

Lovforslag nr. L 145. Fremsat den 18. januar 1995 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om privatbanerne

§ 1

I lov nr. 295 af 6. juni 1984 om privatbanerne, som ændret ved lov nr. 192 af 29. marts 1989, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *stk. 1*, ændres »ministeren for offentlige arbejders« til: »trafikministerens«, i § 2, *stk. 2*, og i § 5, *stk. 2*, ændres »Ministeren for offentlige arbejder« til: »Trafikministeren«, og i § 3, *stk. 5* og i § 5, *stk. 1*, ændres »ministeren for offentlige arbejder« til: »trafikministeren«.

2. I § 3, *stk. 1*, ændres »jfr. dog *stk. 2* og *3*« til: »jf. dog *stk. 2-5*«.

3. I § 3 indsættes efter *stk. 2* som nye stykker:
»*Stk. 3.* Udfører banevirksomheden busvirksomhed, som ikke er udskilt i et selvstændigt aktieselskab efter § 5 a, skal der ved opgørelsen af driftsunderskuddet ses bort fra underskud som følge af denne busvirksomhed, hvorimod et eventuelt overskud skal medregnes.

Stk. 4. Er busvirksomheden i henhold til § 5 a, udskilt i et selvstændigt aktieselskab, indgår udbytte til banevirksomheden fra busselskabet i beregningsgrundlaget for driftstilskuddet.«

Stk. 3-5 bliver herefter *stk. 5-7*.

4. I § 5, *stk. 1*, ændres »i henhold til § 3, *stk. 1*, *2* og *4*« til: »i henhold til § 3, *stk. 1*, *2* og *6*«.

5. Efter § 5 indsættes:

»§ 5 a. Banevirksomheden kan med trafikministerens godkendelse oprette et aktieselskab med det formål at drive busvirksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.

Stk. 2. Selskabet overtager driften af den buskørsel, der udføres af den pågældende privatbane.

Stk. 3. Selskabet kan med trafikministerens godkendelse udføre busvirksomheden i helt eller delvist ejede datterselskaber eller i samarbejde med andre virksomheder.«

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Forslaget har til formål at skabe grundlag for, at den busvirksomhed, der i dag udføres af privatbanerne, kan udskilles i datterselskaber, såfremt den enkelte privatbane finder dette hensigtsmæssigt.

For de 13 privatbaner gælder lov nr. 295 af 6. juni 1984 om privatbanerne, som ændret ved lov nr. 192 af 29. marts 1989. Banerne modtager offentligt tilskud til dækning af driftsunderskuddet samt udgifter til investering i jernbanedriften fra staten og de kommuner og amtskommuner, der er interesserede i privatbanen, med henholdsvis 70 pct. og 30 pct., medens pensionsudgifterne fordeles i forholdet 85 pct.-15 pct. mellem staten og kommunerne.

Det fremgår af bemærkningerne til loven, at underskuddet vedrørende privatbanernes rutebiltrafik kan indgå ved udregningen af driftsunderskuddet, idet denne rutebiltrafik ofte erstatter jernbanetrafikken, og dermed må ses i naturlig sammenhæng med denne. Derimod kan underskud i forbindelse med privatbanens drift af fragtruter ikke indgå i grundlaget for beregningen af driftstilskuddet.

De 9 privatbaner, der er beliggende uden for hovedstadsområdet, udfører rutebiltrafik for fælleskommunale trafikselskaber eller amtskommuner og primærkommuner, idet denne virksomhed i dag giver overskud. Af de 9 baners samlede indtægter stammer 2/3 fra busdriften. De har 155 busser i drift, og ialt 435 årsværk er beskæftiget i busvirksomheden, heraf ca. 385 chauffører.

Rutekørslen har i altovervejende grad været udført på grundlag af standardentreprenørkontrakter, der fastlægger ensartede vilkår for betalingen af den udførte kørsel. EU-bestemmelser indebærer imidlertid, at denne rutekørsel for offentlige myndigheder skal udbydes, og foreløbige udbudssrunder har vist et gennemsnitligt fald i betalingen i størrelsesorden 10 pct.

Overgangen fra standardentreprenørkontrakt til udbud, hvor også udenlandske busselskaber kan byde, medfører således en skærpet konkurrence, der må forventes at medføre omfattende strukturelle tilpasninger i branchen i de kommende år, hvilket har

givet anledning til overvejelser i privatbanerne om at udskille busvirksomheden fra privatbanerne i selvstændige selskaber.

Der er ikke i privatbaneloven fastsat regler om, at privatbaner kan oprette datterselskaber, og i forarbejderne hertil er der heller ikke anført noget herom. Denne tvivl tilsiger, at der tilvejebringes hjemmel hertil ved den foreslåede ændring af privatbaneloven.

2. Efter lovforslaget kan trafikministeren godkende, at en privatbane, der i dag udfører rutebilkørsel, udskiller denne virksomhed i et datterselskab ved indskydelse af busvirksomheden som apportindskud i overensstemmelse med aktieselskabslovens regler herom, hvilket forudsætter udarbejdelse af vurderingsberetning og åbningsbalance med angivelse af de aktiver og passiver, der overdrages til det nye selskab, herunder busmateriel, garageanlæg m.v. Ved udskillelsen vil der skulle indbetales et stiftertilgodehavende til privatbanen, idet dette beløb må fastsættes således, at datterselskabet får en kapitalstruktur, der indebærer, at selskabet ikke får en konkurrencefordel i forhold til andre busvirksomheder.

Dette er også baggrunden for den foreslåede ændring af privatbaneloven, hvorefter der ved opgørelsen af privatbanernes driftstilskud skal ses bort fra et eventuelt underskud som følge af busvirksomhed, medens et eventuelt overskud fra privatbanens busvirksomhed eller udbytte fra busaktieselskabet skal medregnes i opgørelsen. Herved vil privatbanernes busvirksomhed blive udført i fair og lige konkurrence med andre busvirksomheder.

Som anført vil overgangen fra standardentreprenørkontrakt til udbud, hvor også udenlandske busselskaber kan byde, medføre en skærpet konkurrence på markedet for rutebilkørsel og dermed usikkerhed om, hvorvidt den enkelte busvirksomhed kan opretholde sit hidtidige kørselsomfang. Dette gælder også privatbanernes busvirksomhed og også i det tilfælde, hvor denne udskilles i datterselskaber.

3. De økonomiske konsekvenser for staten vil afhænge af i hvilket omfang, privatbanerne ønsker at

stifte datterselskaber og tidspunktet herfor, og konsekvenserne er derfor vanskelige at kvantificere.

Selv uden en gennemførelse af lovforslaget er det vanskeligt at forudsige, hvorledes privatbanernes busvirksomhed vil påvirke banernes driftsunderskud, og dermed det statslige tilskud til dækning heraf.

De 9 privatbaner, der udfører busvirksomhed, har i årene 1991-1993 haft et samlet overskud på henholdsvis 4,7, 7,9 og 11,3 mio. kr., hvilket har reduceret statens tilskud med et beløb svarende til 70 pct. heraf. Ved de kommende licitationer må påregnes lavere priser som følge af den skærpede konkurrence, ligesom der er risiko for, at privatbanerne helt eller delvis mister kørsel.

Lovforslaget indebærer, at der i tilfælde af et egentligt underskud vedrørende privatbanens buskørsel ikke længere ydes statsligt tilskud til dækning heraf.

Stiftelsen af datterselskaber vil medføre, at der fremover hverken er driftsindtægter eller driftsudgifter vedrørende busvirksomheden i den enkelte bane. Eventuelt vil banen herefter modtage overskud fra busvirksomheden i datterselskabet i form af udbytte fra dette, der således indgår i privatbanens beregningsgrundlag for driftstilskud, ligesom privatbanen ved busselskabets oprettelse modtager et stiftertilgodehavende, der indgår i privatbanens resultatopgørelse og balance.

For det personale, der på overtagelsestidspunktet gør tjeneste i privatbanens busvirksomhed, gælder lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

4. Forslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet og Finansministeriet. Det er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos berørte organisationer, hvis udtalelser vil blive over-

sendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der er tale om en række formelle ændringer som følge af, at Ministeriet for offentlige arbejder er ændret til Trafikministeriet.

Til nr. 2 og nr. 4

Ændringerne er en konsekvens af indsættelsen af to nye stykker i § 3.

Til nr. 3

I bestemmelsen i stk. 3 fastslås, at der fremover ved opgørelsen af privatbanens driftsunderskud skal ses bort fra underskud som følge af privatbanens buskørsel, medens et eventuelt overskud skal medregnes. Dette svarer til den ordning, der gælder for så vidt angår privatbanernes drift af fragtruter.

Efter bestemmelsen i stk. 4 skal der ved beregningen af driftstilskuddet tages hensyn til det udbytte banen måtte få fra det aktieselskab, hvori busdriften er udskilt.

Til nr. 5.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger, at det er privatbanen, der træffer beslutning om udskillelse af busvirksomheden i et aktieselskab, idet dette skal godkendes af trafikministeren, der efter bestemmelsen i stk. 3 ligeledes skal godkende, såfremt busvirksomheden ønskes udført i helt eller delvist ejede datterselskaber eller i samarbejde med andre virksomheder.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

§ 1

I lov nr. 295 af 6. juni 1984 om privatbanerne, som ændret ved lov nr. 192 af 29. marts 1989, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, ændres »ministeren for offentlige arbejders« til: »trafikministerens«, i § 2, stk. 2, og i § 5, stk. 2, ændres »Ministeren for offentlige arbejder« til: »Trafikministeren«, og i § 3, stk. 5 og i § 5, stk. 1, ændres »ministeren for offentlige arbejder« til: »trafikministeren«.

2. I § 3, stk. 1, ændres »jfr. dog stk. 2 og 3« til: »jf. dog stk. 2-5«.

§ 3. Af en banevirksomheds driftsunderskud samt udgifter til investering i jernbanemateriel og anlægsarbejder til jernbanedriften betaler staten 70 pct. mod, at kommuner og amtskommuner, der er interesserede i banevirksomheden, betaler 30 pct., jfr. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Ved opgørelsen af driftsunderskuddet ses bort fra pensionsudgifterne. Staten betaler 85 pct. af disse udgifter, og de kommuner og amtskommuner, der er interesserede i banevirksomheden, betaler 15 pct.

Stk. 3. Ved opgørelsen af driftsunderskuddet ses bort fra underskud som følge af drift af fragtruter.

Stk. 4. Der kan ske udbetaling a conto af tilskuddene på grundlag af budgettet for virksomheden.

Stk. 5. Udbetaling af tilskud og a contoudbetaling sker på grundlag af et årsregnskab henholdsvis et budget, der er godkendt af ministeren for offentlige arbejder, og er i øvrigt betinget af, at vedtægten for banevirksomheden er godkendt af ministeren for offentlige

arbejder, og at banevirksomheden følger de bestemmelser, som ministeren træffer i medfør af vedtægten.

3. I § 3 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:
»Stk. 3. Udfører banevirksomheden busvirksomhed, som ikke er udskilt i et selvstændigt aktieselskab efter § 5 a, skal der ved opgørelsen af driftsunderskuddet ses bort fra underskud som følge af denne busvirksomhed, hvorimod et eventuelt overskud skal medregnes.

Stk. 4. Er busvirksomheden i henhold til § 5 a, udskilt i et selvstændigt aktieselskab, indgår udbytte til banevirksomheden fra busselskabet i beregningsgrundlaget for driftstilskuddet.«

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 5-7.

4. I § 5, stk. 1, ændres »i henhold til § 3, stk. 1, 2 og 4« til: »i henhold til § 3, stk. 1, 2 og 6«.

§ 5. Uenighed mellem de kommuner og amtskommuner, der er interesserede i en banevirksomhed, om den indbyrdes fordeling af de kommunale tilsvær i henhold til § 3, stk. 1, 2 og 4, kan af banevirksomheden indbringes for ministeren for offentlige arbejder til endelig administrativ afgørelse.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder træffer endvidere den endelige administrative afgørelse om, hvorvidt en kommune eller amtskommune skal anses for at være interesseret i en banevirksomhed.

5. Efter § 5 indsættes:

»§ 5 a. Banevirksomheden kan med trafikministerens godkendelse oprette et aktieselskab med det formål at drive busvirksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.

Stk. 2. Selskabet overtager driften af den buskørsel, der udføres af den pågældende privatbane.

Stk. 3. Selskabet kan med trafikministerens godkendelse udføre busvirksomheden i helt eller delvist ejede datterselskaber eller i samarbejde med andre virksomheder.«