

UDKAST

til

Forslag

til

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

(Justering af selskabets retlige rammer)

§ 1

I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S, senest ændret ved lov nr. 581 af 4. maj 2015, lov nr. 686 af 27. maj 2015 og lov nr. 1739 af 27. december 2016 foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, 1. pkt. ændres »BroBizz A/S,« til: »BroBizz A/S og« og »selskabet oprettet i henhold til § 6« udgår.
2. I § 1 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:
»Stk. 4. Sund og Bælt Holding A/S kan foretage aktiviteter med henblik på at forberede opgaver vedrørende regulering af vejtrafik. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade opgaver efter 1. pkt. til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte.
Stk. 5. Forberedende opgaver efter stk. 4 kan alene igangsættes efter pålæg fra transport-, bygnings- og boligministeren.«
3. I § 3 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:
»Stk. 4. A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen kan udvikle og sælge rettigheder i relation til selskabernes arealer, og i den forbindelse indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligretlige organer, myndigheder mv.«
Stk. 4 bliver herefter stk. 5.
4. I § 5 indsættes efter »udføre rådgivning«: », herunder udvikle og sælge ydelser forbundet hermed,«.
5. I § 5 indsættes som 2. pkt.:
»Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligretlige organer, myndigheder mv.«

6. I § 6 ændres »Sund og Bælt Holding A/S kan stifte et aktieselskab, der« til: »BroBizz Operatør A/S«.
7. I § 6 indsættes som 2. pkt.:
»Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligretlige organer, myndigheder mv.«
8. I § 7 indsættes som 2. pkt.:
»Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligretlige organer, myndigheder mv.«
9. I § 16, *stk. 5, 1. pkt.*, indsættes efter »betaling af«: »almindelig takst efter stk. 1 og«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. marts 2019.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til ændringslovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning*
- 2. Lovforslagets enkelte hovedpunkter, opstillet efter emne*
 - 2.1. Forberedelse af regulering af vejtrafik*
 - 2.1.1. Gældende ret*
 - 2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser*
 - 2.2. Arealudvikling og salg*
 - 2.2.1. Gældende ret*
 - 2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser*
 - 2.3. Udvikling og salg af ydelser i Sund og Bælt Partner A/S*
 - 2.3.1. Gældende ret*
 - 2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser*
 - 2.4. Samarbejdsaftaler*
 - 2.4.1. Gældende ret*
 - 2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser*
- 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
- 4. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 6. Miljømæssige konsekvenser*
- 7. Forholdet til EU-retten*
- 8. Hørte myndigheder og organisationer*
- 9. Sammenfattende skema*

1. Indledning

Den gældende lov om Sund og Bælt Holding A/S er fra 2005 og er senest ændret i 2016. Loven omhandler Sund og Bælt Holding A/S og dertil knyttede selskabers opgaver vedrørende de faste forbindelser over Storebælt og Øresund, forberedelse af den faste forbindelse over Femern Bælt og dertilhørende landanlæg, udstedelse af BroBizz-ordningen mv.

Med dette lovforslag foreslås det, at Sund og Bælt-koncernen kan forberede opgaver med vejtrafikregulering, ligesom koncernens retlige rammer generelt justeres med henblik på at understøtte en mere hensigtsmæssig forretningsførelse.

Justeringerne omfatter blandt andet koncernens mulighed for efter pålæg fra transport-, bygnings- og boligministeren at foretage forberedende aktiviteter med henblik på varetagelse af opgaver med forskellige typer regulering af vejtrafik. Den tilføjede kompetence skal ses som en mulighed for, at koncernen aktivt kan indgå i forberedelse af opgaver, hvor dens eksisterende kompetencer vedr. f.eks. opkrævning af betaling fra bilister, teknisk udstyr og it-understøtning kan anvendes på et bredere område. Dette kan potentielt udnyttes, således at brugerne af vejnettet kun kan forholde sig til så få systemindgange som muligt.

Ændringen tildeler ikke koncernen en konkret opgave, men giver udelukkende mulighed for at foretage forberedende aktiviteter, som er nødvendige for eventuelt at gøre koncernen klar til på et senere tidspunkt at få tildelt konkrete opgaver ved lov. Det kan eksempelvis være forberedelse af en opgave med opkrævning af vejbenyttelsesafgifter for udenlandske person- og varebiler, som regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti med aftalen om omlægning af bilafgifter af 21. september 2017 har besluttet at indføre fra 2020. Selskabets kompetencer vurderes også at kunne komme i spil i forhold til at varetage andre lignende opgaver, f.eks. administration af miljøzoneordningen. Muligheden for at forberede nye aktiviteter af denne karakter vil dog altid afhænge af et konkret pålæg fra transport-, bygnings- og boligministeren.

A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen ejer arealer, som selskaberne ikke på nuværende tidspunkt har hjemmel til at kunne udvikle eller sælge rettigheder fra. Det skyldes, at det ikke er en naturlig forlængelse af selskabernes almindelige opgaver. Selskaberne ejer ikke en stor mængde arealer, men der ses et potentiale for at udnytte de arealer, selskaberne ejer. A/S Øresundsforbindelsen ser eksempelvis muligheder i at skabe bedre parkeringsmuligheder for pendlere over stationerne, eksempelvis over Kastrup Station. Med denne hjemmel får selskaberne mulighed for af egen drift at igangsætte arealudvikling, som skal ske inden for rammerne af gældende lovgivning, som eksempelvis miljølovgivning, planlovgivning, konkurrenceretten og statsstøtteren. Selskaberne får også mulighed for at udnytte byggeretten på arealerne og dermed realisere et projekt via samarbejdsaftaler med andre aktører, såsom private virksomheder, offentligretlige organer, myndigheder mv. Ved at give mulighed for samarbejde med andre aktører vil selskabet kunne opnå en større kapital til et projekt, men også opnå adgang til nødvendig ekspertise og erfaring, som selskabet normalt ikke besidder, til gennemførelse af den type projekter. Hjemlen giver også selskabet mulighed for at sælge byggeretten helt. En potentiel køber vil ikke få bedre rettigheder, end selskabet selv har, og projektet vil skulle godkendes af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen, da disse selskaber ejer infrastrukturen, der skal bygges i tilknytning til.

Derudover foreslås det at udvide Sund og Bælt Partner A/S' kompetence. Selskabets kerneopgave er at yde rådgivning vedrørende planlægning, forberedelse, finansiering og anlæg samt drift og vedligehold af infrastruktur. Det ønskes, at selskabet i relation til rådgivningsopgaven også kan udvikle og sælge ydelser. Dette kan eksempelvis være softwareydelser, som f.eks. kan sælges som licensaftaler. Dermed er det tydeliggjort, at selskabet kan følge den generelle markedsudvikling inden for de ydelser, rådgivningsvirksomheder sædvanligvis tilbyder.

Forslaget indeholder også en generel udvidelse af kompetencen for de kommercielle selskaber i koncernen. Det foreslås, at Sund og Bælt Partner A/S, BroBizz Operatør A/S og BroBizz A/S kan indgå samarbejdsaftaler mv. med andre aktører, såsom private virksomheder, offentligretlige organer, myndigheder mv. Et samarbejde bygger på en frivillig aftale mellem de nævnte selskaber og en anden aktør med henblik på at kunne optimere eksempelvis driften på forskellige områder.

Økonomien i udvidelsen af de retlige rammer for de kommercielle selskaber vil være helt adskilt fra de ikke-kommercielle selskabers, herunder økonomien i selskaberne bag de faste forbindelser.

Endvidere tilpasses loven til selskabets nuværende koncern, da Sund og Bælt Holding A/S siden seneste ændring har stiftet datterselskabet BroBizz Operatør A/S, hvilket derfor nu vil blive afspejlet i loven. Derudover skal der ske en præcisering af lovens § 16, stk. 5, hvor det tydeligt skal fremgå, at en given personkreds også hæfter for den almindelige takst udover det tillæg, som pålægges efter uretmæssig kørsel på Storebæltsforbindelsen. Der er tale om lovtekniske justeringer af den gældende lov.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. Forberedelse af regulering af vejtrafik

2.1.1. Gældende ret

I den nuværende lov om Sund og Bælt Holding A/S er der ikke hjemmel til, at selskabet kan foretage aktiviteter med henblik på at varetage opgaver med at regulere vejtrafik.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Sund og Bælt-koncernen har mange års erfaring og kompetencer med vejledning af brugerne og de øvrige aspekter forbundet med opkrævning og inddrivelse af brugerafgifter for benyttelse af de faste forbindelser samt kontrol i forbindelse med håndhævelsen heraf. Koncernen anvender tidssvarende udstyr og it-understøtning, hvilket indebærer, at der er et potentiale for, at dette effektivt kan tjene andre formål end administration af afgiftsordningerne ved de faste forbindelser i Danmark.

Med lovforslaget sikres det derfor, at koncernen får mulighed for at igangsætte forberedelse af opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, som vurderes at kunne blive en del af selskabets opgaveportefølje. Det kan f.eks. være forberedende opgaver så som at teste systemer og foretage anden indledende aktivitet, gennemførelse af udbud m.m. Forberedende opgaver af denne karakter kan alene igangsættes efter pålæg fra transport-, bygnings- og boligministeren.

Lovforslaget giver således ikke hjemmel til, at Sund og Bælt Holding A/S kan varetage en bestemt opgave. Disse skal tildeles selskabet ved lov.

I Aftale mellem Regeringen og Dansk Folkeparti om omlægning af vejafgifter af 21. september 2017 er det besluttet, at der skal indføres periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler i Danmark. Det vurderes, at Sund og Bælt Holding A/S eksempelvis vil kunne varetage denne opgave på baggrund af selskabets eksisterende kompetencer, teknisk udstyr og it-understøtning. Det kan også tænkes, at der på længere sigt vil kunne komme andre opgaver med opkrævning af vejafgifter og eventuelt anden form for regulering af trafik, som Sund og Bælt Holding A/S også vil kunne håndtere effektivt på baggrund af eksisterende kompetencer.

Hjemlen kan alene udnyttes efter pålæg fra transport-, bygnings- og boligministeren. Sund og Bælt Holding A/S får efter pålægget mulighed for at overlade opgaven til et eller flere selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte, hvilket er i overensstemmelse med den almindelige selskabsret. Det er vurderingen, at Sund og Bælt Holding A/S bedst vil kunne afgøre, hvilken del af koncernen som mest hensigtsmæssigt kan varetage en konkret forberedelsesopgave.

2.2. Arealudvikling

Det foreslås, at selskabet skal have hjemmel til at udvikle og sælge rettigheder i relation til de arealer, som Sund og Bælt Holding A/S ejer gennem datterselskaberne A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

2.2.1. Gældende ret

Sund og Bælt Holding A/S har efter nuværende regler ikke mulighed for at udvikle de arealer, som selskabet ejer gennem datterselskaberne.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen ejer arealer, som kan udvikles. Det er et forholdsvis begrænset mængde arealer, som primært består af arealer i tilknytning til stationer på jernbane. Selskaberne har i dag ikke mulighed for at udvikle disse arealer. Der ses dog mulighed for eksempelvis at skabe bedre parkeringsmuligheder for pendlere over stationerne, såsom etablering af parkeringshuse eller lignende.

Ved arealudvikling forstås både udnyttelse af byggeret og byudvikling. Det foreslås, at der også skal være mulighed for salg af arealet, enten før eller efter arealudviklingen er foretaget. Udnyttelse af byggeretten og byudviklingen skal ske under hensynstagen til eksisterende lovgivning, som eksempelvis miljølovgivning, planlovgivning og statsstøtteren. Det betyder, at arealudviklingen f.eks. forudsætter, at den kommune, hvori arealet ligger, udarbejder fornøden lokalplanlægning for det givne projekt. Selskaberne får således ikke anden status end andre arealejere i området. Selskaberne får med den foreslåede bestemmelse også mulighed for at udvikle arealet i samarbejde med private aktører gennem samarbejdsaftaler mv. Med en samarbejdsaftale med andre aktører vil selskaberne kunne opnå større kapital til et projekt, men også opnå adgang til nødvendig ekspertise og erfaring, som koncernen normalt ikke besidder, til gennemførelse af denne type projekter. Rettigheder i relation til arealerne, f.eks. byggeretten, kan også sælges, og en eventuel køber vil

ikke stilles anderledes end selskabet selv. En køber vil også skulle have projektet godkendt af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen, som er infrastrukturejer.

2.3. Udvikling og salg af ydelser i Sund og Bælt Partner A/S

2.3.1 Gældende ret

I den gældende § 5 i lov om Sund og Bælt Holding A/S, har Sund og Bælt Partner A/S mulighed for at yde rådgivning vedrørende planlægning, forberedelse, finansiering og anlæg samt drift og vedligehold af infrastruktur.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at Sund og Bælt Partner A/S, udover at udføre rådgivning, også kan udvikle og sælge ydelser, som sædvanligvis ligger inden for rådgivningsbranchens aktivitetsområde.

Som det fremgår af bemærkningerne til senest ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S, jf. lov nr. 1738 af 27. december 2016 om lov om ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S, er der en stigende efterspørgsel efter selskabets rådgivning om finansiering og drift af infrastrukturanlæg i takt med, at Sund og Bælt-koncernen opnår stadig større viden herom som bygherre såvel som driftsherre for selskaberne i koncernen.

Siden seneste lovændring er der sat øget fokus på brug af teknologi i forbindelse med drift og vedligehold af Storebæltsforbindelsen. Der er bl.a. placeret sensorer på Vestbroens jernbane, som indhenter data fra banen. Der arbejdes på brug af robotter, som i forbindelse med vedligeholdelsesarbejdet kan tilgå broen på svært tilgængelige steder, og droner, der hurtigt og effektivt kan inspicere broens vedligeholdelsesbehov. Koncernens nye tilgang skaber en mængde ny data og algoritmer om vedligeholdelse af kritisk infrastruktur.

I lyset af den nye viden, der opstår som følge af brug af ny teknologi på Storebæltsforbindelsen, oplever koncernen, at efterspørgslen på selskabets rådgivning fortsat er stigende, herunder fra andre aktører i rådgivningsbranchen. Det skyldes, at der på det kommercielle marked ikke er adgang til den type data og algoritmer mv., som kan indsamles og anvendes på kritisk infrastrukturanlæg, som f.eks. Storebæltsforbindelsen, og som drives i statsligt regi. Private rådgivningsvirksomheder og andre infrastrukturejere efterspørger således de data og den viden, som indhentes på Storebæltsforbindelsen, med henblik på at kunne optimere kvaliteten og effektiviteten af deres rådgivningsvirksomhed i relation til driften af store infrastrukturanlæg.

Det foreslås derfor, at selskabet kan udvikle og sælge ydelser kommercielt, herunder data og algoritmer. Salg af ydelser vil have relation til rådgivningsopgaven og skal forstås som aktiviteter, der er sædvanlige inden for rådgivningsbranchen. Der vil fortsat være tale om udvikling og salg af ydelser baseret på erfaring oppebåret på koncernens infrastrukturanlæg. Der kan i den forbindelse være behov for at videreudvikle den pågældende ydelse i Sund og Bælt Partner A/S med henblik på at følge med i den generelle markedsudvikling.

Forslaget skal blandt andet medvirke til at sikre, at statslige selskaber, der i kraft af deres særlige opgavevaretagelse opnår en unik viden, kan stille denne viden til rådighed til gavn for det kommercielle marked.

Forslaget skal i øvrigt ses i sammenhæng med forslaget om, at selskabet kan indgå samarbejdsaftaler mv. Selskabet kan således også sælge de pågældende data, algoritmer mv. med en anden privat rådgivningsvirksomhed som underleverandør. Underleverandøren vil f.eks. levere den nødvendige kvalitetssikring af de relevante data.

Konkret kan der være tale om, at selskabet sælger data og lignende via licensaftaler til private virksomheder. Disse virksomheder kan f.eks. anvende selskabets data og algoritmer til rådgivning og lignende i relation til drift og vedligeholdelse af infrastrukturanlæg.

2.4. Samarbejdsaftaler

2.4.1. Gældende ret

Det fremgår ikke af den gældende lov om Sund og Bælt Holding A/S, at koncernens selskaber har mulighed for at indgå samarbejdsaftaler mv. med andre aktører, såsom private virksomheder, offentlige organer, myndigheder mv.

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med den foreslåede ordning kan de kommercielle selskaber, Sund og Bælt Partner A/S, BroBizz A/S og BroBizz Operatør A/S, indgå samarbejdsaftaler. Samarbejdsaftalerne kan eksempelvis være med private virksomheder, offentlige organer og myndigheder.

Forslaget har generelt til formål at sikre, at selskaberne kan indgå i samarbejder med andre aktører. Samarbejdspartneres kompetencer skal således udnyttes til at skabe en optimering af eksempelvis driften i selskaberne samt videreudvikling for eksempel af de koncepter for effektiv og tidssvarende vedligeholdelse af de faste anlæg, som selskaberne arbejder med. Samarbejdsaftalerne bygger på frivillighed mellem parterne og dermed en ligevægt i forhold til ansvaret i samarbejdsprojektet. Indgåelse af samarbejdsaftaler sker indenfor rammerne af formålsparagraffen for de pågældende selskaber.

3. Økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ingen mindre ubetydelige økonomiske konsekvenser for det offentlige. Hvis en konkret forberedelses opgave tildeles efter pålæg som foreslået i § 1, stk. 4, vil der skulle tildeles et mindre beløb hertil. Eksempelvis er en forberedelses opgave med opkrævning af periodebaserede vejafgifter estimeret til at koste 1 mio. kr.

Lovforslaget har ingen implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Det vurderes endvidere, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for lovforslaget.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke konsekvenser for miljøet.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været i høring fra den 24. oktober 2018 til den 23. november 2018.

Advokatsamfundet, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Dansk Naturfredningsforening, 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 Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, DI Transport, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Rådgivende Ingeniører – FRI, Forbrugerrådet, Ingeniørforeningen – IDA, Jernbanenævnet, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Københavns Lufthavn, Landdistrikternes Fællesråd, NOAH – Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Tårnby Kommune og Øresundsbro Konsortiet.

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

| | Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang) | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang) |
|--|---|---|
| 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. |
| Administrative konsekvenser | Ingen. | Ingen. |

| | | |
|---|----------------------------|----------|
| for borgerne | | |
| Miljømæssige konsekvenser | Ingen. | Ingen. |
| Forholdet til EU-retten | Ingen EU-retlige aspekter. | |
| [Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering]/[Går videre end minimumskrav i EU-regulering] (sæt X) | JA | NEJ X |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Fjernelsen af det i § 6 oprettede selskab (nu BroBizz Operatør A/S) i § 1, stk. 1, 1. pkt. sker som konsekvens af Sund og Bælt-koncernens nye struktur. Brobizz Operatør A/S er oprettet som datterselskab til Brobizz A/S, hvorfor selskabet skal udgå af § 1, stk. 1, 1. pkt. Der er derfor udelukkende tale om en konsekvensændring og dermed en tilpasning af loven til det nuværende billede af Sund og Bælt-koncernen.

Til nr. 2

Efter gældende bestemmelser i lov om Sund og Bælt Holding A/S kan Sund og Bælt Holding A/S ikke foretage aktiviteter, som forbereder en opgave med at regulere vejtrafik.

Det foreslås i § 1, stk. 4, at Sund og Bælt Holding A/S kan foretage aktiviteter med henblik på at forberede en opgave med at regulere vejtrafik. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade opgaver efter stk. 1 til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte.

Sund og Bælt-koncernen har stor erfaring med vejledning af brugere, opkrævning og inddrivelse af betalinger samt kontrol i forbindelse med håndhævelsen af betalingsordningerne på de faste forbindelser. Samtidig har koncernen teknisk udstyr og it-systemer, som på længere sigt vil kunne udnyttes til andre opgaver ved regulering af vejtrafikken.

Selskabet anvender tidssvarende teknologi med henblik på at sikre en optimeret drift af anlæg, infrastruktur og systemer. Eksempelvis har selskabet i 2018 indført et nummerpladegenkendelsessystem i betalingsanlægget på Storebæltsforbindelsen. Brugere af forbindelsen kan således forhåndsregistrere nummerplade og betalingskort, hvorefter betalingen

sker automatisk, når nummerpladen registreres i betalingsanlægget. Bl.a. kan nummerpladegenkendelsesteknologien udnyttes til løsning af andre opgaver, da teknologien både kan anvendes som opkrævnings- og kontrolsystem.

En opgave, som forventes implementeret i nær fremtid, er opkrævning af periodebaserede vejafgifter for udenlandske person- og varebiler. Regeringen og Dansk Folkeparti har indgået en aftale om omlægning af bilafgifter den 21. september 2017. I aftalen indgår det, at der skal indføres periodebaserede vejafgifter for danske og udenlandske køretøjer fra 2020.

Sund og Bælt Holding A/S vil med denne hjemmel kunne forberede aktiviteter med henblik administration af den periodebaserede vejafgift. Selskabet vil blandt andet kunne teste systemer, gennemføre en udbudsproces m.m. Sund og Bælt Holding A/S vurderes at kunne varetage opgaven på grund af dets erfaring med kundehåndtering, opkrævning og kontrol i relation til de faste forbindelser. Selskabets kompetencer vurderes også at kunne komme i spil i forhold til at varetage andre lignende opgaver, f.eks. administration af miljøzoneordningen.

Hjemlen, som ønskes tilvejebragt ved dette lovforslag, giver Sund og Bælt Holding A/S mulighed for at iværksætte forberedende aktiviteter forud for en egentlig opgavevaretagelse, som skal tildeles ved lov.

Sund og Bælt Holding A/S får kompetence til selv at overlade opgaven til de selskaber i koncernen, som Sund og Bælt Holding A/S vurderer bedst til at varetage de indledende aktiviteter.

Det foreslås i § 1, stk. 5, at de indledende aktiviteter efter stk. 4 udelukkende kan igangsættes efter pålæg fra transport-, bygnings- og boligministeren. Traditionelt er Sund og Bælt Holding A/S og dertilhørende datterselskabers opgaver reguleret direkte i lov om Sund og Bælt Holding A/S. Med den foreslåede bestemmelse sikres det, at staten ved transport-, bygnings- og boligministeren igangsætter selskabets forberedende aktiviteter ved et pålæg. Regulering af vejtrafik er en offentligretlig opgave, som ikke uden offentlig kontrol skal kunne igangsættes af selskabet af egen drift. Pålægget vil således i praksis komme fra staten, men der er på den anden side ikke noget til hinder for, at selskabet qua sine aktiviteter i øvrigt gør ministeren opmærksom på eventuelle nye opgaver, som selskabet med fordel ville kunne varetage for staten.

Til nr. 3

Den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1 medfører, at A/S Storebæltsforbindelsen forvalter og driver den faste vejforbindelse over Storebælt. Det fremgår endvidere af § 5, stk. 2, at A/S Øresundsforbindelsen forvalter og driver tilslutningsanlægget for vejtrafik til den faste forbindelse over Øresund.

Det foreslås i § 3, Stk. 4., at A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen kan udvikle og sælge rettigheder i relation til selskabernes arealer.

A/S Øresundsforbindelsen ejer bl.a. arealer over jernbanestationerne, som selskabet også forvalter. Selskabet vil med den foreslåede bestemmelse kunne udvikle på disse arealer. Eksempelvis vil der kunne placeres parkeringsmuligheder for pendlere over stationerne, som eksempelvis et parkeringshus til biler og cykler.

A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen vil med den foreslåede hjemmel af egen drift kunne udnytte alle rettigheder, der er knyttet til en ejers råden over et areal, herunder eksempelvis byggerettigheder, salg af arealet, byudvikling og lignende. Der vil ikke blive tildelt særregler til selskabet i forbindelse med et eventuelt projekt, som derfor skal realiseres i overensstemmelse med gældende regler på området for arealudvikling, herunder miljølovgivning, planlovgivning, konkurrenceretten og statsstøtteren. Det betyder eksempelvis, at inden projektet igangsættes, skal det miljøgodkendes af kommunen og være indeholdt i en lokalplan. Endvidere vil eksempelvis anlægs- og byggeopgaver skulle følge konkurrencerettens udbudsregler.

Selskaberne vil også med den foreslåede ordning kunne arealudvikle f.eks. via en samarbejdsaftale. Med en samarbejdsaftale med andre aktører vil selskabet kunne opnå større kapital til et projekt, men også opnå adgang til nødvendig ekspertise og erfaring, som selskaberne normalt ikke besidder, til gennemførelse af denne type projekter. Selskaberne har også mulighed for at sælge rettigheder i relation til arealet, men en køber vil skulle have et projekt godkendt af infrastrukturejeren, før projektet kan realiseres.

Til nr. 4

Den gældende bestemmelse i § 5 i lov om Sund og Bælt Holding A/S medfører, at Sund og Bælt Partner A/S på et forretningsmæssigt grundlag kan udføre rådgivning vedrørende planlægning, forberedelse, finansiering og anlæg samt drift og vedligehold af infrastruktur.

Som det fremgår af bemærkningerne til seneste ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S, jf. lov nr. 1738 af 27. december 2016 om lov om ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S, er der en stigende efterspørgsel efter selskabets rådgivning om finansiering og drift af infrastrukturanlæg i takt med, at Sund og Bælt-koncernen opnår stadig større viden herom som bygherre såvel som driftsherre for selskaberne i koncernen.

Siden seneste lovændring er der sat øget fokus på brug af teknologi i forbindelse med drift og vedligehold af Storebæltsforbindelsen. Der er blandt andet placeret sensorer på Vestbroens jernbane, som indhenter data fra banen. Der arbejdes på brug af robotter, som i forbindelse med vedligeholdelsesarbejdet kan tilgå broen på svært tilgængelige steder, og droner, der hurtigt og effektivt kan inspicere broens vedligeholdelsesbehov. Koncernens nye tilgang skaber en mængde ny data og algoritmer om vedligeholdelse af kritisk infrastruktur.

I lyset af den nye viden, der opnås som følge af brug af ny teknologi på Storebæltsforbindelsen, oplever koncernen, at efterspørgslen på selskabets rådgivning fortsat er stigende, herunder fra andre aktører i rådgivningsbranchen. Det skyldes, at der på det kommercielle marked ikke er adgang til den type data og algoritmer mv., som kan indsamles om kritisk infrastrukturanlæg, som f.eks. Storebæltsforbindelsen, og som drives i statsligt regi. Private rådgivningsvirksomheder og andre infrastrukturejere efterspørger således de data og den viden, som indsamles på Storebæltsforbindelsen med henblik på at kunne optimere kvaliteten og effektiviteten af deres rådgivningsvirksomhed i relation til driften af store infrastrukturanlæg.

Det foreslås derfor, at selskabet kan udvikle og sælge ydelser kommercielt, herunder data og algoritmer. Salg af ydelser vil have relation til rådgivningsopgaven og skal forstås som aktiviteter, der er sædvanlige inden for rådgivningsbranchen. Der vil fortsat være tale om udvikling og salg af ydelser baseret på erfaring opnået på koncernens infrastrukturanlæg. Der kan i den forbindelse være

behov for at videreudvikle den pågældende ydelse i Sund og Bælt Partner A/S med henblik på at følge med den generelle markedsudvikling.

Forslaget skal blandt andet medvirke til at sikre, at statslige selskaber, der i kraft af deres særlige opgavevaretagelse opnår en unik viden, kan stille denne viden til rådighed til gavn for det kommercielle marked.

Forslaget skal i øvrigt ses i sammenhæng med forslaget om, at selskabet kan indgå samarbejdsaftaler mv. Selskabet kan således også sælge de pågældende data, algoritmer mv. med en anden privat rådgivningsvirksomhed som underleverandør. Underleverandøren vil f.eks. kunne levere den nødvendige kvalitetssikring af de relevante data.

Konkret kan der være tale om, at selskabet sælger data og lignende via licensaftaler til private virksomheder. Disse virksomheder kan f.eks. anvende selskabets data og algoritmer til rådgivning og lignende i relation til drift og vedligeholdelse af infrastrukturanlæg.

Til nr. 5

Den gældende bestemmelse i § 5 i lov om Sund og Bælt Holding A/S medfører, at Sund og Bælt Partner A/S på et forretningsmæssigt grundlag kan udføre rådgivning vedrørende planlægning, forberedelse, finansiering og anlæg samt drift og vedligehold af infrastruktur.

Den foreslåede bestemmelse i lovens § 5, 2. pkt. vil medføre, at Sund og Bælt Partner A/S vil kunne indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligtretlige organer, myndigheder mv.

Ved en samarbejdsaftale forstås herunder også et frivilligt partnerskab, hvor parterne har mulighed for at deles om ansvaret, således at Sund og Bælt Partner A/S ikke står alene med ansvaret, og således at Sund og Bælt Partner A/S kan drage nytte af samarbejdspartneres kompetence. Samarbejdet sker indenfor rammerne af selskabets formålsparagraf.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Til nr. 6

Den gældende bestemmelse i § 6 i lov om Sund og Bælt Holding A/S medfører, at 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.

Indsættelse af BroBizz Operatør A/S i § 6 sker som konsekvens af, at selskabet er oprettet siden seneste lovændring. Der er derfor udelukkende tale om en konsekvensændring og dermed en tilpasning af loven til det nuværende billede af Sund og Bælt-koncernen.

Til nr. 7

Den gældende bestemmelse i § 6 i lov om Sund og Bælt Holding A/S medfører, at Sund og Bælt Holding A/S kan stifte et aktieselskab (nu BroBizz Operatør A/S), 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, og således at Sund og Bælt Partner A/S kan drage nytte af samarbejdspartneres kompetence. Samarbejdet sker indenfor rammerne af selskabets formålsparagraf.

Den foreslåede bestemmelse i lovens § 6, 2. pkt. vil medføre, at det stiftede aktieselskab, nu BroBizz Operatør A/S, vil kunne indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligretlige organer, myndigheder mv.

Ved en samarbejdsaftale forstås herunder også et frivilligt partnerskab, hvor parterne har mulighed for at deles om ansvaret, således at BroBizz Operatør A/S ikke står alene med ansvaret.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Til nr. 8

Den gældende bestemmelse i § 7 i lov om Sund og Bælt Holding A/S medfører, at BroBizz A/S har til formål at være udsteder af BroBizzordningen og lignende tjenester med relation til transport og infrastruktur

Den foreslåede bestemmelse i lovens § 7, 2. pkt. vil medføre, at BroBizz A/S vil kunne indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligretlige organer, myndigheder mv.

Ved en samarbejdsaftale forstås herunder også et frivilligt partnerskab, hvor parterne har mulighed for at deles om ansvaret, således at BroBizz A/S ikke står alene med ansvaret, og således at Sund og Bælt Partner A/S kan drage nytte af samarbejdspartneres kompetence. Samarbejdet sker indenfor rammerne af selskabets formålsparagraf.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Til nr. 9

I medfør af den gældende bestemmelse i § 16, stk. 1 i lov om Sund og Bælt Holding A/S, opkræver A/S Storebæltsforbindelsen betaling for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt.

Den gældende bestemmelse i § 16, stk. 4 i lov om Sund og Bælt Holding A/S medfører, at A/S Storebæltsforbindelsen kan pålægge føreren af et køretøj, der benytter motorvejsforbindelsen uden retmæssig betaling herfor, at betale et tillæg ud over den normale betaling. Tillæg fastsættes af transport-, bygnings- og boligministeren.

Den gældende bestemmelse i § 16, stk. 5 i lov om Sund og Bælt Holding A/S medfører, at 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.

Den foreslåede bestemmelse i § 15, stk. 1, 1. pkt. medfører, at personkredsen som nævnt i § 16, stk. 5, udover det nævnte tillæg i § 16, stk. 4 også hæfter for den almindelige betaling efter § 16, stk. 1.

Den almindelige takst indføres, da det aldrig har været tiltænkt, at den angivne personkreds kun skulle hæfte for tillægget. Ændringen giver Sund og Bælt Holding A/S nemmere ved at få opkrævet hele det skyldige beløb. Efter den almindelige aftaleret, er det brugeren af køretøjet, som hæfter for den almindelige betaling, da det er denne, som A/S Storebæltsforbindelsen aftaler ydelsen med. Ved uretmæssig brug af Storebæltsforbindelsen hæfter den angivne personkreds for tillægget og bør også hæfte for den almindelige takst.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. marts 2019.

Til § 3

Det foreslås, at denne lov ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, da lov om Sund og Bælt Holding A/S, jf. lov nr. 558 af 24. juni 2005 med senere ændringer ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Bilag

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

| <i>Gældende formulering</i> | <i>Lovforslaget</i> |
|--|---|
| <p>§ 1. 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 og 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 delvis, direkte eller indirekte, varetage opgaver i form af styring af finansiering, drift og vedligeholdelse. Sund og Bælt Holding A/S kan</p> | <p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S, senest ændret ved lov nr. 581 af 4. maj 2015, lov nr. 686 af 27. maj 2015 og lov nr. 1739 af 27. december 2016 foretages følgende ændring:</p> <p>1. I § 1, stk. 1, 1. pkt. ændres »Brobizz A/S,« til: »Brobizz A/S og« og »selskabet oprettet i henhold til § 6« udgår.</p> <p>2. I § 1 indsættes efter stk. 3 som nye stykker: »Stk. 4. Sund og Bælt Holding A/S kan foretage aktiviteter med henblik på at forberede opgaver vedrørende regulering af vejtrafik. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade opgaver efter 1.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>overlade disse opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte.</p> <p><i>Stk. 2-3. ---</i></p> <p>§ 3. --- <i>Stk. 1-4. ---</i></p> <p>§ 5. Sund og Bælt Partner A/S kan på et forretningsmæssigt grundlag udføre rådgivning vedrørende planlægning, forberedelse, finansiering og anlæg samt drift og vedligehold af infrastruktur.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 7. BroBizz A/S har til formål at være udsteder af brobizzordningen og lignende tjenester med relation til transport og infrastruktur.</p> <p>§ 16. --- <i>Stk. 1-4. ---</i> <i>Stk. 5.</i> For betaling af tillæg efter stk. 4 hæfter, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget</p> | <p>pkt. til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Forberedende opgaver efter stk. 4 kan alene igangsættes efter pålæg fra transport-, bygnings- og boligministeren.«</p> <p>3. I § 3 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke: »<i>Stk. 4.</i> A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen kan udvikle og sælge rettigheder i relation til selskabernes arealer, og i den forbindelse indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligtretlige organer, myndigheder mv.« Stk. 4 bliver herefter stk. 5.</p> <p>4. I § 5 indsættes efter »udføre rådgivning«: », herunder udvikle og sælge ydelser forbundet hermed,«.</p> <p>5. I § 5 indsættes som 2. pkt.: »Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligtretlige organer, myndigheder mv.«</p> <p>6. I § 6 ændres »Sund og Bælt Holding A/S kan stifte et aktieselskab, der« til: »BroBizz Operatør A/S«.</p> <p>7. I § 6 indsættes som 2. pkt.: »Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligtretlige organer, myndigheder mv.«</p> <p>8. I § 7 indsættes som 2. pkt.: »Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler mv. med virksomheder, offentligtretlige organer, myndigheder mv.«</p> <p>9. I § 16, <i>stk. 5, 1. pkt.</i>, indsættes efter »betaling af«: »almindelig takst efter stk. 1 og«.</p> |
|---|---|

er i besiddelse af køretøjet, tillige
1-3) ---
Stk. 6-8. ---

§ 2

Loven træder i kraft 1. marts 2019.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.