



Fremsat den 9. november 2016 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

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

I 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 »Holdingaktieselskabet« og »holdingaktieselskabet« til »Sund og Bælt Holding A/S«, og »holdingaktieselskabets« til »Sund og Bælt Holding A/S«.

2. § 1, stk. 1, affattes således:

»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 selskabet 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 i form af styring af finansiering, drift og vedligeholdelse. Sund og Bælt Holding A/S kan overlade disse opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding 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 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 heraf.«

4. I § 4, stk. 1, indsættes som 2. og 3. pkt.:

»Banedanmark forestår vedligeholdelse af og reinvesteringer i den del af de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af Banedanmark, og afholder udgifterne hertil. A/S Femern Landanlæg forestår vedligeholdelse af og reinvesteringer i den del af de danske

jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af A/S Femern Landanlæg, jf. dog stk. 4, og afholder udgifterne hertil.«

5. § 4, stk. 3, 3. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»Banedanmark og A/S Femern Landanlæg indgår aftale om samarbejde vedrørende forvaltning og drift af de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt. Aftalen skal specificere de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som A/S Femern Landanlægs jernbaneinfrastruktur skal opfylde, jf. dog stk. 4.«

6. I § 4 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for vedligeholdelse af og reinvesteringer i den del af jernbanetilslutningsanlægget, der ejes af A/S Femern Landanlæg, til Banedanmark. Banedanmark og A/S Femern Landanlæg indgår i forbindelse med denne overdragelse aftale om samarbejde herom. Udgifterne til vedligeholdelse og reinvesteringer afholdes som foreskrevet i stk. 1, 2. og 3. pkt.«

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.

7. I § 4, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »én gang årligt« til: »hvert andet år eller på begæring af Banedanmark, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen eller A/S Femern Landanlæg«, og »de i stk. 3 nævnte aftaler« til: »de aftaler, der er nævnt i stk. 3 og stk. 4, 2. pkt.«

8. I § 4, stk. 4, 2. pkt., der bliver stk. 5, 2. pkt., ændres »A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen« til: »A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og A/S Femern Landanlæg«.

9. I § 4, stk. 4, 3. pkt., der bliver stk. 5, 3. pkt., ændres »de i stk. 3 nævnte aftaler« til: »de aftaler, der er nævnt i stk. 3 og 4, 2. pkt.«

10. I § 4, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen« til: »A/S Storebæltsforbindelsen, 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 »de i stk. 2 nævnte aktieselskaber« til: »de aktieselskaber, der er nævnt i stk. 1.«

15. I § 9 ændres »aktieselskabsloven« til: »selskabsloven«.

16. I § 10, stk. 1 og stk. 2, 1. og 2. pkt., indsættes efter »lån«: »og benytte andre finansielle transaktioner«.

17. § 10, stk. 3, ophæves.

Stk. 4-6 bliver herefter stk. 3-5.

18. I § 10, stk. 4, 2. pkt., som bliver stk. 3, 2. pkt., ændres »betaling af renter og afdrag« til: »lån og andre finansielle transaktioner for de selskaber, der er nævnt i stk. 1 og 2«.

19. § 10, stk. 6, der bliver til stk. 5, affattes således:

»Stk. 5. Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg må ikke udstede garantier for de forpligtelser, der påhviler selskaberne nævnt i §§ 5-7.«

20. I § 11 ændres »instrumenter« til: »transaktioner«.

21. § 16, stk. 4, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 4. A/S Storebæltsforbindelsen kan pålægge føreren af et køretøj, der benytter motorvejsforbindelsen uden retmæssig betaling herfor, at betale et tillæg udover den nor-

male betaling. Tillæg fastsættes af transport- og bygningsministeren.

Stk. 5. For betaling af tillæg efter stk. 4 hæfter, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet, tillige

- 1) den registrerede ejer af køretøjet,
- 2) den registrerede bruger af køretøjet eller
- 3) den juridiske eller fysiske person, der har indgået den aftale, som føreren har anvendt, om benyttelse af motorvejsforbindelsen.«

Stk. 5-7 bliver herefter stk. 6-8.

22. § 16, stk. 5, der bliver stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. 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. Selskabet kan opkræve inddrivelsesomkostninger og rykker- og inkassogebyrer i henhold til rentelovens §§ 9 a og 9 b.«

23. I § 16, stk. 7, der bliver stk. 8, ændres »De i stk. 1-6 nævnte betalinger« til: »De betalinger, der er nævnt i stk. 1-7.«

24. § 17, stk. 1, affattes således:

»A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Øresundsbro Konsortiet I/S og A/S Femern Landanlæg kan foretage TV-overvågning på henholdsvis den faste forbindelse over Storebælt, den faste forbindelse over Øresund og tilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder betalingsanlæg og tilslutningsanlæg for vej- og togtrafik, samt foretage registrering og opbevaring af billeder fra denne overvågning. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.«

25. I § 17 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævningen.«

Stk. 3 bliver herefter til stk. 4.

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

§ 2

Loven træder i kraft den 1. marts 2017.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets hovedindhold*
 - 2.1. *De danske jernbanelandanlæg 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*
 - 2.3. *Udvidelse af personkreds, der hæfter for betaling*
 - 2.3.1. *Gældende ret*
 - 2.3.2. *Transport- og Bygningsministeriets overvejelser*
 - 2.3.3. *Forslagets indhold*
3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
8. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
9. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Den gældende lov om Sund og Bælt Holding A/S er fra 2005, og der er behov for at tilpasse lovgrundlaget for aktiviteterne i Sund og Bælt Holding A/S med udgangspunkt i erfaringerne fra 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 driften af 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.

Med dette lovforslag foreslås en række justeringer af lovgrundlaget for Sund og Bælt Holding A/S og de tilknyttede datterselskabers virke. Det foreslås, at det i regi af Sund og

Bælt Holding A/S fremover skal være muligt at varetage opgaver på andre forbindelser, herunder byde på både udsteder- og operatøropgaven i forbindelse med det forstående udbud af den kommende Frederikssundforbindelse. Med lovforslaget får Sund og Bælt Holding A/S hjemmel til at oprette et selskab til dette formål.

Med den gældende lov om Sund og Bælt Holding A/S fik selskabet hjemmel til at stifte selskaber til en række formål. Disse selskaber - A/S Femern Landanlæg, Femern A/S og udstederselskabet BroBizz A/S – er nu blevet stiftet. Endvidere har rådgivningsselskabet Sund og Bælt Partner A/S til-egnet sig nye erfaringer og kompetencer. Det betyder, at de faktiske forhold for en række af selskaberne ikke er fuldstændigt afspejlet i bestemmelserne i lov om Sund og Bælt Holding A/S. På den baggrund opdateres en række bestemmelser med henblik på en tilpasning i forhold til Sund og Bælt Holding A/S' nuværende koncern.

Lov om Sund og Bælt Holding A/S regulerer driften af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen og skal fremover ligeledes regulere driften af den kommende faste forbindelse over Femern Bælt. Bestemmelser vedrørende visse af A/S Femern Landanlægs og Femern A/S' forhold foreslås derfor indarbejdet i loven. Blandt andet foreslås en fordeling af drifts- og vedligeholdelsesmæssige opgaver på de danske jernbanelandanlæg til den kommende forbindelse mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg. Udgangspunktet vil være en opgavefordeling efter ejerskabet, som er delt mellem de to parter, hvor ejerne selv har ansvar for og forestår vedligeholdelse og reinvesteringer. Ministeren bemyndiges dog til at fastsætte regler om, at Banedanmark va-

retager vedligehold af og reinvesteringer i den del af jernbanelandanlægget, som tilhører A/S Femern Landanlæg.

Prisreduktionen på pendlerproduktet, som tilbydes på Storebæltsforbindelsen, aktualiserer et behov for justering af bestemmelsen, som regulerer forholdene vedrørende betaling for benyttelse af forbindelsen. Med lovforslaget sikres det, at den, som uberettiget udlåner sin BroBizz-sender med henblik på at opnå rabat, også hæfter for den manglende betaling. 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 Holding A/S til forholdene i dag, hvormed der som de vigtigste forhold indføres regler om vedligeholdelse af og reinvestering i de danske jernbanelandanlæg til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, ligesom der skabes mulighed for oprettelse af et selskab til at varetage driften af betalingsanlæg på kommende forbindelser. Der foretages desuden en udvidelse af den personkreds, som hæfter for betaling af benyttelse af Storebæltsforbindelsen.

2.1. De danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt

Det foreslås, at der indføres regler om vedligeholdelse af samt reinvesteringer i de danske jernbaneanlæg til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt på linje med de eksisterende bestemmelser vedrørende jernbanedelen på Storebæltsforbindelsen og jernbanetilslutningsanlæggene til Øresundsforbindelsen.

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 til Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, herunder opgavefordelingen mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen for så vidt angår selskabernes jernbaneinfrastruktur. Loven indeholder ingen tilsvarende bestemmelser for så vidt angår den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

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 (herefter Femern Bælt-anlægsloven), 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 i medfør af Femern Bælt-anlægslovens § 39, stk. 2, 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 Banedanmark. Hver part vil herefter have ejendomsret samt drifts- og vedligeholdelsesansvar for hver sin andel af strækningen. Fordelingen af opgaverne med at varetage drift, vedligehold og reinvestering på strækningen, således at der opnås sammenhæng til det øvrige danske jernbanenet, udestår imidlertid stadig.

A/S Femern Landanlæg er i medfør af Femern Bælt-anlægslovens § 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. Ansvaret for drift, vedligehold og reinvesteringer påhviler ejerne af de pågældende jernbanestrækninger, hvor infrastrukturforvalteren i samarbejde med myndighederne skal sikre, at infrastrukturen lever op til gældende standarder. 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.

Det fremgår af de særlige bemærkninger til § 40 i Femern Bælt-anlægsloven, 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 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 (herefter Femern Bælt-bekendtgørelsen) indgået samarbejdsaftale om anlægsfasen.

2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Da Banedanmark og A/S Femern Landanlæg ejer hver deres del af jernbaneanlægget, forestår hver af parterne som udgangspunkt vedligeholdelse og reinvesteringer heraf og afholder udgifterne hertil. 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 jernbanenet 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 sammen-

hæng med det øvrige danske jernbanenet er det således væsentligt, at vedligeholdelsesopgaver for så vidt angår den del af jernbaneanlægget, som tilhører A/S Femern Landanlæg, kan overdrages til Banedanmark.

2.1.3. Forslagets indhold

Med den foreslåede ændring udvides den gældende § 4 i lov om Sund og Bælt Holding A/S om opgaver vedrørende vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til jernbaneanlæg, som i dag regulerer forholdene på Storebæltsforbindelsen og de danske jernbanelandanlæg til Øresundsforbindelsen, til også at omfatte de danske jernbanelandanlæg til den kommende Femern Bælt-forbindelse. For så vidt angår jernbanelandanlæggene til den kommende Femern Bælt-forbindelse 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. Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til § 1, nr. 4.

Det foreslås samtidig, at der indgås aftaler mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg, som regulerer samarbejdet om forvaltning og drift på jernbanetilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Femern Bælt (strækningen fra Ringsted til Rødby ved Holeby), herunder fastlægger de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige krav for A/S Femern Landanlægs jernbaneinfrastruktur samt grænseflader mellem Banedanmarks og A/S Femern Landanlægs jernbaneinfrastruktur. Formålet med disse aftaler er, at Banedanmark - som infrastrukturforvalter på strækningen og dermed ansvarlig for jernbanesikkerheden - skal sikre, at A/S Femern Landanlæg vedligeholder og reinvesterer jernbaneinfrastrukturen i overensstemmelse med de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, der stilles hertil. Dette svarer indholdsmæssigt til de tilsvarende bestemmelser vedrørende Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen. Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til § 1, nr. 5.

Det foreslås desuden, at ansvaret for varetagelsen af opgaverne med vedligeholdelse af og reinvesteringer i A/S Femern Landanlægs del af anlægget kan overdrages til Banedanmark. Transport- og bygningsministeren bemyndiges således til at fastsætte regler om overdragelse af opgaverne vedrørende vedligehold og reinvesteringer til Banedanmark. Såfremt transport- og bygningsministeren overdrager disse opgaver, indgås der aftaler herom mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg vedrørende den mere detaljerede praktiske organisering af opgaverne med vedligehold og reinvesteringer mellem parterne. Som nævnt under afsnit 2.1.1 har Banedanmark og A/S Femern Landanlæg eget budget til vedligehold af og reinvestering i deres respektive andel af jernbaneinfrastrukturen, hvorfor det er muligt at differentiere vedligeholdelsesniveauet på strækningen. Aftalerne skal desuden afklare grænseflader og sikkerhedsmæssige og tekniske forhold og samordningen i forhold til øvrige tilgrænsende strækninger.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 6.

Transport- og bygningsministeren kan ophæve de fastsatte regler om overdragelse igen, hvis det skønnes nødvendigt. Dette kan eksempelvis være tilfældet, hvor forudsætningerne for aftalerne mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg ikke opfyldes af en eller begge parter.

Parterne er som udgangspunkt hver især forpligtede til at afholde omkostninger til vedligehold af og reinvestering i 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 Landanlægs del af jernbaneanlægget. Niveauet for vedligehold på A/S Femern Landanlægs 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 anlæg, som følger af lov om Sund og Bælt Holding A/S. 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, som er Storebæltsforbindelsen, jf. § 3, stk. 1, og Øresundsforbindelsen, jf. § 3, stk. 3, samt den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, jf. § 6. Sidstnævnte bestemmelse hjemler stiftelsen af et projekteringselskab til den kommende Femern Bælt-forbindelse, som i dag er oprettet med Femern A/S. Reguleringen af dette selskab følger nu i hovedsagen af Femern-anlægsloven, hvorfor der ikke længere er behov for den gældende hjemmel i hovedloven.

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 datterselskab til særskilt at varetage sådanne opgaver.

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 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, der 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 så vidt angår infrastruktur i Danmark, der ikke er ejet af Sund og Bælt Holding-koncernen.

Herved sikres 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, i 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 at sikre driften af den kommende fjordforbindelse.

2.2.3. Forslagets indhold

Med den foreslåede ændring af § 6, som således afløser den nuværende hjemmel til at stifte et projekteringselskab til den kommende Femern Bælt-forbindelse, 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. 6, som med lovforslaget bliver til stk. 5. 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 garantistilfælde fra den danske stat.

Dette selskab vil blandt andet kunne byde på opgaver med etablering, drift og vedligehold af betalingsanlægget på den kommende Fjordforbindelse ved Frederikssund.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til § 1, nr. 2.

2.3. Udvidelse af personkreds, der hæfter for betaling

A/S Storebæltsforbindelsen har alene hjemmel til at opkræve tillæg udover den normale betaling hos føreren eller hos den registrerede ejer (bruger) af køretøjet. A/S Storebæltsforbindelsen har imidlertid konstateret tilfælde af misbrug af visse rabataftaler, og den nyligt indførte øgede pendlerabat kan medføre yderligere risiko herfor. I disse tilfælde er der ikke hjemmel til, at den, som har indgået rabataftalen, hæfter for betaling af dette tillæg.

2.3.1. Gældende ret

Lovens gældende § 16, stk. 4, fastsætter, at føreren af et køretøj skal betale et tillæg udover den normale betaling, hvis Storebæltsforbindelsen anvendes uden at betale, herunder at den registrerede ejer (bruger) hæfter for betalingen af dette tillæg, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet. Det er ministeren, der fastsætter størrelsen af tillægget.

2.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

A/S Storebæltsforbindelsen har observeret tilfælde, hvor motorvejsforbindelsen benyttes uden retmæssig betaling. Dette sker, hvor bilister, der har indgået en rabataftale med A/S Storebæltsforbindelsen for overfarter på Storebæltsforbindelsen, uberettiget udlåner den BroBizz-sender, som er knyttet til aftalen, hvorefter den pågældende opnår en uretmæssig rabat. Den juridiske eller fysiske person, som uberettiget udlåner BroBizz-senderen hæfter i dag ikke for, at motorvejsforbindelsen benyttes uden retmæssig betaling.

Ved at udlåne BroBizz-senderen, som er tilknyttet den pågældende aftale, medvirker den, som har indgået aftalen, til, at der ikke sker retmæssig betaling for benyttelsen af motorvejsforbindelsen. For at undgå dette samt for at forebygge eventuelt misbrug af rabataftalerne, vurderes det derfor hensigtsmæssigt, at A/S Storebæltsforbindelsen ligeledes får mulighed for at opkræve betaling fra den juridiske eller fysiske person, som har indgået aftalen.

2.3.3. Forslagets indhold

Det foreslås på den baggrund, at udforme et § 16, stk. 5, hvorefter den juridiske eller fysiske person, der har indgået den aftale, som føreren har anvendt, om benyttelse af motorvejsforbindelsen, også hæfter for betaling af tillæg, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet.

I første omgang vil selskabet rette kravet mod den juridiske eller fysiske person, som har indgået den aftale, som føreren har anvendt, om benyttelse af motorvejsforbindelsen. Såfremt der ikke er indgået en sådan aftale, vil selskabet rette kravet mod den registrerede ejer eller bruger af køretøjet. Endelig vil selskabet kunne rette kravet mod føreren.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til § 1, nr. 21.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Idet finansministeren allerede i dag hæfter for lån og andre finansielle transaktioner, medfører loven ikke yderligere økonomiske konsekvenser for staten.

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Med lovforslaget udvides den personkreds, der hæfter for betaling af tillæg ved benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt uden retmæssig betaling herfor, herunder manglende betaling, til også at omfatte den juridiske eller fysiske person, der har indgået aftale med A/S Storebæltsforbindelsen om benyttelse af motorvejsforbindelsen. Denne ændring betyder, at også juridiske og fysiske personer, som har indgået rabataftalerne, hæfter i forbindelse med misbrug af aftalerne. Der er alene tale om en misbrugsregel, og erhvervslivet pålægges således ikke nye administrative byrder. Omgåelse af vilkårene i rabataftalerne sker alene i begrænset omfang, og ændringen skal medvirke til, at selskabet kan opkræve sine retmæssige krav om betaling og dermed drive forbindelsen mere effektivt. Idet ændringen alene betyder, at også juridiske og fysiske personer hæfter, hvis denne for eksempel uberettiget udlåner sin BroBizz-sender, medfører lovforslaget således ikke erhvervsmæssige økonomiske eller administrative konsekvenser i sædvanlig forstand.

Lovforslaget har ikke konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Der foretages i medfør af forslagets bestemmelser om TV-overvågning af de faste forbindelser og registrering af nummerplader en nødvendig behandling af personoplysninger. Behandling af personoplysninger, herunder i forhold til privatlivets fred, giver anledning til retssikkerhedsmæssige overvejelser. Dog er behandlingen af personoplysninger i forbindelse med nærværende forslag begrænset til det absolut nødvendige i forhold til de saglige formål, der søges opfyldt, jf. de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 24. Behandlingen af personoplysninger sker under iagttagelse af persondatalovens regler, herunder de generelle principper i lovens § 5.

Med lovforslaget udvides den personkreds, der hæfter for betaling af tillæg som følge af manglende - eller uden retmæssig - betaling for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt til også at omfatte den juridiske eller fysiske person, der har indgået aftale med A/S Storebæltsforbindelsen om benyttelse af motorvejsforbindelsen. Udvidelsen skyldes, at den juridiske eller fysiske person, der uberettiget udlåner sin BroBizz-sender, medvirker til misbrug af rabataftalerne. Den, som har indgået aftalen, omfattes af personkredsen, der hæfter for manglende betaling, med henblik på at forebygge misbrug af rabataftalerne samt sikre A/S Storebæltsforbindelsens opkrævningsmuligheder.

Ændringerne er således sagligt begrundede, og de retssikkerhedsmæssige konsekvenser for borgerne er minimale i forhold hertil og derfor acceptable.

Lovforslaget har i øvrigt ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Det foreslås, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til at overdrage opgaver vedrørende vedligeholdelse af og reinvestering i hele eller dele af jernbaneanlægget på Femern Bælt-forbindelsen, jf. den foreslåede § 4, stk. 4. 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, 2. pkt. 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 (herefter forsyningsvirksomhedsdirektivet).

Opgaver, der udføres i henhold til lov eller administrative bestemmelser, er således ikke underlagt forsyningsvirksomhedsdirektivet, forudsat at en række kriterier er opfyldt. Det er 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 aktører i væsentligt omfang. Såfremt sidstnævnte ikke er opfyldt, skærpes kravene til retsakten. Det er således en forudsætning, at det i retsakten 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.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er således udarbejdet i overensstemmelse med EU-retten, idet kriterierne vil blive iagttaget i en eventuel bekendtgørelse.

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 (herefter interoperabilitetsdirektivet). 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 én kunderelation for at køre på de europæiske betalingsveje.

Direktivet pålagde hermed medlemsstaterne at sikre en opdeling, hvorefter operatørerne driver betalingsinfrastrukturen, mens udstederselskaberne 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, 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 såvel kunden som betalingsmodtageren, altså operatøren på den pågældende forbindelse. Ordningen begrænser 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.

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindredgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgere	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget er udarbejdet i overensstemmelse med forsyningsvirksomhedsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet.	

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har fra den 19. september 2016 til den 17. 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 Havnervirksomheder, 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 Rejsearrangører 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, 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.

Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X
--	----	--------------

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Sund og Bælt Holding A/S benævnes i den gældende lov konsekvent "holdingaktieselskabet".

Det foreslås at ændre dette til anvendelse af selskabets egentlige navn, Sund og Bælt Holding A/S, idet betegnelsen er mere præcis, og betegnelsen "holdingaktieselskabet" 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, altså 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.

Den foreslåede ændring af § 1, stk. 1, præciserer, at 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. Det foreslås endvidere, at Sund og Bælt Holding A/S for selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte, kan varetage opgaver i form af styring af finansiering, drift og vedligeholdelse. Endelig foreslås det med bestemmelsen, at Sund og Bælt Holding A/S kan overlade disse opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte.

Der foreslås således en omformulering af § 1, stk. 1, om holdingselskabets ejerforhold i forhold til de underliggende selskaber, som tilpasses de øvrige foreslåede ændringer i lovforslaget, hvorefter der blandt andet indsættes specifikke henvisninger til de nu oprettede selskaber.

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 og Bælt Holding A/S kan overlade opgaverne til andre af koncernens selskaber, hvilket er i overensstemmelse med almindelig selskabsret. Dette foreslås 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 (herefter vejloven).

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 i medfør af § 8, stk. 2, i lov om Sund og Bælt Holding A/S.

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 varetager disse opgaver. Vejlovens bestemmelser vil således i disse tilfælde finde anvendelse på vejanlæggene i regi af Sund og Bælt Holding A/S. Med ændringen sikres muligheden for at ensrette rets anvendelsen i forhold til de tilsvaren-

de regler for statsvejene samt 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. I det omfang vejlovens bestemmelser, hvorefter der kan træffes afgørelser, skal finde anvendelse på de pågældende vejanlæg, kan ministeren således fastsætte regler om klageadgang i forhold til disse afgørelser.

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. 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.

Ifølge den foreslåede ændring af § 4, stk. 1, fastsættes det, at Banedanmark forestår vedligeholdelse af og reinvesteringer i den del af de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af Banedanmark, og afholder udgifterne hertil, ligesom A/S Femern Landanlæg forestår vedligeholdelse af og reinvesteringer i den del af de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af A/S Femern Landanlæg, og afholder udgifterne hertil.

Den foreslåede ændring svarer til de gældende bestemmelser vedrørende jernbaneanlæggene på Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, 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 det foreslåede stk. 4 i samme bestemmelse.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

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 de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der vedligeholdes og reinvesteres af de pågældende selskaber, skal opfylde. Uenighed mellem parterne i forbindelse med aftalernes indgåelse afgøres af transport- og energiministeren.

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 Femern Bælt-bekendtgørelsen indgået samarbejdsaftale om anlægsfasen. Jernbanetilslutningsanlægget til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt udgøres af strækningen fra Ringsted til Rødby ved Holeby.

Det foreslås, at der som sidste punktum i § 4, stk. 3, indsættes en bestemmelse, hvorefter Banedanmark og A/S Femern Landanlæg indgår aftaler om samarbejde vedrørende forvaltning og drift af de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, der specificerer de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som A/S Femern Landanlægs jernbaneinfrastruktur skal opfylde.

Tilføjelsen svarer indholdsmæssigt til de tilsvarende bestemmelser vedrørende Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen henholdsvis A/S Øresundsforbindelsen i 1. og 2. pkt.

Den foreslåede ændring indebærer en forudsætning om, at der indgås aftaler vedrørende forvaltning og drift af de jernbanetilslutningsanlæg, der ejes af A/S Femern Landanlæg. Der kan indgås aftale om såvel den midlertidige driftsperiode inden aflevering af det samlede anlæg samt aftale om den permanente drift herefter. Formålet med disse aftaler er, at Banedanmark – som infrastrukturforvalter på strækningen og dermed ansvarlig for jernbanesikkerheden – skal sikre, at A/S Femern Landanlægs jernbaneinfrastruktur er i overensstemmelse med de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, der stilles hertil. Aftalerne skal derfor blandt andet specificere de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der ejes af selskabet, skal opfylde. Aftalerne skal desuden specificere ansvarsfordelingen mellem parterne og fastlægge de vedligeholdelsesmæssige grænseflader samt koordinering af aktiviteterne på det samlede jernbanelandanlæg, herunder samordningen i forhold til Femern Bælt-forbindelsens aktiviteter. Inden for aftalernes rammer tilrettelægges og kontraheres A/S Femern Landanlæg alle vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder, og selskabet kan frit optimere mellem reinvestering og vedligeholdelse.

Det foreslås i øvrigt at lade sidste punktum i stk. 3, hvorefter uenighed mellem parterne i forbindelse med samar-

bejdsaftalernes indgåelse, ophæves, idet der i det gældende stk. 5, der bliver stk. 6, 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 i afsnit 2.1.

Til nr. 6

Der findes i dag 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. Opgaverne konkurrenceudsættes derfor efter de almindelige udbudsregler.

Med § 4, stk. 4, foreslås det, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for vedligeholdelse af og reinvesteringer i den del af jernbanetilslutningsanlægget, der ejes af A/S Femern Landanlæg, til Banedanmark. Udgifterne til vedligeholdelse og reinvesteringer afholdes som foreskrevet i det foreslåede stk. 1.

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. Banedanmark skal i tilfælde af overdragelse af opgaven udføre denne effektivt og konkurrencedygtigt.

Såfremt transport- og bygningsministeren bestemmer, at Banedanmark skal forestå vedligehold og reinvestering for hele eller dele af A/S Femern Landanlægs del af jernbaneanlægget, skal der i medfør af det foreslåede 2. pkt. mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg indgås aftaler vedrørende den mere detaljerede praktiske organisering af vedligeholdelses- og reinvesteringsaktiviteter, herunder afklaring af grænseflader mellem de to aftalparter, sikkerhedsmæssige og tekniske forhold og samordningen i forhold til øvrige tilgrænsende strækninger.

Efter den foreslåede bemyndigelses hjemmel fastsætter transport- og bygningsministeren endvidere 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. Niveaue 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 afspejles i aftalen mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg.

Aftalerne skal blandt andet specificere forholdene vedrørende trafikale og tidsmæssige krav samt indarbejde de af ministeren fastsatte afregningssatser samt det fastlagte vedligeholdelsesniveau. Aftalerne specificerer desuden ansvars-

fordelingen mellem parterne, hvorefter A/S Femern Landanlæg som ejer træffer beslutning om, hvorvidt der skal udføres vedligeholdelse eller reinvestering af et givet stykke arbejde, og Banedanmark kontraherer alle arbejder inden for aftalens rammer.

Den foreslåede bemyndigelses hjemmel indebærer endvidere, at transport- og bygningsministeren kan ophæve de fastsatte regler om overdragelse, hvorefter Banedanmark varetager opgaver på A/S Femern Landanlægs del af jernbaneanlægget, hvis dette skønnes nødvendigt – eksempelvis hvor forudsætningerne i aftalerne om det nærmere samarbejde mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg, ikke opfyldes.

Udgifterne forbundet med opgaverne med vedligeholdelse og reinvestering afholdes enten af Banedanmark eller A/S Femern Landanlæg afhængigt 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.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

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.

Med den foreslåede ændring af § 4, stk. 4, der bliver stk. 5, skal en uafhængig rådgiver hvert andet år eller på begæring af Banedanmark, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen eller A/S Femern Landanlæg gennemgå opfyldelsen af forpligtelserne i aftalerne mellem Banedanmark og disse selskaber.

Det foreslås således, 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 bestemmelsen om reinvesterings- og vedligeholdelsesopgaver på jernbaneanlægget til den kommende Femern Bælt-forbindelse i loven – også er A/S Femern Landanlæg. Ændringen 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.

Endvidere foretages i bestemmelsens 1. pkt. en henvisningsændring som konsekvens af det foreslåede nye § 4, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 6. Herefter henvises til »de aftaler, der er nævnt i stk. 3 og stk. 4, 2. pkt.« Der kan udpeges forskellige rådgivere til vurdering af aftalerne efter henholdsvis stk. 3 og stk. 4, 2. pkt.

Til nr. 8

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 med ændringen af § 4, stk. 4, 2. pkt., der bliver stk. 5, 2. pkt., at rådgiveren, som skal gennemgå opfyldelsen af forpligtelserne i medfør af de indgåede aftaler, udpeges af ministeren efter indstilling fra henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og A/S Femern Landanlæg samt efter høring af Banedanmark.

Det eneste nye, der foreslås med den nye bestemmelse, er således, at A/S Femern Landanlæg føjes til oplistningen af aftaleparterne, der står for udpegningen af den uafhængige rådgiver som følge af indarbejdelsen af regler om opgavevaretagelsen vedrørende vedligehold og reinvesteringer på jernbaneanlægget til den kommende Femern Bælt-forbindelse med de foreslåede ændringer af § 4.

Til nr. 9

Der foretages i § 4, stk. 4, 3. pkt., en henvisningsændring som konsekvens af det foreslåede nye § 4, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 6. Herefter henvises til »de aftaler, der er nævnt i stk. 3 og stk. 4, 2. pkt.«

Til nr. 10

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

Med den foreslåede § 4, stk. 5, der bliver stk. 6, bestemmes det, at ministeren kan afgøre tvivsspørgsmål vedrørende forholdet mellem Banedanmark og henholdsvis Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og A/S Femern Landanlæg.

Det eneste nye, der foreslås med ændringen i stk. 5, som bliver stk. 6, er, at A/S Femern Landanlæg tilføjes oplistningen af parter til aftalerne, hvorom ministeren kan afgøre tvivsspørgsmål. Dette følger af, at reglerne om opgavevaretagelsen af vedligehold og reinvesteringer 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 tvivsspørgsmål vedrørende forholdet mellem Banedanmark og A/S Femern Landanlæg for så vidt angår aftalerne om vedligehold og reinvestering af jernbanetilslutningsanlægget til den kommende Femern Bælt-forbindelse i de tilfælde, hvor der skulle opstå uenighed mellem parterne.

Ved at lade sidste pkt. i § 4, stk. 3, hvorefter uenighed mellem parterne i forbindelse med aftalernes indgåelse afgøres af transport- og energiministeren, ophæve, jf. nr. 4, omfattes uenighed om sådanne aftaler nu også af stk. 5, som bliver stk. 6.

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.

Med det foreslåede § 5, fastslås det, at Sund og Bælt Partner A/S på et forretningsmæssigt grundlag kan udføre rådgivning vedrørende planlægning, forberedelse, finansiering, anlæg samt drift og vedligehold af infrastruktur.

Der findes en stigende efterspørgsel af selskabets rådgivning om finansiering og drift af infrastrukturanlæg i takt med, at Sund og Bælt Partner A/S opnår stadig større viden herom som bygherre såvel som driftsher for selskaberne i Sund og Bælt-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 eksempelvis finansforvaltning, som ydes i forbindelse med håndteringen af låneporteføljen i infrastrukturanlæg. Rådgivningen vil omfatte den finansielle rådgivning, som Sund og Bælt Partner A/S i dag varetager for blandt andre Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet By & Havn I/S, jf. lov nr. 551 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet 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. Finansforvaltningen vil ikke 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, der er 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 selskabet 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, de danske landanlæg til Øresundsforbindelsen og de danske land-

anlæg 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.

Det foreslås derfor, at man som § 6 indsætter en bestemmelse, hvorefter 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. Selskabet kan herunder forestå opkrævning af betaling for brug af infrastrukturen.

Der er tale om et almindeligt aktieselskab, som skal fungere på sædvanlige kommercielle vilkår, og som ikke skal 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 muligheden for, 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. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2.

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 Trafikudvalget 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.

Med den foreslåede nyaffattelse af § 7 om selskabet BroBizz A/S fastslås det, at BroBizz A/S har til formål at være udsteder af brobizzordningen og lignende tjenester med relation til transport og infrastruktur.

Den gældende ordlyd af bestemmelsen med bemærkninger kan give anledning til tvivl om, hvem BroBizz A/S kan tilbyde brobizzordningen, men som det fremgår af den ovennævnte besvarelse til Trafikudvalget, har der imidlertid ikke været tiltænkt begrænsninger i selskabets mulighed for at udbyde ordningen. Det forudsættes dog, at ordningen tilbydes i relation til transport og infrastruktur.

BroBizz A/S kan således med den foreslåede ændring 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 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 af betaling 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 som udstederselskab 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 ejeren af infrastrukturen 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 bompengetjeneste, hvorefter betalingen gennemføres via 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.

Til nr. 14

Den gældende lovs § 8, stk. 2, indeholder en fejlhenvisning til samme bestemmelse.

Der 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 er nu samlet i selskabsloven, jf. § 372 i lov nr. 470 om aktie- og anpartselskaber (selskabsloven) af 12. juni 2009 med senere ændringer. Der foretages på den baggrund en lovteknisk ændring i § 9 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 den nu ophævede lov nr. 380 om anlæg af fast forbindelse over Storebælt af 10. juni 1987 fremgår det, at A/S Storebæltsforbindelsen 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 i den nu ophævede lov nr. 590 om anlæg af fast forbindelse over Øresund af 19. august 1991 fremgår det, at A/S Øresundsforbindelsen kan optage lån til etablering af tilslutningsanlæg til den faste forbindelse samt til finansiering af indskud i Øresundsbro Konsortiet I/S. 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 samt 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 I/S' lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af Øresundsfor-

bindelsen. Tilsvarende ordlyd findes i Regeringsaftalen med Sverige om den faste forbindelse over Øresund.

Af § 4 i Femern Bælt-anlægsloven 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.

Med den foreslåede § 10, stk. 1 og 2, kan Sund og Bælt Holding A/S og A/S Storebæltsforbindelsen optage lån og benytte andre finansielle transaktioner til finansiering og refinansiering af etablering og drift af den faste forbindelse over Storebælt og tilhørende tilslutningsanlæg. Ligeledes kan Sund og Bælt Holding A/S og A/S Øresundsforbindelsen optage lån og benytte andre finansielle transaktioner til finansiering og refinansiering af etablering og drift af de til den faste forbindelse over Øresund hørende tilslutningsanlæg. Samtidig kan A/S Øresundsforbindelsen optage lån og benytte andre finansielle transaktioner til finansiering og refinansiering af indskud i den faste forbindelse over Øresund.

Det er 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 Femern Bælt-anlægsloven, som er den nyeste af 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.

Den tilsvarende bestemmelse i lov om Sund og Bælt Holding A/S justeres 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 de danske landanlæg til Øresundsforbindelsen. Holdingselskabet og de respektive datterselskaber i koncernen har således samme finansieringsrammer for anlæg og drift af de pågældende infrastrukturanlæg.

Adgangen til at anvende andre finansielle transaktioner udgør en hensigtsmæssig og sædvanlig del af finansiering og refinansiering vedrørende 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 frem-

går det således eksplicit, at der er samme adgang til disse finansielle transaktioner for de af koncernens selskaber, som er omfattet 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.

Det foreslås, at § 10, stk. 3, ophæves.

Aktieselskabet efter den gældende § 6 er nu oprettet, hvorfor § 10, stk. 3, kan ophæves. Det skal bemærkes, at ophævelsen ikke medfører nogen realitetsændring, idet Sund og Bælt Holding A/S fortsat – i henhold til den almindelige selskabsret – kan optage lån til de nævnte dispositioner.

Til nr. 18

I den gældende § 10, stk. 4, 2. pkt., bemyndiges finansministeren til at yde garanti af statskassen for betaling af renter og afdrag.

Det foreslås med § 10, stk. 4, 2. pkt., der bliver stk. 3, 2. pkt., at finansministeren bemyndiges til at yde garanti af statskassen for lån og andre finansielle transaktioner.

Hermed ændres formuleringen »betaling af renter og afdrag« til »lån og andre finansielle transaktioner« som en konsekvens af ændringen af § 10, stk. 1-3. Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke ved, at finansministeren skal kunne yde statsgaranti for forpligtelser, selskaberne pådrager sig, når de anvender lån og andre finansielle transaktioner til finansiering og refinansiering af anlæg og drift af de faste forbindelser.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, 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.

Det foreslås, at § 10, stk. 6, der bliver stk. 5, ændres således, at Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg ikke må udstede garantier for de forpligtelser, der påhviler de selskaber, der er nævnt i §§ 5-7. Selskaberne i §§ 5-7 er BroBizz A/S, det nye datterselskab i § 6 samt Sund og Bælt Partner A/S.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at de selskaber i koncernen, der har adgang til statsgaranterede lån og genudlån af statslån ikke udsteder garantier for de kommercielle selskaber i koncernen. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med bestemmelserne i stk. 4 og 5, der indebærer, at staten hæfter for Sund og Bælt A/S, A/S Storebæltsforbindelsens og A/S Øresundsforbindelsens økonomiske forpligtelser, hvorimod staten ikke hæfter for Sund og Bælt Partner A/S eller for de i medfør af § 6 og § 7 oprettede selskabers

forpligtelser. Det eneste nye, der foreslås med ændringen, er, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg tilføjes oplistningen af selskaber, der ikke kan udstede garantier for de pågældende selskaber.

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 Femern Bæltanlægsloven. Det foreslås derfor at omfatte selskaberne af § 10, stk. 6, som bliver stk. 5, 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.

Til nr. 20

Det fremgår af den gældende § 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 den danske stat i medfør af den ændrede § 11 skal garantere for forpligtelser vedrørende Øresundsbro Konsortiet I/S' lån og andre finansielle transaktioner, som benyttes i forbindelse med finansieringen af den faste forbindelse over Øresund.

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 er alene tale om en justering af ordlyden, som ikke har nogen indholdsmæssig betydning.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 16.

Til nr. 21

Det fremgår af den gældende § 16, stk. 4, at føreren af køretøjet skal betale et tillæg ud over den normale betaling, hvis motorvejsforbindelsen på Storebæltsforbindelsen anvendes uden at betale. Tillægget fastsættes af ministeren.

Med det foreslåede § 16, stk. 4, kan A/S Storebæltsforbindelsen pålægge føreren af et køretøj, der benytter motorvejsforbindelsen uden retmæssig betaling herfor, at betale et tillæg udover den normale betaling. Tillæg fastsættes af transport- og bygningsministeren.

Ændringen af § 16, stk. 4, er i det væsentligste en videreførelse af den gældende bestemmelse. 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 nogen betaling. Et eksempel på benyttelse af motorvejsforbindelsen uden retmæssig betaling herfor er, at 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. Vilklårene for rabataftalen er ikke overholdt, og betalingen er derfor ikke retmæssig. Den foreslåede ændring af bestemmelsens formulering præciserer, at der ikke alene kan pålægges tillæg for manglende betaling, men også for uretmæssig betaling. Det er hensigten hermed at forebygge misbrug af og omgåelse af rabataftalerne, som kan medføre væsentlige tab for A/S Storebæltsforbindelsen.

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.

Med den foreslåede § 16, stk. 5, bestemmes det, at for tillæg efter stk. 4, hæfter, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet, tillige den registrerede ejer af køretøjet, den registrerede bruger af køretøjet eller den juridiske eller fysiske person, som har indgået aftalen om førerens benyttelse af motorvejsforbindelsen.

Af den gældende bestemmelse i § 16, stk. 4, 2. pkt. fremgår det, at den registrerede ejer (bruger) tillige hæfter for betaling af tillægget nævnt i 1. pkt., medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet.

Med den foreslåede ændring tilføjes hertil den juridiske eller fysiske person, som har indgået den aftale, som føreren har anvendt, om benyttelse af motorvejsforbindelsen. Som udgangspunkt vil selskabet i første omgang rette kravet mod den juridiske eller fysiske person, som har indgået den aftale, som føreren har anvendt, om benyttelse af motorvejsforbindelsen. Såfremt der ikke er indgået en sådan aftale, vil selskabet rette kravet mod den registrerede ejer eller bruger af køretøjet. Endelig vil selskabet kunne rette kravet mod føreren.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Til nr. 22

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 erindringsskrivelser vedrørende betalingen.

Det foreslås at nyaffatte § 16, stk. 5, der bliver stk. 6, hvorefter beløbet tillægges renter i henhold til rentelovens § 5, stk. 1 og 2, hvis taksten efter stk. 1 eller tillæg efter stk. 5 ikke betales rettidigt. 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. Selskabet kan opkræve inddrivelsesomkostninger og rykker- og inkassogebyrer i henhold til rentelovens § 9 a og § 9 b.

Med ændringen af § 16, stk. 5, der bliver stk. 6, opretholdes selskabernes adgang til at kræve morarente ved manglende betaling for benyttelse af motorvejsforbindelserne samt gebyr for rykkerskrivelser (erindringsskrivelser), dog således at denne adgang præciseres til ligeledes at omfatte manglende retmæssig betaling samt tillæg. Dette gælder for alle, der hæfter for betaling af tillæg i medfør af det foreslåede stk. 5, nr. 1-3. Med henblik på en tilpasning af bestemmelsen i forhold til reglerne i bekendtgørelse nr. 459 af lov om renter og andre forhold ved forsinket betaling af 13. maj 2014 (herefter renteloven) 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.

Bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med den gældende rentelovs § 3, stk. 2. Renteforpligtelsen indtræder 30 dage efter, at anmodning om betaling er afsendt eller fremsat. Man kan derfor i almindelighed benytte den dato, der er angivet i påkravet (betalingsanmodningen) som udgangspunkt for beregningen af 30 dages-fristen. Risikoen for, at påkravet forsinkes, påhviler således skyldneren, hvis påkravet modtages inden 30 dages-fristens udløb. Hvis påkravet efter afsendelsen forsinkes mere end 30 dage, f.eks. på grund af en poststrejke, skal skyldneren først betale rente fra modtagelsen. Afsendelsen kan ikke benyttes som udgangspunkt for beregningen af fristen på 30 dage, hvis skyldneren slet ikke modtager påkravet.

Bestemmelsens ordlyd er i øvrigt enslydende med den tilsvarende bestemmelse herom i § 42, stk. 5, i Femern Bælt-anlægsloven.

Til nr. 23

Med den foreslåede § 16, stk. 8, ændres henvisningen i gældende § 16, stk. 7, som bliver til stk. 8, således at der i stedet for stk. 1-6 henvises til stk. 1-7. Der er tale om en konsekvensændring uden indholdsmæssig betydning som følge af det foreslåede nye stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 21.

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.

Med den foreslåede § 17, stk. 1, 2. pkt., bestemmes det, at A/S Femern Landanlæg ligeledes kan foretage TV-overvågning på de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt.

Bestemmelsen udvides således 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.

Det præciseres endvidere, at oplysninger indsamlet i forbindelse med denne overvågning kan opbevares af de pågældende selskaber. 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 er der 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 driftscentral 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 samt i forbindelse med indsigelser om uautoriserede betalinger. Baggrunden for, at oplysninger skal kunne opbevares i 180 dage, er, at selskaberne ofte først efter en periode kan identificere manglende betalinger, ligesom billederne kan blive nødvendige i forbindelse med indsigelser fra kunder om uautoriserede betalinger. Indsigelsesfristen i medfør af bekendtgørelse nr. 613 af lov om betalingstjenester og elektroniske penge af 24. april 2015 (herefter betalingstjenesteloven) § 63 er 13 måneder fra debiteringen af den pågældende betalingstransaktion. 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 – eksempelvis grundet en defekt Bro-Bizz-sender - 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.

Bestemmelsens ordlyd er i øvrigt i det væsentligste enslydende med den tilsvarende bestemmelse herom i § 43, i Femern Bælt-anlægsloven.

Selskaberne skal ved skiltning eller på anden tydelig måde give oplysninger om, at der foretages TV-overvågning af det pågældende anlæg.

Til nr. 25

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

Med den foreslåede § 17, stk. 2, præciseres det, at selskaberne kan foretage automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævningen.

Registreringen af nummerpladerne vil i praksis ske ved betalingsanlægget. 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, vil være 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.

Bestemmelsens ordlyd er i det væsentligste enslydende med tilsvarende bestemmelse herom i § 43, stk. 3, i Femern Bælt-anlægsloven.

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 – finde sted under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder særligt persondataloven. Oplysningerne vil blive slettet senest 180 dage efter registreringen. Baggrunden for, at oplysninger skal kunne opbevares i 180 dage, er, at selskaberne ofte først efter en periode kan identificere manglende betalinger, ligesom billederne kan blive nødvendige i forbindelse med indsigelser fra kunder om uautoriserede betalinger. Indsigelsesfristen i medfør af betalingstjenestelovens § 63 er 13 måneder fra debiteringen af den pågældende betalingstransaktion. Oplysningerne vil alene blive opbevaret længere end 180 dage, når det er nødvendigt af hensyn til håndteringen af en konkret betalingstvst, en retssag eller lignende vedrørende forhold såsom kørsel gennem lukket bomanlæg, trafikuheld, røveri eller manglende betaling.

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 er nødvendigt for 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 § 17, stk. 3, der bliver stk. 4, kan oplysninger i Centralregistret for Motorkøretøjer om den juri-

diske eller fysiske person, som har indgået den aftale, som føreren har anvendt, om benyttelse af motorvejsforbindelsen, 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 den aftale, som føreren har anvendt, om benyttelse af motorvejsforbindelsen.

Oplysninger i Centralregistret for Motorkøretøjer kan eksempelvis anvendes i tilfælde, hvor en BroBizz-sender er knyttet til et registreringsnummer. Med den foreslåede ændring får selskabet mulighed for at undersøge, om BroBizz-senderen er anvendt i det korrekte køretøj.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 25 herom.

Til § 2

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

§ 1. Holdingselskabet Sund og Bælt Holding A/S ejer aktierne i A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Sund og Bælt Partner A/S og datterselskaber oprettet i henhold til § 6 og § 7. Holdingselskabet kan endvidere for sine datterselskaber varetage opgaver med hensyn til styring og finansiering, drift og vedligeholdelse.

Stk. 2-3. - - -

§ 2. - - -

§ 3. - - -

Stk. 2-3. - - -

§ 4. A/S Storebæltsforbindelsen forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til jernbandedelen af den faste forbindelse over Storebælt og

I 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 »Holdingaktieselskabet« og »holdingaktieselskabet« til »Sund og Bælt Holding A/S«, og »holdingaktieselskabets« til »Sund og Bælt Holding A/S'«.

2. § 1, stk. 1, affattes således:

»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 selskabet 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 i form af styring af finansiering, drift og vedligeholdelse. Sund og Bælt Holding A/S kan overlade disse opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding 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 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 heraf.«

4. I § 4, *stk. 1*, indsættes som 2. og 3. pkt.:

afholder udgifterne hertil. Transportministeren fastsætter regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for vedligeholdelse og reinvesterings i forhold til de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) til A/S Øresundsforbindelsen, herunder at selskabet afholder udgifterne hertil.

Stk. 2. - - -

Stk. 3. Der indgås aftale mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen, der regulerer samarbejdet mellem Banedanmark og A/S Storebæltsforbindelsen, herunder specificerer de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der vedligeholdes og reinvesteres af A/S Storebæltsforbindelsen, skal opfylde. Der indgås aftale mellem Banedanmark og A/S Øresundsforbindelsen, der regulerer samarbejdet mellem Banedanmark og A/S Øresundsforbindelsen, herunder specificerer de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som den jernbaneinfrastruktur, der vedligeholdes og reinvesteres af A/S Øresundsforbindelsen, skal opfylde. Uenighed mellem parterne i forbindelse med aftalernes indgåelse afgøres af transport- og energiministeren.

Stk. 4. En uafhængig rådgiver gennemgår én gang årligt opfyldelsen af de forpligtelser, der er omfattet af de i stk. 3 nævnte aftaler. Rådgiveren udpeges af transport- og energiministeren efter indstilling fra henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt efter høring af Banedanmark. Rådgiveren afklarer

»Banedanmark forestår vedligeholdelse af og reinvesterings i den del af de danske jernbaneland-anlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af Banedanmark, og afholder udgifterne hertil. A/S Femern Landanlæg forestår vedligeholdelse af og reinvesterings i den del af de danske jernbanelandanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt, der ejes af A/S Femern Landanlæg, jf. dog stk. 4 og afholder udgifterne hertil.«

5. I § 4, *stk. 3, 3. pkt.*, ophæves, og i stedet indsættes:

»Banedanmark og A/S Femern Landanlæg indgår aftale om samarbejde vedrørende forvaltning og drift af de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Femern Bælt. Aftalen skal specificere de trafikale, tekniske og sikkerhedsmæssige minimumskrav, som A/S Femern Landanlægs jernbaneinfrastruktur, jf. stk. 1, 4. pkt., skal opfylde, jf. dog stk. 4.«

6. I § 4 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for vedligeholdelse af og reinvesterings i den del af jernbanetilslutningsanlægget, der ejes af A/S Femern Landanlæg, til Banedanmark. Banedanmark og A/S Femern Landanlæg indgår i forbindelse med denne overdragelse aftale om samarbejde herom. Udgifterne til vedligeholdelse og reinvesterings afholdes som foreskrevet i stk. 1, 2. og 3. pkt.«

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.

7. I § 4, *stk. 4, 1. pkt.*, der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »én gang årligt« til: »hvert andet år eller på begæring af Banedanmark, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen eller A/S Femern Landanlæg«, og »de i stk. 3 nævnte aftaler« til: »de aftaler, der er nævnt i stk. 3 og 4, 2. pkt.«

eventuelle fortolkningsspørgsmål i relation til de i stk. 3 nævnte aftaler, herunder fordeling af udgifter til udførte arbejder inden for rammerne af den indgåede aftale, og kommer med en indstilling til parterne herom. Parterne kan indbringe rådgiverens indstilling for transport- og energiministeren.

Stk. 5. Transport- og energiministeren afgør eventuelle tvivlsspørgsmål mellem Banedanmark og holdingselskabet henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

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

§ 6. Holdingselskabet kan stifte et aktieselskab, der i samarbejde med transport- og energiministeren forestår den danske del af det forberedende arbejde med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Stk. 2. Aktieselskabet afholder udgifterne til det i stk. 1 nævnte arbejde efter aftale med transport- og energiministeren.

§ 7. Holdingselskabet kan stifte et aktieselskab, der har til formål at være udstederselskab i relation til brobizzordningen, som bruges af A/S Storebæltsforbindelsen, Øresundsbro Konsortiet I/S, Scandlines A/S og Bornholmstrafikken A/S. Aktieselskabet forestår udstedelsen af brobizz og kan fakturere på de nævnte selskabers vegne.

Stk. 2. Aktieselskabet kan stille brobizzordningen til rådighed for andre virksomheder.

§ 8. - - -

Stk. 2. Transport- og energiministeren kan om spørgsmål af væsentlig betydning give de i stk. 2 nævnte aktieselskaber generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed.

8. I § 4, stk. 4, 2. pkt., der bliver stk. 5, 2. pkt., ændres »A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen« til: »A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og A/S Femern Landanlæg«.

9. I § 4, stk. 4, 3. pkt., der bliver stk. 5, 3. pkt., ændres »de i stk. 3 nævnte aftaler« til: »de aftaler, der er nævnt i stk. 3 og 4, 2. pkt.«

10. I § 4, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »A/S Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen« til: »A/S Storebæltsforbindelsen, 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 »de i stk. 2 nævnte aktieselskaber« til: »de aktieselskaber, der er nævnt i stk. 1«.

§ 9. For de i denne lov nævnte aktieselskaber gælder aktieselskabsloven med de ændringer, der følger af denne lov.

§ 10. Holdingselskabet og A/S Storebæltsforbindelsen kan optage lån til finansiering og refinansiering af etablering og drift af den faste forbindelse over Storebælt og tilhørende tilslutningsanlæg.

Stk. 2. Holdingselskabet og A/S Øresundsforbindelsen kan optage lån til finansiering og refinansiering af etablering og drift af 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.

Stk. 3. Holdingselskabet kan optage lån til brug for indskud i eller viderelån til det i § 6 nævnte aktieselskab.

Stk. 4. 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. Sådanne lån må ikke ydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som låntager.

Stk. 5. - - -

Stk. 6. Holdingselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen må ikke udstede garantier for forpligtelser, der påhviler Sund og Bælt Partner A/S eller de i § 6 og § 7 nævnte selskaber.

§ 11. 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.

§ 15. - - -

§ 16. - - -

15. I § 9 ændres »aktieselskabsloven« til: »selskabsloven«.

16. I § 10, *stk. 1* og *stk. 2, 1. og 2. pkt.*, indsættes efter »lån«: »og benytte andre finansielle transaktioner«.

17. § 10, *stk. 3*, ophæves.

Stk. 4-6 bliver herefter stk. 3-5.

18. I § 10, *stk. 4, 2. pkt.*, som bliver *stk. 3, 2. pkt.*, ændres »betaling af renter og afdrag« til: »lån og andre finansielle transaktioner for de selskaber, der er nævnt i *stk. 1* og *2*«.

19. § 10, *stk. 6*, der bliver til *stk. 5*, affattes således:

»*Stk. 5.* Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg må ikke udstede garantier for de forpligtelser, der påhviler selskaberne nævnt i §§ 5-7«.

20. I § 11 ændres »instrumenter« til: »transaktioner«.

Stk. 2-3. - - -

Stk. 4. Føreren af køretøjet skal betale et tillæg ud over den normale betaling, hvis motorvejsforbindelsen benyttes 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 transport- og energiministeren.

Stk. 5. Hvis de i stk. 4 nævnte tillæg ikke betales rettidigt, kan der tillægges 1,3 pct. pr. påbegyndt måned. Renten beregnes fra forfaldsdag, som er 30 dage efter, krav om betaling er afsendt fra selskabet, indtil betaling sker, dog mindst 50 kr. Endvidere kan der opkræves gebyr for erindringskri-velser vedrørende betalingen.

Stk. 6. - - -

Stk. 7. De i stk. 1-6 nævnte betalinger offentliggøres på de pågældende selskabers hjemmesider.

§ 17. A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S kan 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.

Stk. 2. ---

21. § 16, stk. 4, ophæves og i stedet indsættes:

»*Stk. 4.* A/S Storebæltsforbindelsen kan pålægge føreren af et køretøj, der benytter motorvejsforbindelsen uden retmæssig betaling. Tillæg fastsættes af transport- og bygningsministeren.

Stk. 5. For betaling af tillæg efter stk. 4 hæfter, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet, tillige:

- 1) den registrerede ejer af køretøjet,
- 2) den registrerede bruger af køretøjet eller
- 3) den juridiske eller fysiske person, der har indgået den aftale, som føreren har anvendt, om benyttelse af motorvejsforbindelsen.«

Stk. 5-7 bliver herefter stk. 6-8.

22. § 16, stk. 5, der bliver stk. 6, affattes således:

»*Stk. 6.* 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. Selskabet kan opkræve inddrivelsesomkostninger og rykker- og inkassogebyrer i henhold til rentelovens §§ 9 a og 9 b.«

23. I § 16, stk. 7, der bliver stk. 8, ændres »De i stk. 1-6 nævnte betalinger til: »De betalinger, der er nævnt i stk. 1-7,«.

24. § 17, stk. 1, affattes således:

A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Øresundsbro Konsortiet I/S og A/S Femern Landanlæg kan foretage TV-overvågning på henholdsvis den faste forbindelse over Storebælt, den faste forbindelse over Øresund og tilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder betalingsanlæg og tilslutningsanlæg for vej- og togtrafik, samt foretage registrering og opbevaring af billeder fra denne overvågning. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.

25. I § 17 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævningen.«

Stk. 3 bliver herefter til stk. 4.

Stk. 3. Oplysninger i Centralregistret for Motor-køretøjer om den registrerede ejer (bruger) af køretøjer kan videregives til A/S Storebæltsforbindelsen og Øresunds Konsortiet I/S.

§§ 18-22. - - -

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

§ 2

Loven træder i kraft den 1. marts 2017.