvis af tekniske eller praktiske årsager ikke er muligt at søge en konkret opkrævning gennemført, vil de registrerede oplysninger således kunne opbevares med henblik på at søge betalingen gennemført. Oplysningerne skal i dette tilfælde slettes, når kravet med sikkerhed er bortfaldet, eksempelvis grundet forældelse i overensstemmelse med reglerne herfor.

Behandlingen af de oplysninger, der indsamles i forbindelse med den automatiske registrering af nummerplader vil – ligesom det er tilfældet med oplysningerne indsamlet ved TV-overvågning – skulle finde sted under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder særligt persondataloven. Oplysningerne vil alene blive opbevaret i 180 dage, medmindre det er nødvendigt at bevare dem af hensyn til håndteringen af en konkret tvist i forbindelse med betaling, jf. ovenfor, eller af hensyn til varetagelsen af andre anerkendelsesværdige formål. Registreringer om enkeltstående nummerpladeoplysninger vil således – som det også vil være tilfældet i forhold til oplysninger indsamlet gennem TV-overvågningen ved betalingsanlæg – kunne opbevares så længe, dette er nødvendigt for at sikre, at korrekt opkrævning finder sted. Såfremt det eksempelvis af tekniske eller praktiske årsager ikke er muligt at søge en konkret opkrævning gennemført, vil de registrerede oplysninger således kunne opbevares så længe, det sker med henblik på at søge opkrævningen gennemført. Nummerpladeoplysninger vil i sådanne tilfælde senest skulle slettes, når kravet med sikkerhed er bortfaldet som følge af forældelse i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler herfor.

Til nr. 26

Ifølge den gældende § 17, stk. 3, kan oplysninger i Centralregistret for Motorkøretøjer om den registrerede ejer (bruger) af køretøjer videregives til A/S Storebæltsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S.

Med den foreslåede ændring vedrører oplysningerne, som kan videregives, nu også den juridiske eller fysiske person, som har indgået aftale om førerens benyttelse af motorvejsforbindelsen.

Der henvises til bemærkningerne til nr. 22 herom.

Til § 2

Til nr. 27

Det forventes, at loven træder i kraft 1. marts 2017.