

F. t. l. om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne

Lovforslag nr. L 67, Fremsat den 1. november 2000 af trafikministeren (Jacob Buksti)

Forslag

til

Lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til i overensstemmelse med aftale af 5. april 2000 mellem regeringen, Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd at overdrage de staten tilhørende aktier i privatbaneaktieselskaber til vedkommende amtsråd og Hovedstadens Udviklingsråd.

§ 2. Banestrækningen Hillerød-Snekkersten (Lille Nord) overdrages i overensstemmelse med aftale af 3. maj 2000 mellem regeringen og Hovedstadens Udviklingsråd til Hovedstadens Udviklingsråd.

Stk. 2. Tinglysningsmæssig registrering af Hovedstadens Udviklingsråds rettigheder og adkomstforhold kan ske på grundlag af denne lov uden erlæggelse af afgifter og gebyrer.

Stk. 3. Såfremt regelmæssig passagertrafik opfører på banestrækningen Hillerød-Snekkersten, har staten ret til vederlagsfrit at overtage jernbaneinfrastrukturen med tilhørende arealer, stationsbygninger m.v.

Stk. 4. Statens ret til overtagelse af jernbaneinfrastruktur efter stk. 3 har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

§ 3. I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, som ændret ved § 10 i lov nr. 1230 af 27. december 1996, § 35 i lov nr. 289 af 18. maj 1998 og § 3 i lov nr. 399 af 2. juni 1999, foretages følgende ændring:

1. Efter § 6 indsættes i kapitel 4:

»§ 6 a. Amtsrådet kan

- 1) indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service,
- 2) virke som infrastrukturforvalter efter lov om jernbanevirksomhed m.v. og
- 3) deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbandedrift, jf. dog § 6 b, stk. 2.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af amtsrådets beføjelser efter stk. 1. Amtsrådet kan beslutte helt eller delvist at overlade sine beføjelser efter stk. 1 til det i § 4, stk. 3, nævnte udvalg.

§ 6 b. Aktieselskaber, der udfører jernbandedrift i henhold til koncession udstedt i medfør af anlægsloven for den pågældende jernbane (privatbane), står under amtsrådets økonomiske og administrative tilsyn og er forpligtet til at meddele amtsrådet enhver oplysning om selskabets forhold, som amtsrådet måtte forlange. Aktieselskabernes vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af amtsrådet. Såfremt flere myndigheder måtte være kompetente efter 1. og 2. pkt., afgør trafikministeren efter anmodning, hvordan tilsynet skal udøves.

Stk. 2. I selskaber, der alene udøver virksomhed som nævnt i stk. 1 eller anden jernbanetrafik udført som offentlig service, kan et amtsråd udøve bestemmende indflydelse. Et amtsråd kan ligeledes udøve bestemmende indflydelse i et selskab, der inden for amtet udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbandedrift. Såfremt et

amtsråd opnår bestemmende indflydelse i et selskab, der ikke udelukkende udfører den i 1. og 2. pkt. nævnte virksomhed, skal aktiviteterne i selskabet og i andre selskaber, som det pågældende selskab kontrollerer, eller amtsrådets deltagelse heri inden for rimelig tid efter den erhvervelse, der giver bestemmende indflydelse, tilpasses således, at amtsrådets fremtidige deltagelse er i overensstemmelse med 1. og 2. pkt.

Stk. 3. Amtsrådet kan yde selskaber som nævnt i stk. 1 støtte til anlæg og drift omfattet af koncessionen. Amtsrådet kan beslutte at overlade det i § 4, stk. 3, nævnte udvalg sine beføjelser til at yde støtte, og i så fald udøves tilsynet efter stk. 1 af udvalget. Amtsrådet betaler udgifter til pension i de i stk. 1 nævnte selskaber.

Stk. 4. Et selskab som nævnt i stk. 1 kan beslutte at overdrage den selskabet tilhørende jernbaneinfrastruktur til vedkommende amtsråd eller til tredjemand.

Stk. 5. Trafikministeren kan tillade, at et selskab som nævnt i stk. 1 driver jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil selskabet har koncession.

§ 6 c. § 6 b finder tilsvarende anvendelse for banestrækningen Høng-Slagelse.«

§ 4. I lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, som ændret ved § 9 i lov nr. 1230 af 27. december 1996, § 34 i lov nr. 289 af 18. maj 1998, § 12 i lov nr. 355 af 2. juni 1999 og § 2 i lov nr. 399 af 2. juni 1999, foretages følgende ændring:

1. Efter § 4 indsættes:

»§ 4 a. Hovedstadens Udviklingsråd kan

- 1) indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service,
- 2) virke som infrastrukturforvalter efter lov om jernbanevirksomhed m.v. og
- 3) deltage med bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbane-drift.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af Hovedstadens Udviklingsråds beføjelser efter stk. 1.

§ 4 b. Aktieselskaber, der udfører jernbane-drift i henhold til koncession udstedt i medfør af anlægsloven for den pågældende jernbane (privatbane), står under Hovedstadens Udviklingsråds økonomiske og administrative tilsyn og er forpligtet til at meddele Hovedstadens Udviklingsråd enhver oplysning om selskabets forhold, som rådet måtte forlange. Aktieselskabernes vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af Hovedstadens Udviklingsråd.

Stk. 2. Hovedstadens Udviklingsråd kan yde selskaber som nævnt i stk. 1 støtte til anlæg og drift omfattet af koncessionen. Hovedstadens Udviklingsråd betaler udgifter til pension i de i stk. 1 nævnte selskaber.

Stk. 3. Et selskab som nævnt i stk. 1 kan beslutte at overdrage den selskabet tilhørende jernbaneinfrastruktur til Hovedstadens Udviklingsråd eller til tredjemand.

Stk. 4. Trafikministeren kan tillade, at et selskab som nævnt i stk. 1 driver jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil selskabet har koncession.«

§ 5. I lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 810 af 28. oktober 1999, foretages følgende ændring:

1. I § 67, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »lov om havne«: », samt tjenestemandslignende ansatte ved privatbanerne«.

§ 6. I lov om en kommunal tjenestemandstret, jf. lovbekendtgørelse nr. 27 af 18. januar 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »Hovedstadens Sygehusfællesskab«: »samt ved privatbanerne«.

2. I § 2, stk. 3, indsættes som nr. 4:

»4) Medarbejdere ansat i henhold til lønningssystemet for tjenestemænd ved danske privatbaner.«

3. I § 3, stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »Hovedstadens Sygehusfællesskab«: », privatbaner«.

4. I § 4, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »Hovedstadens Sygehusfællesskab«: »samt privatbaner«.

5. I § 4, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »Hovedstadens Sygehusfællesskab«: », privatbaner«.

6. I § 4, stk. 2, indsættes efter »kommunalbestyrelse,«: »privatbane,«.

§ 7. I lov nr. 39 af 31. marts 1874 om en Jernbane fra Vemb Station til Lemvig eller dens Havn foretages følgende ændring:

1. I § 3 udgår: »6,«.

§ 8. I lov nr. 59 af 12. maj 1882 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Hou Havn over Odder til et Punkt paa Statsbanen mellem Skanderborg og Aarhus foretages følgende ændring:

1. I § 3 ændres »§§ 4, 5 og 6« til: »§§ 4 og 5«.

§ 9. Loven træder i kraft den 1. januar 2001.

Stk. 2. Samtidig ophæves følgende love og bestemmelser:

- 1) § 9 i lov nr. 56 af 25. marts 1872 angaaende Anlæg og Drift af en lollandsk-falstersk Jernbane.
- 2) § 6 i lov nr. 71 af 23. maj 1873 om Bemyndigelse for Regjeringen til at meddele Koncession paa forskellige Jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster.
- 3) Lov nr. 195 af 7. juni 1958 om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger.
- 4) Lov om privatbanerne, jf. lovbekendtgørelse nr. 286 af 2. maj 1995.

Stk. 3. Trafikministeren bemyndiges til at opheve bestemmelser i koncessioner (privatbaneeneretsbevillinger), som er i modstrid med Danmarks internationale forpligtelser, eller som ikke er tidssvarende.

§ 10. Adgangen for koncessionshavere til at drive jernbanevirksomhed berøres ikke af, at de hidtidige koncessioner udløber, forudsat lovgivningens øvrige betingelser for at drive virksomheden er opfyldt.

Stk. 2. Jernbaner, der indtil lovens ikrafttræden har været drevet i henhold til koncession, anses fortsat for omfattet af lovgivningens bestemmelser om privatbaner uanset koncessionens udløb.

Stk. 3. Ved udløb af koncessioner forbliver bestemmelser om ret for staten til at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur i kraft, så længe der drives regelmæssig passagertrafik på den pågældende strækning og indtil et år efter meddelelse til trafikministeren om ophør af sådan drift.

§ 11. Ved anvendelse af bestemmelser i lov eller koncession om ret for staten til at overtage privatbaners infrastruktur skal tilskud ydet af det offentlige til de pågældende privatbaners drift eller anlæg efter den 1. januar 2001 ikke medregnes som indtægt for de pågældende privatbaner ved opgørelse af anlæggenes nettoudbytte eller ved beregning af værdien af aktierne i selskaberne. Tilsvarende skal der bortses fra et eventuelt tilskudselement i betaling ydet af det offentlige i henhold til kontrakt om udførelse af trafik som offentlig service.

Stk. 2. Bestemmelser i lov eller koncession om ret for staten til at overtage privatbaners infrastruktur har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Som led i finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999 mellem regeringen (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre), SF og Enhedslisten er der den 5. april og 3. maj 2000 indgået aftaler mellem regeringen og Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) om overdragelse af statens ejerandele i privatbanerne samt Lille Nord. Dette lovforslag udmønter de indgåede aftaler.

De fleste privatbaner er mere end hundrede år gamle og blev i sin tid etableret ved en anlægslov kombineret med en koncession. Banerne blev anlagt af private aktieselskaber, men i vid udstrækning med offentlig deltagelse i anlæggenes finansiering. Statens aktier i selskaberne hidrører primært fra disse indskud.

På et tidspunkt var der omtrent 70 privatbaner i Danmark, men de fleste af disse er i dag nedlagt eller sammenlagt med DSB, således at der i dag er 13 privatbaner tilbage. De fordeler sig med fem i Jylland, en på Lolland og syv på Sjælland, jf. figur 1.

I 1999 producerede privatbanerne 7,5 mio. togkilometer og 204,9 mio. passagerkilometer. Det svarer til ca. 12 pct. af den samlede antal kørte togpassagerkilometer og ca. 4 pct. af det samlede passagertransportarbejde med jernbane.

Uanset opland, standsningsmønster og længde skønnes banerne at have nogenlunde ens sammensætning af passagerer med hensyn til rejseformål. Som gennemsnit skønnes gruppen af passagerer til arbejde

eller uddannelse at udgøre omkring 65 pct., indkøbs- og fritidsrejsende omkring 25 pct. og rejsende med andre formål omkring 10 pct.

Privatbanernes væsentligste funktion er at betjene banernes opland og lokalsamfund. En del af banerne har nærmest karakter af at være nærbane for en større købstad og dens forstæder. Den overvejende del af rejseaktiviteterne på privatbanerne foregår da også inden for den lokale strækning.

Derudover indgår alle 13 privatbaner som led i den regionale trafikbetjening i de respektive egne af landet og er tæt koordineret med de øvrige regionale/lokale transportformer. Således har alle banerne forbindelser til lokale eller regionale busruter, mens fire baner på Sjælland tillige har forbindelse til S-togsnettet.

Endvidere fungerer stort set alle privatbanerne som tilbringere til DSB's fjerntrafiksystem og er dermed en del af det landsdækkende skinnede trafiksystem, idet privatbanerne – med undtagelse af tre – alle har forbindelse til en DSB-station, hvorfra der afgår regionale tog eller Intercitytog. Det skønnes, at omkring 20 pct. af det samlede antal rejsende rejser videre med DSB.

Endelig har en række baner forbindelse til færgeruter med indenlandsk eller udenlandsk anløbshavn.

I 1999 havde privatbanerne et driftsunderskud på 124,2 mio. kr. og investeringer på 76,9 mio. kr. Banernes driftsunderskud og investeringer har indtil nu været dækket af staten med 70 pct., medens i de banerne interesserede amtskommuner og kommuner har dækket resten.

Figur 1

Privatbanerne og "Lille Nord"s indplacering i det danske jernbanenet



Privatbanerne er aktieselskaber, og hovedparten drives som sådanne. Ved Hornbækbanen og Nærumbanen er banedriften bortforpagtet til kommunale driftsselskaber, idet dog forpagtningsaftalen mellem

Helsingør Kommune og A/S Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen udløber pr. 31. december 2000 og ikke fornyes.

Aktionærerne er typisk staten, amtskommuner, kommuner og private. Staten har gennemsnitlig ca. 55 pct. af banernes aktiekapital, medens ca. 10 pct. er på private hænder. De private aktionærer har ikke deltaget i dækning af drifts- og investeringstilskud.

Til selskabernes bestyrelser er valgt repræsentanter fra amtskommuner, kommuner og medarbejderne. I Odderbanens bestyrelse er også private aktionærer repræsenteret. Staten er efter eget ønske ikke repræsenteret, men væsentlige forhold omkring økonomi og drift m.v. forelægges Trafikministeriet, ligesom banernes budgetter og regnskaber i henhold til den hidtidige lovgivning har været godkendt af Trafikministeriet som grundlag for udbetaling af tilskud.

Med dette lovforslag overdrages statens ansvar for privatbanerne til amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd, som fremover får bedre muligheder for dels at udvikle potentialet i den regionale, kollektive trafik, dels at prioritere og koordinere den regionale bus- og togtrafik. Overførslen af statens aktier i privatbaneselskaberne til amtskommunerne sikrer også, at den lokale indflydelse på banernes fremtid vil være stor, samtidig med at det økonomiske ansvar for banerne samles hos én offentlig myndighed.

Samtidig overføres midler til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd svarende til de nuværende tilskud til såvel drift som investeringer ved privatbanerne, ligesom der gives låneadgang til finansiering af investeringer i materiel og infrastruktur.

Dette følger af aftalen af 5. april 2000 mellem regeringen og Amtsrådsforeningen samt Hovedstadens Udviklingsråd på baggrund af finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten.

Aftalen betyder, at amtskommunerne viderefører og udvikler passagertrafikken på privatbanerne. I perioden frem til 2005 kan der ikke nedlægges baner. Godstrafikken søges videreudviklet i separate selskaber, og privatbanerne får mulighed for at udvide forretningsområdet til det samlede danske jernbanenet.

Amtskommunerne kan fra 1. januar 2005 foretage udbud af togtrafikken på privatbanerne. I perioden indtil da får privatbanerne mulighed for at gennemføre den nødvendige omstilling, så de i givet fald kan deltage i kommende udbud. Staten og amtskommunerne er enige om at tilstræbe en koordinering af de amtslige udbud med udbud af trafikken på de statslige strækninger. Hvis det skønnes, at sådanne udbud kan medføre en koordineringsgevinst for den samlede kollektive trafikbetjening, gives der mulighed for samtidige og/eller fælles udbud af amtslig og statslig togtrafik fra 1. januar 2003.

Aftalen lægger herudover op til en udvikling af banerne, idet amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd med de forudsatte investeringstilskud og den aftalte låneadgang får mulighed for at gennemføre investeringer for 1,1 mia. kr. i nye tog, renovering af skinner m.v.

Den 3. maj 2000 blev der desuden indgået aftale mellem regeringen og Hovedstadens Udviklingsråd om overdragelse af toglinien Hillerød-Helsingør (Lille Nord) til Hovedstadens Udviklingsråd. Strækningen, der organisatorisk hører under DSB S-tog a/s, har mange lighedspunkter med de nordsjællandske privatbaner, f.eks. samme slags materiel og et opland svarende til privatbanernes. Det var derfor et ønske fra Hovedstadens Udviklingsråd også at overtage Lille Nord.

Lille Nord drives i dag af DSB S-tog a/s efter kontrakt med trafikministeren. Efter aftalen af 3. maj 2000 overtager Hovedstadens Udviklingsråd i 2001 det fulde administrative og økonomiske ansvar for Lille Nord.

Lovforslaget indebærer derfor også, at toglinien Hillerød-Helsingør (Lille Nord) overdrages til Hovedstadens Udviklingsråd, som både overtager ansvaret for tilrettelæggelse og indkøb af passagertrafik på strækningen og for infrastrukturen og stationer mellem Hillerød og Snekkersten. Ved overdragelsen tilføres udviklingsrådet kontraktbetalingen til DSB S-tog a/s, og der gives låneadgang til finansiering af investeringer.

Sideløbende hermed søges privatbanernes retsstilling normaliseret. Privatbanernes eneretsbevillinger søges ophævet, hvorefter der skal drives jernbanevirksomhed på de pågældende strækninger efter samme regler som på statens jernbanenet. Til gengæld vil privatbanerne kunne drive trafik uden for det geografiske område, som koncessionen dækker, og for eksempel afgive bud ved statens udbud af passagertrafik.

2. Baggrunden for lovforslaget

Der har igennem de seneste ti år været udarbejdet en række rapporter om privatbanerne og deres organisatoriske forhold.

Den første var »Rapport om Trafikøkonomi« (»Würtzen-rapporten«) fra maj 1989, der blev udarbejdet af Finansministeriet, Skatteministeriet, Trafikministeriet og Økonomiministeriet. Sigtet med rapporten var at skitsere, hvorledes subsidierne på transportområdet gradvis kunne reduceres, idet balancen mellem de forskellige transportformer samtidig tilstræbtes opretholdt. Rapporten konkluderede, at hvis (amts)kommunerne overtog driftsansvaret, ville det

give mulighed for en mere rationel og samordnet drift af den regionale og lokale trafik.

I 1990 blev der indgået aftale mellem regeringen og Amtrådsforeningen om amtskommunernes økonomi for 1991. I den forbindelse blev det aftalt, at der skulle nedsættes en arbejdsgruppe vedrørende en eventuel overførsel af privatbanerne til de kollektive trafiksselskaber og/eller amtskommunerne. Den havde til opgave at analysere og vurdere grundlaget for en eventuel overførsel af privatbanerne, herunder modeller for og konsekvenser af en sådan overførsel.

I efteråret 1991 nedsattes en arbejdsgruppe, som skulle kulegrave privatbanernes forhold. Arbejdsgruppens kommissorium var at foretage en undersøgelse af mulighederne for rationalisering af privatbanernes drift, herunder ændringer i organisationsforhold, udnyttelse af stordriftsfordele og besparelser ved fælles investeringer, f.eks. sammenlægning af baner med DSB.

Arbejdsgruppens rapport opstillede tre scenarier, der alle indeholdt øget samarbejde med DSB. De omhandlede en bibeholdelse af den eksisterende privatbanestruktur, en revideret struktur og en sammenlægning af en eller flere baner med DSB. En høringsrunde viste, at der ikke var opbakning til nogen af de opstillede modeller.

I 1992 gennemførtes en detaljeret beskrivelse af privatbanernes økonomi, infrastruktur, person- og godstrafik, mulighed for rationaliseringer og udvidet samarbejde med DSB samt overvejelser om den fremtidige struktur.

Blandt andet på denne baggrund indgik regeringen (Socialdemokratiet, Centrum-Demokraterne og Det radikale Venstre) et fire-årigt forlig med Socialistisk Folkeparti om privatbanernes fremtid. Denne aftale blev ikke fornyet efter dens udløb.

I 1998 foreslog Opgavekommissionen, at privatbanerne skulle overføres fra sin nuværende organisationsform, hvor både stat, amtskommune og kommune er involveret i driften af banerne, til amtskommunerne. Opgavekommissionen vurderede, at den nuværende organisering indebar manglende sammenhæng mellem økonomisk ansvar og kompetence. Herudover fremsatte Opgavekommissionen ønske om en analyse af, om der var et fornuftigt samspil mellem bus og tog.

Som led i aftalen af 16. juni 1998 mellem regeringen og Amtrådsforeningen om amtskommunernes økonomi i 1999 besluttedes det at nedsætte et udvalg angående den regionale bus- og togbetjening. Udvalget med deltagelse af de kommunale parter, HT og relevante ministerier fik til opgave at belyse den regionale, kollektive trafikks økonomi og organisering,

fremkomme med en vurdering af den aktuelle arbejdsdeling mellem bus og jernbane og opstille forslag til justeringer i samspillet mellem staten og amtskommunerne i denne henseende med det formål at styrke den kollektive trafik.

I januar 2000 afgav udvalget en redegørelse (»Regional bus- og togbetjening«), der indeholdt en beskrivelse af det aktuelle omfang, økonomien og den aktuelle organisering af den regionale, kollektive trafik med bus og jernbane. Rapporten opstillede en række forslag til justeringer i samspillet mellem staten og amtskommunerne med det formål at styrke den regionale, kollektive trafik. Rapporten indeholdt flere modeller for privatbanerne, hvoraf én indebar amtskommunalt ejerskab.

I finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten hedder det:

»Privatbanerne, herunder banernes infrastruktur, forhandles med amterne med henblik på en mulig overdragelse. Amternes samlede compensation udmåles efter de almindelige DUT-regler. Amternes compensation vil i en overgangsperiode blive differentieret efter udgifterne til privatbanedrift i det enkelte amt. I overgangsperioden bør amterne opretholde et passende omfang af kollektiv trafik. Der gives låneadgang til materielanskaffelser og banerenovering.«

Disse forhandlinger resulterede den 5. april 2000 i indgåelse af en aftale mellem regeringen på den ene side og Amtrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd på den anden side om overdragelse af statens aktier og trafikførerfunktionen til amtskommunerne. Den 3. maj 2000 indgik regeringen og Hovedstadens Udviklingsråd en aftale om overdragelse af jernbanestrækningen Lille Nord og betjeningen heraf til sidstnævnte. Begge aftaler er tiltrådt af Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten.

3. Den gældende lovgivning om privatbanerne

Med den nugældende lov nr. 295 af 6. juni 1984 om privatbanerne (Folketingstidende 1983-84, 2. samling, tillæg A, sp. 1315 ff) (ændret ved lov nr. 192 af 29. marts 1989 og lov nr. 233 af 4. april 1995) skete der en samling og koordinering af den eksisterende lovgivning om tilsyn med og tilskud til privatbanerne. Et lovkompleks omfattende i alt 8 love, hvoraf den ældste var fra 1919, blev således afløst af en enkelt lov, men grundlæggende skete der ikke nogen ændringer i retsgrundlaget for privatbaneselskabernes virksomhed.

I henhold til privatbanelovens § 2 står privatbanerne under trafikministerens administrative, økonomi-

ske og tekniske tilsyn, ligesom ministeren godkender selskabernes vedtægter. Finansministeren godkender regler vedrørende løn-, ansættelses- og pensionsvilkår for de ved banerne ansatte tjenestemænd.

Jernbanetilsynet varetager i medfør af lov nr. 336 af 1. maj 1996 tilsynet med privatbanerne vedrørende teknik, sikkerhed, anlæg m.v.

Den gældende tilskudsordning er beskrevet nedenfor i afsnit 5 og forholdene for medarbejderne ved banerne i afsnit 7.

Ud over privatbaneloven er retsgrundlaget for de 13 nuværende privatbaner de mellem 1856 og 1918 udstedte anlægslove. Hertil hører der for de enkelte banestrækninger en eneretsbevilling eller koncession, der som hovedregel kun gælder for et bestemt tidsrum, normalt 80 år.

De enkelte privatbaneselskaber, disses koncessionsforhold samt fordelingen af aktierne i selskaberne er beskrevet nedenfor i afsnit 4.

I anlægslovene er regeringen givet omtrent enslydende bemyndigelse til at meddele »eneret til anlæg og drift« af en jernbane på en given strækning, og koncessionerne er udfærdiget i overensstemmelse hermed uden yderligere præciseringer.

I henhold til lov nr. 195 af 7. juni 1958 om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger (Folketingstidende 1957-58, tillæg A, sp. 1749 ff) er trafikministeren bemyndiget til, efterhånden som eneretsbevillingerne udløber, at forlænge disse for et tidsrum af indtil 20 år ad gangen, ligesom ministeren med tilslutning fra Finansudvalget kan foretage ændringer i og tilføjelser til bevillingernes indhold.

I 1990 blev eneretsbevillingerne for otte baner forlænget i medfør af denne lov for 20 år, dvs. til udgangen af 2009. Det drejer sig om Gribskovbanen (strækningen Kagerup-Helsingør), Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane (strækningen Hillerød-Frederiksværk), Lyngby-Nærum Jernbane, Odsherreds Jernbane, Høng-Tølløse Jernbane, Vestbanen, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane samt Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane (strækningen Helsingør-Hornbæk). I meddelelserne om forlængelse af disse bevillinger var der tilføjet følgende:

»Det skal oplyses, at spørgsmålet om forlængelse af eneretsbevillinger alene er af formel karakter, idet regulering af privatbanernes forhold vil kunne ske i medfør af andre bestemmelser.

Det har derfor i forbindelse med regelsaneringen været overvejet at ophæve ordningen med eneretsbevillinger, men dette undlades indtil videre, idet en ændring af privatbaneloven med alene dette begrænsede sigte ikke er fundet hensigtsmæssig.«

Infrastrukturen ejes af den enkelte privatbane, hvilket som hovedregel også gælder det rullende materiel.

Selskabernes ejendomsret til infrastrukturen og de arealer, som den ligger på, er dog ikke ubetinget. I hovedparten af anlægslovene er der således bestemmelser, hvorefter der forbeholdes staten ret til at overtage anlæg og arealer, eller der henvises til bestemmelser, hvoraf en sådan ret for staten følger. Endelig er der den variation, at bestemmelsen om statens ret alene findes i koncessionsteksten; det drejer sig om en del af Østbanen og Odderbanen. Den eneste strækning, for hvilken der ikke er fastsat en ret for staten til overtagelse, er den tidligere statsbanestrækning Høng-Slagelse. Lovbestemmelserne om statens overtagelsesret er i øvrigt ikke helt ensartet udformet.

§ 2, 3. pkt., i lov nr. 56 af 25. marts 1872 angaaende Anlæg og Drift af en lollandsk-falstersk Jernbane, dvs. Lollandsbanen, er sålydende:

»Der forbeholdes Staten Ret til efter 25 Aar fra Banens Aabning at overtage Banen med de paa den hvilende Forpligtelser mod kontant Indløsning af de udstedte, med Regjeringens Samtykke (jfr. § 6) garanterede og ugaranterede Aktier til en Pris, lig Gjennemsnittet af disse Aktiers Markedspris paa Kjøbenhavns Børs i de sidste 3 Aar, som ere gaaede forud for den Dag, da Overtagelsen fordres.«

§ 7, stk. 1, i lov nr. 71 af 23. maj 1873 om Bemyndigelse for Regjeringen til at meddele Koncession paa forskellige Jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster, der vedrører en del af Gribskovbanen, er sålydende:

»Der forbeholdes Staten Ret til efter Udgangen af Aaret 1895 at overtage enhver af de nævnte Baner samt Tilbehør med de derpaa hvilende Forpligtelser enten mod kontant Indløsning af de udstedte Aktier til en Pris, der er lig Gjennemsnittet af disses Markedspris i de sidste 3 Aar, som ere gaaede forud for den Dag, da Overdragelsen fordres, eller – saafremt det paagjældende Anlæg til den Tid ikke maatte tilhøre et Aktieselskab – mod Udredelsen af et Vederlag, der er lig det Tyvedobbelte af Gjennemsnittet af Anlæggets Nettoudbytte i de 3 sidste Aar, som ere gaaede forud for det Aar, i hvilket det forlanges overdraget til Staten.«

En anden del af Gribskovbanen er anlagt i henhold til lov nr. 84 af 8. maj 1894 om Anlæg af en Statsbane fra Klampenborg til Helsingør m.m., og ifølge § 5 skal alle bestemmelser i lov nr. 71 af 23. maj 1873 også gælde for denne strækning, dvs. også den citerede § 7, stk. 1.

En del af Lemvigbanen er anlagt i henhold til lov nr. 39 af 31. marts 1874 om en jernbane fra Vemb Station til Lemvig eller dens Havn, og ifølge § 3, skal bl.a § 8

i lov nr. 72 af 23. maj 1873 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af forskellige Sidebaner til de jydsk-fynske Statsbaner også gælde for denne banestrækning. § 8, stk. 1, i lov nr. 72 af 23. maj 1873 er sålydende:

»Der forebeholdes Staten Ret til efter Udgangen af Aaret 1900 at overtage ethvert af de nævnte Baneanlæg med Tilbehør og med de derpaa hvilende Forpligtelser enten mod kontant Indløsning af de udstedte Aktier til en Pris lig Gjennemsnittet af disses Markedspris i de sidste 3 Aar, som ere gaaede forud for den Dag, da Overtagelsen fordres, eller - saafremt det paagældende Anlæg til den Tid ikke maatte tilhøre et Aktieselskab - mod Udredelsen af et Vederlag, lig det Tyvedobbelte af Gjennemsnittet af Anlægets Nettoudbytte i de sidste 3 Aar, der ere gaaede forud for det Aar, i hvilket det forlanges overdraget til Staten.«

§ 6 i lov nr. 44 af 4. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxø og Rødvig, der vedrører en del af Østbanen, er sålydende:

»Der forbeholdes Staten Ret til, naar der er forløbet 25 Aar, efter at vedkommende Bane er aabnet for den almindelige Færdsel, at overtage samme med Tilbehør med de derpaa hvilende Forpligtelser enten mod kontant Indløsning af de udstedte Aktier til en Pris lig Gjennemsnittet af disses Markedspris i de sidste 3 Aar, som ere gaaede forud for den Dag, da Overdragelsen fordres, eller - saafremt der til den Tid ikke maatte existere et særligt Aktieselskab for den paagældende Bane - mod Udredelsen af et Vederlag, der er lig det Tyvedobbelte af Gjennemsnittet af Anlægets Nettoudbytte i de 3 sidste Aar, som ere gaaede forud for det Aar, i hvilket det forlanges overdraget til Staten. Med Hensyn til det sidste Tilfælde bliver der i Koncessionen at optage nærmere Bestemmelser dels om, hvorledes der skal sikkes Regjeringen Adgang til at skaffe sig nøiagtig Oplysning om Udbyttet, dels om, hvorledes Spørgsmaal angaaende Nettoudbyttets Beregning skulle finde deres Afgjørelse.«

§ 5, litra i, i lov nr. 88 af 8. maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jernbaner, der vedrører en del af Hornbækbanen, en del af Gribskovbanen, en del af Frederiksværkbanen, Nærumbanen, Odsherredsbanen, en del af Høng-Tølløsebanen, en del af Lemvigbanen og Vestbanen, fastsætter, at eneretsbevillingen skal indeholde bestemmelse om:

»at der er forbeholdt Staten Ret til, efter 25 Aars Forløb fra Banens Aabning i hele sin Udstrækning, at overtage Baneanlægget med Tilbehør og med derpaa hvilende Forpligtelser enten mod Udredelsen af et Vederlag lig det 20-dobbelte af Gjennemsnittet af Banens Nettoudbytte i de sidste 3 Aar, der gaa forud for det

Aar, i hvilket den forlanges overdraget til Staten, eller mod Udredelsen af en Sum, der svarer til den Kapital, som bevislig er anvendt til Anlægget af Banen. Staten skal have Valget mellem disse to Overdragelsesmaader, og kan der i begge Tilfælde efter uvillige Mænds Skøn fradrages i Vederlaget et passende Beløb, saafremt Banen med Tilbehør ikke paa Overdragelsens Tid i enhver Henseende findes i fuldstændig og vel vedligeholdt Stand;«

§ 11, litra i, i lov nr. 156 af 27. maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m.v., der vedrører en del af Hornbækbanen, en del af Gribskovbanen, en del af Frederiksværkbanen, Skagensbanen og Hjørringbanen, fastsætter, at eneretsbevillingen skal indeholde bestemmelse om:

»at der er forbeholdt Staten Ret til efter 25 Aars Forløb fra Banens Aabning i hele sin Udstrækning at overtage Baneanlægget med Tilbehør og med derpaa hvilende Forpligtelser enten mod Udredelsen af et Vederlag lig det 20-dobbelte af Gjennemsnittet af Banens Nettoudbytte i de sidste 3 Aar, der gaa forud for det Aar, i hvilket den forlanges overdraget til Staten, eller mod Udredelsen af en Sum, der svarer til den Kapital, som bevislig er anvendt til Anlægget af Banen.

Staten skal have Valget mellem disse to Overdragelsesmaader, og der kan i begge Tilfælde efter uvillige Mænds Skøn i Vederlaget fradrages et passende Beløb, saafremt Banen med Tilbehør ikke paa Overdragelsens Tid i enhver Henseende findes i fuldstændig og vel vedligeholdt Stand;«

Denne lov indeholder endvidere i § 10, 2. pkt., følgende bestemmelse:

»Ved Enerettens Udløb tilkommer det Lovgivningsmagten at træffe Bestemmelse om Banernes fremtidige Ordning og Ejendomsforhold.«

Efter gældende ret består der således en ret for staten til på anfordring at overtage privatbanerne, bortset fra Høng-Slagelse, og overtagelse kan fordres, også selvom banen fortsat er i drift, og selvom koncessionen endnu ikke er udløbet. Da driften ikke i mange år har været overskudsgivende, vil overtagelse kunne ske mod betaling af et beløb til aktionærerne, som efter nutidige forhold er ganske ringe, eller eventuelt helt uden vederlag.

Som det fremgår har staten ved flere lejligheder forbeholdt sig at ordne privatbanernes forhold ved ny lovgivning.

4. Privatbaneselskaberne

De 13 baner er organiseret i aktieselskabsform med en aktiefordeling, som varierer fra bane til bane. Staten er aktionær i 12 af de 13 baner med en aktieandel

på mellem 34,5 pct. og 70,4 pct. De øvrige aktionærer er de amtskommuner og kommuner, som den pågældende bane gennemløber, samt enkelte private.

Aktiefordelingen og koncessionsforholdene er i øvrigt således:

A/S Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen

Aktiekapitalen udgør 2.620.926 kr. Staten ejer aktier for nominelt 1.415.391 kr., svarende til 54,0 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 699.693 kr., svarende til 26,7 pct., mens private ejer aktier for nominelt 505.842 kr., svarende til 19,3 pct.

Strækningen fra Helsingør til Hornbæk:

Eneretsbevilling af 23. marts 1903 gældende til 1. januar 1990 og forlænget til 31. december 2009.

Strækningen fra Hornbæk til Gilleleje:

Eneretsbevilling af 12. marts 1915 gældende til 1. januar 2008.

A/S Gribskovbanen

Aktiekapitalen udgør 3.969.403 kr. Staten ejer aktier for nominelt 2.418.335 kr., svarende til 60,9 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 1.164.530 kr., svarende til 29,3 pct., mens private ejer aktier for nominelt 386.538 kr., svarende til 9,7 pct.

Strækningen fra Hillerød til Græsted:

Eneretsbevilling af 17. januar 1879 i 80 år fra banens åbning og forlænget til 31. december 1999. Herefter forlænget til 31. marts 2000 og yderligere til 2. januar 2001.

Strækningen fra Græsted til Gilleleje:

Eneretsbevilling af 27. september 1894, som bestemmer, at strækningen skal følge samme bestemmelser som strækningen Hillerød-Græsted. Forlænget til 31. december 1999. Herefter forlænget til 31. marts 2000 og yderligere til 2. januar 2001.

Strækningen fra Kagerup til Helsingør:

Eneretsbevilling af 6. februar 1896 gældende til 1. januar 1990 og forlænget til 31. december 2009.

Strækningen fra Helsingør til Tisvildeleje:

Eneretsbevilling af 30. august 1918 gældende til 1. januar 2008.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane A/S

Aktiekapitalen udgør 4.568.800 kr. Staten ejer aktier for nominelt 2.624.400 kr., svarende til 57,4 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt

1.727.400 kr., svarende til 37,8 pct., mens private ejer aktier for nominelt 129.800 kr., svarende til 2,8 pct. Banen ejer egne aktier for nominelt 87.200 kr., svarende til 1,9 pct.

Strækningen fra Hillerød til Frederiksværk:

Eneretsbevilling af 3. december 1894 gældende til 1. januar 1990 og forlænget til 31. december 2009.

Strækningen fra Frederiksværk til Hundested:

Eneretsbevilling af 10. juli 1914 gældende til 1. januar 2008.

Aktieselskabet Lyngby-Nærum Banen

Aktiekapitalen udgør 916.589 kr. Staten ejer aktier for nominelt 316.600 kr., svarende til 34,5 pct., kommunerne ejer aktier for nominelt 445.100 kr., svarende til 48,6 pct., mens private ejer aktier for nominelt 155.000 kr., svarende til 16,9 pct.

Strækningen fra Lyngby til Nærum:

Eneretsbevilling af 15. august 1898 gældende til 1. januar 1990 og forlænget til 31. december 2009.

Odsherreds Jernbane A/S

Aktiekapitalen udgør 2.146.000 kr. Staten ejer aktier for nominelt 1.073.000 kr., svarende til 50,0 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 991.000 kr., svarende til 46,2 pct., mens private ejer aktier for nominelt 81.800 kr., svarende til 3,8 pct.

Strækningen fra Nykøbing til Holbæk:

Eneretsbevilling af 6. maj 1896 gældende til den 1. januar 1990 og forlænget til 31. december 2009.

Høng Tølløse Jernbane A/S

Aktiekapitalen udgør 1.741.600 kr. Staten ejer aktier for nominelt 870.800 kr., svarende til 50,0 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 814.200 kr., svarende til 46,8 pct., mens private ejer aktier for nominelt 56.600 kr., svarende til 3,2 pct.

Strækningen fra Tølløse til Høng:

Eneretsbevilling af 7. november 1898 gældende til 1. januar 1990 og forlænget til 31. december 2009.

Strækningen Høng-Slagelse:

Ingen eneretsbevilling på strækningen.

Først i 1970 begyndte privatbanen at køre passagerer på strækningen Høng-Slagelse, og strækningen blev overtaget fra Banestyrelsen ved aktstykke nr. 183, tiltrådt 9. april 1997. Indtil salget foregik passa-

gertrafikken på strækningen efter overenskomst med DSB/Banestyrelsen.

Østbanen A/S

Aktiekapitalen udgør 2.783.740 kr. Staten ejer aktier for nominelt 1.135.540 kr., svarende til 40,8 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 715.427 kr., svarende til 25,7 pct., mens private ejer aktier for nominelt 919.800 kr., svarende til 33,0 pct. Desuden ejer banen egne aktier for nominelt 13.773 kr., svarende til 0,5 pct.

Strækningen Fakse-Fakseladeplads:

Eneretsbevilling af 11. september 1868, som er ændret og udvidet i eneretsbevilling af 28. maj 1880 gældende til 1. juli 1959. Forlænget til 1. juli 1979, herefter til 30. juni 1999, samt yderligere forlænget til 30. juni 2004.

Strækningen fra Køge til Fakse med en sidebane til Rødvig:

Eneretsbevilling af 24. maj 1875 på 80 år fra banens åbning og forlænget til 1. juli 1979. Herefter forlænget til 30. juni 1999, samt yderligere forlænget til 30. juni 2004.

A/S Lollandsbanen

Aktiekapitalen udgør 1.000.000 kr. Staten ejer aktier for nominelt 500.000 kr., svarende til 50 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 500.000 kr., svarende til 50 pct.

Det nuværende selskab er stiftet i henhold til lov nr. 151 af 11. maj 1954, der overfører Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs indtil da varetagne jernbanedrift på Lolland til det nydannede selskab.

For strækningen Nykøbing F-Nakskov:

Eneretsbevilling af 29. marts 1873 gældende 80 år fra banens åbning. Bevillingen er forlænget i 80 år fra den 1. juli 1954, dvs. til den 1. juli 2034.

Strækningen Maribo-Bandholm:

Lollandsbanen driver tillige veteranantogskørsel på strækningen.

A/S Skagensbanen

Aktiekapitalen udgør 4.699.500 kr. Staten ejer aktier for nominelt 3.133.000 kr., svarende til 66,7 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 1.558.134 kr., svarende til 33,2 pct., mens private ejer aktier for nominelt 8.366 kr., svarende til 0,2 pct.

Eneretsbevilling af 27. juni 1889 i 80 år fra banens åbning, ændret ved eneretsbevilling af 3. november 1919 gældende til 1. januar 2008.

A/S Hjørring Privatbaner

Aktiekapitalen udgør 11.703.700 kr. Staten ejer aktier for nominelt 6.702.500 kr., svarende til 57,3 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 4.921.700 kr., svarende til 42,1 pct., mens private ejer aktier for nominelt 79.500 kr., svarende til 0,7 pct.

Strækningen Hjørring-Hirtshals

Eneretsbevilling af 28. maj 1915 gældende til 1. januar 2008.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S

Aktiekapitalen udgør 2.068.200 kr. Staten ejer aktier for nominelt 1.456.400 kr., svarende til 70,4 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 583.200 kr., svarende til 28,2 pct., mens private ejer aktier for nominelt 28.600 kr., svarende til 1,4 pct.

Strækningen fra Vemb station til Lemvig:

Eneretsbevilling af 7. juni 1878 gældende til den 1. januar 1970. Sidst forlænget til 31. december 2009.

Strækningen fra Lemvig Havn over Lemvig station og Harboøre til Thyborøn Kanal:

Eneretsbevilling af 5. maj 1897 gældende til 1. januar 1990. Forlænget til 31. december 2009.

A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

Staten ejer ingen aktier i selskabet.

Aktiekapitalen udgør 1.050.000 kr. Amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 680.000 kr., svarende til 64,8 pct., mens private ejer aktier for nominelt 370.000 kr., svarende til 35,2 pct.

Strækningen Odder-Århus

Eneretsbevilling af 4. september 1882 i 80 efter banens åbning. Sidst forlænget i 1983 til 19. juni 2004.

Vestbanen A/S

Aktiekapitalen udgør 2.346.434 kr. Staten ejer aktier for nominelt 1.244.000 kr., svarende til 53,0 pct., amtskommuner og kommuner ejer aktier for nominelt 1.102.434 kr., svarende til 47,0 pct.

Strækningen Varde-Nørre Nebel

Eneretsbevilling af 4. oktober 1900 gældende til 1. januar 1990, forlænget til 31. december 2009.

5. Gældende tilskudsordning

Ved lov nr. 187 af 12. april 1949 om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud blev der indført driftsunderskudsdekning. Underskudsdekningen blev udbygget i 1955 og 1956.

I henhold til privatbanelovens § 3 betaler staten 70 pct. af privatbanevirksomhedernes driftsunderskud og investeringsudgifter mod, at de interesserede amtskommuner og kommuner betaler 30 pct.

Staten dækker 85 pct. af udgifterne til pension og amtskommuner og kommuner de resterende 15 pct. Pensionsudgifterne indgår ikke i opgørelsen af banernes driftsunderskud, idet disse udgifter i deres helhed afholdes af offentlige myndigheder.

6. Aftalernes indhold

I henhold til aftalerne af 5. april og 3. maj 2000 mellem regeringen og henholdsvis Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd overtager amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd pr. 1. januar 2001 statens ansvar for såvel drift som infrastruktur på privatbanerne og Lille Nord, ligesom statens aktier i privatbaneselskaberne og statens jernbaneinfrastruktur mellem Hillerød og Snekkersten overdrages.

Ved overdragelsen af privatbanerne overføres midler svarende til de nuværende statstilskud til såvel drift som investeringer ved privatbanerne til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd. Samtidig gives låneadgang til finansiering af investeringer i materiel og infrastruktur. Midlerne fra de kommunale drifts- og investeringstilskud til privatbanerne forudsættes ligeledes overført til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd. Ved overdragelsen af Lille Nord tilføres Hovedstadens Udviklingsråd desuden midler til kontraktbetaling til DSB S-tog a/s samt et investeringstilskud.

I en overgangsperiode øremærkes statens tilskud til Hovedstadens Udviklingsråd og de amtskommuner, der har privatbanedrift. For driftstilskud sættes overgangsperioden til fire år (2001-2004) og for investeringstilskud til 15 år (2001-2015). Investeringstilskuddet er fordelt mellem amtskommuner og Hovedstadens Udviklingsråd på baggrund af Jernbanetilsynets vurdering af de respektive amtskommuners investeringsbehov, hvis privatbanedriften videreføres på det nuværende niveau i perioden 2000-2009. Efter overgangsperiodernes udløb fordeles midlerne blandt amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd som en del af bloktilskuddene efter det såkaldte udvidede totalbalanceprincip (DUT). Med de forudsatte investeringstilskud og lånefinansieringsmuligheder

kan der gennemføres investeringer på 1,1 mia. kr. på privatbaneområdet.

Amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd er efter aftalerne forpligtet til at opretholde togbetjeningen på privatbanerne og Lille Nord frem til 2005. Ved »opretholdt togbetjening« forstår en togbetjening svarende minimum til niveauet i 2000 hverdage fra kl. 6 til kl. 21, lørdage fra kl. 6 til kl. 16 og søndage fra kl. 12 til kl. 21. I det omfang, der er passagermæssigt grundlag herfor, bør amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd tilstræbe togbetjening også udenfor de anførte tidspunkter.

Efter 2005 står det enkelte amtsråd og Hovedstadens Udviklingsråd frit. Men hvis et amtsråd eller Hovedstadens Udviklingsråd i overgangsperioden for investeringer beslutter at indstille togdriften på en eller flere banestrækninger, modtager amtskommunen eller Hovedstadens Udviklingsråd ikke statslige investeringstilskud til den indstillede banestrækning. Herudover tilbagebetaler en amtskommune eller Hovedstadens Udviklingsråd, der indstiller jernbanedriften på en privatbane, de sidste fem års investeringstilskud til den pågældende bane, medmindre amtskommunen eller Hovedstadens Udviklingsråd kan godtgøre, at der siden amtskommunens eller Hovedstadens Udviklingsråds overtagelse er foretaget investeringer i infrastruktur og materiel på den pågældende strækning, der kan retfærdiggøre tilskuddet. I begge tilfælde fordeles disse tilskud blandt de øvrige amtskommuner og Hovedstadens Udviklingsråd, hvor privatbanedrift oprettholdes. Ved disse mekanismer er der sikret en væsentlig tilskyndelse for amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd til at videreføre banerne og styrke togdriften.

Amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd kan inden for aftalens rammer foretage udbud af togtrafikken på privatbanerne fra 2005. Trafikministeriet og henholdsvis amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd er enige om at tilstræbe en koordinering af de amtskommunale udbud med udbud af trafikken på de statslige jernbanestrækninger, så der sikres en sammenhængende udvikling af den amtskommunale og statslige jernbanetrafik. Hvis det skønnes, at sådanne udbud kan medføre en koordineringsgevinst til gavn for den samlede kollektive trafikbetjening, kan der ske koordinerede udbud fra 2003.

Privatbanerne har indtil 1984 modtaget tilskud til investeringer som rente- og afdragsfri lån fra stat og kommuner. Banerne har derfor en betydelig gæld. Det indgår i aftalen, at der tilstræbes en samlet løsning for denne gæld.

Som et led i aftalen tilstræbes en ophævelse af privatbanernes eneretsbevilgninger og en åbning af privatbanernes banenet, så enhver jernbaneoperatør kan drive jernbanevirksomhed på privatbanernes infrastruktur efter samme regler som på det øvrige banenet. Alle jernbaneoperatører får på den måde efterhånden lige adgang til den samlede, danske jernbaneinfrastruktur efter retningslinierne i lov om jernbanevirksomhed m.v.

Der er enighed om, at kommunernes tilskud til privatbanerne søges afviklet inden for rammen af den normale DUT-mekanisme (modregning i bloktilskud) og efter forhandling. Staten træder ud af privatbaneselskaberne. Kommunerne får på samme måde mulighed herfor, men der vil fortsat være mulighed for et frivilligt samarbejde mellem amtskommuner og kommuner om privatbanernes aktiviteter på lokalt plan.

Af hensyn til en fair konkurrence med private jernbanevirksomheder, der udfører godstransport, har Amtrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd i aftalen tilkendegivet, at der for de privatbaner, som driver godstrafik, vil ske en udskillelse af denne trafik i selvstændige selskaber inden 1. januar 2002. Rejsegods, herunder cykler m.v., der befordres i personførende tog, er dog undtaget herfra. Der kan foretages fusioner af de respektive selskaber.

I tilfælde af salg af amtskommunernes eller Hovedstadens Udviklingsråds aktier (eller dele heraf) modtager staten i overgangsperioden på 15 år en andel på 70 pct. af et eventuelt provenu svarende til statens hidtidige finansieringsandel. I den efterfølgende 10-årige periode modtager staten 30 pct. af proventuet. Herefter afstår staten fra at modtage eventuelt provenu ved salg.

Ved videresalg af dele af aktiviteter eller datterselskaber modtager staten samme andel af det amtskommunale provenu. I tilfælde, hvor indtægter fra salg af dele af aktiviteter eller datterselskaber anvendes til udvidelse af jernbanedriften eller jernbaneinvesteringer i øvrigt, frafalder staten dette krav.

Såfremt banebetjeningen på en strækning nedlægges permanent, kan staten overtage jernbaneinfrastrukturen med tilhørende arealer og stationer, som de er og forefindes, vederlagsfrit.

7. Medarbejdernes stilling

Pr. 1. januar 1999 var der ansat 773 ved privatbanerne. Heraf var 503 ansat på tjenestemandslignende vilkår i henhold til Lønningsreglement for tjenestemænd ved danske privatbaner, mens 270 var overenskomstansatte.

Overdragelse af den statslige ejerandel til amtskommunerne indebærer ikke, at gældende regler om ansættelsesforhold og ansættelsesbetingelser ændres.

Statens overdragelse af sine aktier i privatbaneselskaberne til amtskommunerne er ikke en virksomhedsoverdragelse, da lønmodtagerne forbliver ansat i samme selskab, og bestemmelserne i virksomheds-overdragelsesloven finder dermed ikke anvendelse.

I dag forhandles overenskomsterne for privatbanernes medarbejdere mellem fagforeningerne og Privatbanernes Fællesrepræsentation og for så vidt angår de medarbejdere, der er ansat på tjenestemandslignende vilkår, med Finansministeriet som tilsynsmyndighed. Ved en overførsel af opgaven til amtskommunerne bortfalder Finansministeriets tilsyn.

De privatbanesansattes pensioner udbetales i dag af de enkelte privatbaner, og dette forventes ikke ændret, hverken for nuværende eller kommende pensionister.

Ved en eventuel fusion mellem banerne vil ansættelses- og pensionsvilkårene for de berørte medarbejdere, der er ansat på tjenestemandslignende vilkår, ikke blive ændret. Såfremt en privatbane taber et offentligt udbud, vil disse medarbejdere kunne tilbydes at blive udlånt til den nye operatør, men det vil være frivilligt, om de vil tage imod tilbuddet. For så vidt angår overenskomstansatte og individuelt ansatte privatbanemedarbejdere vil virksomhedsoverdragelseslovens bestemmelser finde anvendelse.

Det skal bemærkes, at det tjenestemandsansatte personale ved privatbanerne har krav på opsat pension efter gældende regler.

For så vidt angår hensættelser til dækning af feriepenge, har Trafikministeriet i september 1999 pålagt banerne at foretage de nødvendige hensættelser til dækning af ferieforpligtelsen. Trafikministeriet har samtidig forhøjet banernes driftstilskud for 2000 for at sikre tilstrækkelige midler til hensættelsen.

Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898 under afvikling vil ikke blive berørt af ændringen.

8. Lovforslagets indhold

Lovforslaget består af fem dele. For det første i §§ 1 og 2 bemyndigelser til ministeren til at overdrage statens aktier i privatbanerne til amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd og til at overdrage ejendomsretten til banestrækningen Lille Nord til Hovedstadens Udviklingsråd. Den banestrækning, der overdrages, er vist på *bilag I*.

For det andet ophæves med lovforslaget lov om privatbanerne, jf. lovbekendtgørelse nr. 286 af 2. maj 1995, og der indsættes i stedet nye bestemmelser om

privatbanernes forhold og om amtsrådenes og Hovedstadens Udviklingsråds virksomhed på jernbaneanlægget i henholdsvis kollektivtrafikloven og HT-loven. Disse nye bestemmelser findes i lovforslagets §§ 3 og 4.

For det tredje foreslås i §§ 5 og 6 bestemmelser, hvorefter privatbanernes tjenestemandslignende ansatte bringes ind under henholdsvis Kommunernes Lønningsnævns og Den Kommunale Tjenestemandrets kompetence. Disse bestemmelser skal afløse de hidtidige bestemmelser i privatbanelovens § 2, stk. 3, og i Finansministeriets bekendtgørelse om Tjenestemandrets kompetence, hvorefter privatbanernes tjenestemandslignende ansatte er omfattet af finansministerens tilsyn for så vidt angår løn-, ansættelses- og pensionsvilkår og omfattet af den statslige tjenestemandrets kompetence.

De oprindelige anlægslove indeholder bestemmelser, der foreskriver, at såvel medlemmerne af privatbaneselskabernes bestyrelser som de ved banerne ansatte medarbejdere skal have dansk indfødsret. I de fleste tilfælde er der tale om et krav til koncessionernes indhold. Disse bestemmelser rejser spørgsmål i forhold til EU-rettens regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.

Det foreslås for det fjerde, at de lovbestemte krav om dansk indfødsret ophæves, og at der gives ministeren en bemyndigelse til at ophæve sådanne bestemmelser i koncessionerne. Der henvises til lovforslagets §§ 7-9.

Endelig foreslås det for det femte i lovforslagets § 10, at der fastsættes overgangsbestemmelser om fortsat drift af privatbanerne efter udløbet af de nuværende koncessioner, idet det forudsættes, at de ikke forlænges yderligere. Derfor sker der samtidig ophævelse af lov nr. 195 af 7. juni 1958 om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger, jf. lovforslagets § 9. Der foreslås i den forbindelse i lovforslagets § 11 regler om den fremtidige anvendelse af bestemmelserne i de oprindelige anlægslove om statens ret til overtagelse af infrastrukturen.

Lovforslaget indebærer, at der gives amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd ret til uanset de almindelige regler om kommunal deltagelse i selskaber at erhverve og besidde aktiemajoriteten i privatbaneselskaber. Dette betyder, at privatbanerne fortsat skal drives som aktieselskaber, og at banedriften fortsætter på principielt uændrede vilkår. Lovforslaget lægger op til, at privatbaneselskaberne skal give adgang for andre operatører til den af dem ejede infrastruktur, og en sådan adgang for andre vil være en betingelse for, at privatbanerne selv kan få adgang til statens net.

For så vidt angår de nærmere enkeltheder i den foreslåede ordning henvises til de specielle bemærkninger, særligt bemærkningerne til lovforslagets § 3 og §§ 7-11.

I henhold til § 1, stk. 1, litra a, i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Ministeriet for offentlige arbejder kan trafikministeren, når almenvellet kræver det, tillade, at der i forbindelse med ikke-statslige anlæg iværksættes ekspropriation til bl.a. jernbaneanlæg.

Denne ekspropriationshjemmel vil som hidtil kunne benyttes til udbygning af privatbanernes anlæg, herunder sikring af overkørsler. En eventuel beslutning om anlæggelse af helt nye jernbaneanlæg forudsættes i overensstemmelse med forarbejderne til loven om ekspropriationer under Ministeriet for offentlige arbejder som hidtil at ske ved lov.

9. Gældssanering

Frem til 1984 ydede staten investeringsstøtte til rullende materiel og anlægsarbejde i forbindelse med privatbanernes drift blandt andet i form af lån, der, hvor lånene blev ydet til investering i jernbanemateriel, var sikret ved et af banen udstedt løsørepandebrev i det pågældende materiel.

I medfør af lov nr. 53 af 14. marts 1931 om Statshjælp til Privatbanerne kunne staten give lån eller tilskud til »Foranstaltninger ved Sporet og det rullende Materiel m.m.« for 11,5 mio. kr. I seks tilfælde blev støtten indskudt som aktiekapital, 11 baner fik lån på almindelige vilkår, og 25 baner fik lån på gunstige vilkår, således at dele af det samlede lånebeløb er rente- og afdragsfrie.

Lov nr. 130 af 23. marts 1948 om Statsstøtte til Modernisering m.v. af Privatbanerne gav staten mulighed for at anvende 28 mio. kr. i tilskud til privatbanerne, således at staten kunne give 70 pct. i tilskud i det omfang, at banernes egne fondsmidler ikke slog til. De øvrige 30 pct. skulle ydes af de kommuner, der var interesserede i banernes drift. De interesserede kommuner skulle garantere for banernes drift i et vist åremål, før banerne kunne bevilges statsmidler. Tilskuddet blev givet som aktier eller afdragsfrie lån. Sidstnævnte forfalder ved selskabets likvidation eller konkurs samt i tilfælde af, at jernbanedriften indstilles. Disse lån er desuden helt rentefri, medmindre banens drift giver overskud. I tilfælde af overskud kan lånene forrentes med indtil 4 pct. p.a., hvis banernes økonomiske forhold efter Trafikministeriets skøn tillader det.

Med lov nr. 54 af 16. marts 1956 om visse foranstaltninger til støtte for privatbanerne blev der givet mulighed for, at der løbende på de årlige finanslove

kunne ydes banerne moderniseringslån. Samtidig ændredes fordelingen mellem stat og kommune til 75 pct., henholdsvis 25 pct.

Dette blev radikalt ændret gennem lov nr. 295 af 6. juni 1984 om privatbanerne, hvorefter støtten fremover ikke skulle ydes som lån men derimod som tilskud med 70 pct. fra staten og 30 pct. fra kommunerne. Bemærkningerne til lovforslaget nævner to begrundelser herfor.

For det første viste erfaringerne fra de jernbanelikvidationer, der havde fundet sted, at et eventuelt provenu ved afhændelse af materiel, spor, bygninger m.v. fuldt ud var blevet brugt til køb af livrenter til opfyldelse af banernes pensionsforpligtelser, og at der således ikke havde været noget overskydende beløb at tilbagebetale til långiverne.

For det andet kunne banerne ved den nye ordning spare de ikke helt unanseelige udgifter, der medgik til stemping af pante- og gældsbreve.

Grundet lån ydet med hjemmel i de ovenfor nævnte love har staten ifølge statsregnskabet for 1999 et tilgodehavende hos privatbanerne på ca. 493 mio. kr., mens kommunernes tilgodehavende er ca. 132 mio. kr. De ældste lån er givet i 1934. 1948-loven med ændring i 1956 er grundlag for resten, som hovedsagelig stammer fra perioden 1970-1984.

Ved en videreførelse af driften af privatbaneselskaberne vil statens og kommunernes tilgodehavende hos selskaberne således bestå også efter overdragelsen af statens aktier i selskaberne til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd. En videreførelse af disse tilgodehavender skønnes af flere årsager at være uhensigtsmæssig.

I henhold til lov om jernbanevirksomhed m.v. skal virksomheder for at opnå tilladelse til at drive jernbanevirksomhed have økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt. Virksomheden skal i den anledning kunne dokumentere at have kontanter eller andre værdier for i alt mindst 1 mio. kr. For visse privatbaneselskaber medfører gælden til stat og kommuner, at selskaberne ikke kan præstere det krævede økonomiske grundlag for at drive jernbanevirksomhed.

I aftalen om overdragelse af privatbanerne til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd er det desuden forudsat, at privatbanerne omstilles, så de i givet fald kan deltage i kommende udbud af jernbanetrafik også på de statslige banestrækninger. Hvis privatbaneselskaberne skal deltage i kommende udbud, må det anses for statsstøtte, hvis staten og kommunerne opretholder et rente- og afdragsfrit tilgodehavende hos banerne. Disse tilgodehavender kan således af-

skære privatbanerne fra at deltage i kommende udbud af jernbanetrafik på lige vilkår med andre jernbaneoperatører.

I forbindelse med aftalen om overdragelse af privatbanerne til amtskommunerne er det derfor aftalt at tilstræbe at finde en samlet løsning på denne gæld. Ved fremsættelsen af dette lovforslag undersøger Trafikministeriet, hvordan en eventuel afvikling af gælden mest hensigtsmæssigt kan tilrettelægges. En eventuel afvikling af gælden vil blive forelagt de bevilgende myndigheder særskilt.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

I henhold til lov om privatbanerne betaler staten, amtskommunerne og kommunerne tilskud til privatbanernes drift og investeringer efter forholdet 70/30. Ligeledes betaler staten, amtskommunerne og kommunerne privatbanernes pensionsudgifter efter forholdet 85/15. Lovforslaget indebærer, at amtskommunerne overtager statens og kommunernes udgiftsforpligtelser.

Ved overdragelsen tilføres amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd de nuværende statstilskud til privatbanerne, og der gives låneadgang uden for de almindelige lånerammer til finansiering af investeringer. Det er ligeledes en forudsætning, at de kommunale drifts- og investeringstilskud til privatbanerne overføres til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd. Der forhandles for tiden med Kommunernes Landsforening om, hvordan denne overførsel skal ske.

Med aftalen af 5. april 2000 er der opnået enighed om, at amtskommunerne kompenseres for de nu oplynte pensionsrettigheder, idet staten i perioden 2001-2030 udbetaler et årligt tilskud til amtskommunerne på 40,6 mio. kr. I en 10-årig periode fordeles dette beløb mellem amtskommunerne efter de enkelte privatbaners faktiske pensionsudbetalinger.

Amtskommunerne kompenseres for fremtidige oplynte pensionsrettigheder/bidrag, idet staten øger det årlige driftstilskud med 15 mio. kr. Dette beløb fordeles i en 10-årig periode mellem amtskommunerne i forhold til deres relative andel af privatbanernes samlede lønsum.

Der er aftalt en overgangsperiode på 15 år for investeringstilskuddet svarende til perioden fra 1. januar 2001 til 31. december 2015. For driftstilskuddene er aftalt en overgangsperiode på fire år svarende til perioden fra 1. januar 2001 til 31. december 2004. I overgangsperioderne tilføres tilskuddene de amtskommuner, der har privatbanedrift.

De statslige investeringstilskud i overgangsperioden for investeringer pris- og lønreguleres årligt svarende til pris- og lønreguleringen af bloktilskuddet til amtskommunerne (finanslovens § 13.81.01).

Efter overgangsperiodernes udløb indgår de nævnte midler i de almindelige overførsler mellem stat og amtskommuner i overensstemmelse med Det Udvide-de Totalbalanceprincip (DUT).

Administration og udbetaling af pensions- og driftstilskud til banerne har været varetaget af Jernbanetilsynet. Denne overgår med lovforslaget til amtskommunerne. Det jernbanesikkerhedsmæssige tilsyn med privatbanerne vil stadig skulle varetages af Jernbanetilsynet.

Statens aktier i privatbaneselskaberne er optaget i statsregnskabet pr. 31. december 1999, jf. statuspost nr. 23, til kurs 100 med følgende beløb i kr.:

| | |
|--|-----------|
| Østsjællandiske Jernbaneselskab A/S | 937.332 |
| Skagensbanen A/S | 3.133.000 |
| Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbaneselskab A/S | 1.456.400 |
| Varde-Nr. Nebel Jernbaneselskab A/S | 1.244.000 |
| Hjørring Privatbane A/S | 6.702.500 |
| Gribskovbanen A/S | 2.418.335 |
| Helsingør-Hornbæk-Gilleleje-Banen A/S | 1.415.391 |
| Lyngby-Nærumbanen A/S | 316.600 |
| Odsherreds Jernbane A/S | 1.073.000 |
| Høng-Tølløse Jernbane A/S | 870.800 |
| Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbaneselskab A/S | 2.624.400 |
| Lollandbanen A/S | 500.000 |

Lovforslaget indebærer, at aktierne udgår af statsregnskabet.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

12. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

13. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget ophæves de endnu formelt bestående krav om dansk indfødsret for privatbanernes bestyrelsesmedlemmer og medarbejdere, hvorved lovgivningen om privatbanerne bringes i overensstemmelse med EU-rettens regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.

I tilknytning til afklaring af spørgsmålet om gælds-eftergivelse, jf. afsnit 9, vil det i samarbejde med Konkurrencestyrelsen blive nærmere undersøgt, i hvilket omfang der er anledning til at følge procedureerne efter EU's statsstøttere-gler.

14. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 2 til lovforslaget.

F. t. l. om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne

Vurdering af konsekvenserne af lovforslaget

| | Positive konsekvenser/mindreudgifter | Negative konsekvenser/merudgifter |
|--|---|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner | Statens og kommunernes hidtidige tilskud til privatbanerne overføres til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd. Der henvises i øvrigt til afsnit 10 i de almindelige bemærkninger. | |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner | Jernbanetilsynet under Trafikministeriet frigøres fra forvaltningen af privatbanernes tilskud. | Amtskommunerne overtager forvaltningen af privatbanernes tilskud. |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Miljømæssige konsekvenser | Ingen | |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | |
| Forholdet til EU-retten | Lovgivningen om privatbanerne tilpasses til EU-rettens regler om arbejdskraftens frie bevægelighed. | |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse giver trafikministeren bemyndigelse til at overdrage de staten tilhørende aktier i 12 af de 13 privatbaneselskaber til de respektive amtsråd i de amter, hvor banerne er beliggende, samt til Hovedstadens Udviklingsråd.

Overdragelsen sker vederlagsfrit. De nærmere vilkår for overdragelsen, som er aftalt mellem staten og Amtsrådsforeningen, forudsættes overført til retligt bindende aftaler mellem staten og hvert af de berørte amtsråd. I disse aftaler forudsættes optaget bestemmelser om driftspligt i overgangsperioden, vilkårene for fremtidig tilskud til drift og investeringer, herunder tilbagebetaling og omfordeling af tilskud i tilfælde af nedlæggelse af baner, samt statens krav på andel i provenuet i tilfælde af videresalg af aktier eller salg af privatbaneselskabernes aktiver. Der henvises til afsnit 6 i de almindelige bemærkninger. Med Hovedstadens Udviklingsråd forudsættes indgået tilsvarende aftale, som tillige skal omfatte Lille Nord, jf. lovforslagets § 2.

Staten er ikke aktionær i A/S Hads-Ning-Herreders Jernbane (Odderbanen), men der forudsættes tillige indgået en aftale med Århus Amtsråd om vilkårene for den drifts- og investeringsstøtte, som amtskommunen

efter aftalen fremover vil modtage fra staten til denne bane.

Østbanen er beliggende delvis i Storstrøms Amt, delvis i Roskilde Amt (Hovedstadens Udviklingsråd). Statens aktier forudsættes som udgangspunkt overdraget til Storstrøms Amtskommune og Hovedstadens Udviklingsråd i samme forhold, som hidtil har været gældende for fordelingen mellem de to parter af udgifterne til jernbanedriften, men såfremt parterne i enighed måtte fremsætte ønske om en anden fordeling, forudsættes et sådant ønske imødekommet.

Til § 2

Den mellem Hovedstadens Udviklingsråd og staten indgåede aftale indebærer, at Hovedstadens Udviklingsråd overtager ansvaret for tilrettelæggelse og indkøb af togtrafik på linien Hillerød-Helsingør (Lille Nord) og i den forbindelse overtager ejendomsretten til den infrastruktur, der særligt er knyttet til denne linie, jf. bilag 1.

Med den foreslåede bestemmelse gives der bemyndigelse til, at staten overdrager jernbaneinfrastrukturen til Hovedstadens Udviklingsråd. Overdragelsen omfatter spor anlæg, stationer m.v. på strækningen mellem Hillerød og Snekkersten. Stationerne i de to byer samt strækningen mellem Snekkersten og Helsingør forbliver DSB og Banestyrelsens ejendom.

Anlægget forudsættes overdraget i den stand, hvori det forefindes, og med de pligter og rettigheder, hvormed det har tilhørt Banestyrelsen og DSB.

Under hensyn til, at de matrikulære forhold i forbindelse med Lille Nord på linie med andre gamle jernbanestrækninger er ganske komplicerede, og idet der er tale om en større samlet overdragelse fra statsligt til amtskommunalt regi, foreslås det i *stk. 2* for at forenkle overdragelsen mest muligt, at tinglysning af overdragelsen kan ske direkte på grundlag af loven, og at overdragelsen fritages for afgifter og gebyrer.

De foreslåede *stk. 3 og 4* indebærer, at der forbeholdes staten ret til at overtage infrastrukturen i tilfælde af permanent nedlæggelse af banebetjeningen på Lille Nord svarende til den ret, der efter de oprindelige anlægslove forbeholdes staten i forhold til privatbanernes infrastruktur, og som er omtalt under bemærkningerne til lovforslagets §§ 7-11.

Efter bestemmelsen har staten ret til at overtage banestrækningen, såfremt regelmæssig passagertrafik ophører. Dette forstås således, at der ikke efter gældende køreplaner er passagertogtrafik til rådighed for offentligheden på den pågældende strækning.

Statens adgang til at overtage infrastrukturen omfatter skinnenettet med tilhørende stationer, kontrolanlæg og andre til driften hørende installationer m.v. samt de pågældende arealer.

Statens ret kan gøres gældende uanset ændringer i ejerforholdet i tiden, indtil statens overtagelse måtte blive aktuel, idet det foreslås, at retten uden tinglysning har gyldighed mod enhver.

Anlæg og arealer overtages i den stand, hvori de forefindes ved driftens ophør. Ejeren er således ikke berettiget til at demontere eller på anden måde gøre infrastrukturen uanvendelig. Omvendt påhviler der heller ikke efter bestemmelsen ejeren nogen forpligtelse til istandsættelse af anlægget eller oprensning af sporarealer m.v. inden en eventuel overdragelse til staten. Bestemmelsen er ikke til hinder for afhændelse af arealer, stationsbygninger m.v., der ikke er nødvendige i forbindelse med fortsat jernbanedrift på strækningen.

Til § 3

Til nr. 1

Med de foreslåede bestemmelser fastlægges i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet rammerne for amtskommunernes fremtidige engagement i jernbanedriften på grundlag af regeringens aftale af 5. april 2000 med Amtsrådsforeningen.

Amtsrådene får med forslaget en funktion som *trafikkøbere* i forhold til lokal og regional togtrafik på li-

nie med og ved siden af Trafikministeriets rolle som trafikkøber efter lov om jernbanevirksomhed m.v. Endvidere bliver amtsrådene *infrastrukturforvaltere* i forhold til jernbaneinfrastruktur, som amtsrådene enten selv ejer eller efter aftale med ejeren forvalter. Endelig kan amtsråd *deltage i selskaber, der udfører jernbanevirksomhed m.v.* Disse generelle opgaver, der eventuelt kan overlades til et amtligt trafiksselskab, følger af den foreslåede § 6 a.

I § 6 b fastlægges amtskommunernes forhold til de eksisterende privatbaner, idet amtsrådene efter aftalen overtager statens *funktioner i forhold til privatbanerne*, såvel som tilsynsmyndighed som aktionær i selskaberne. Endvidere reguleres det fremtidige forhold mellem privatbanerne og staten.

Bestemmelserne angiver udtømmende amtsrådenes fremtidige virke inden for jernbanevirksomhed. Det er således f.eks. hensigten, at en amtskommune ikke selv skal kunne drive jernbanevirksomhed.

En række primærkommuner ejer aktier i privatbaneselskaber. Disse aktiebesiddelser vil også fremover kunne opretholdes, såfremt de pågældende kommuner ønsker det.

Lovforslaget indebærer, at de hidtidige forpligtelser for kommuner til at yde støtte til privatbanerne bortfalder. Der vil således ikke være nogen særlig anledning til, at kommuner fremover engagerer sig i jernbanedrift, men dette spørgsmål er ikke tilsigtet reguleret med lovforslaget. Kommunal deltagelse i jernbanevirksomhed vil derfor i givet fald skulle ske inden for rammerne af de almindelige regler om kommunalfuldmagten.

§ 6 c vedrører alene banestrækningen Høng-Slagelse, der drives som en privatbanestrækning, men som ikke er omfattet af nogen koncession.

Til § 6 a

Bestemmelsen fastlægger i *stk. 1* tre funktioner i forbindelse med jernbanedrift, som amtskommunerne kan vælge at udøve.

Efter *nr. 1* kan amtsrådet indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service, jf. herved § 8 i lov om jernbanevirksomhed m.v. Der kan være tale om forhandlet eller udbudt passagertrafik.

Bestemmelsen fastslår en adgang for amtsrådet til som trafikkøber at supplere den jernbanepassagertrafik, der stilles til rådighed for brugerne af den kollektive trafik i amtet. Der gives derimod ikke med denne regel amtsrådet nogen beføjelser til at råde over jernbanenettet i amtet eller disponere over privatbaneselskabernes rullende materiel.

Den, som amtsrådet ønsker at indgå kontrakt med, må selv skaffe sig de fornødne tilladelser og godkendelser efter lov om jernbanesikkerhed og lov om jernbanevirksomhed m.v., herunder tildeling af kanaler til den ønskede trafik fra vedkommende infrastrukturforvalter, hvis denne ikke er amtsrådet selv.

Amtsrådet fastlægger de nærmere rammer for trafikøbet.

Hvis der f.eks. er tale om at udbyde trafikbetjeningen på en strækning, der hidtil har været betjent af et privatbaneselskab, kan det være aktuelt at fastsætte som vilkår i forbindelse med udbudet, at eksisterende rullende materiel skal benyttes af eller overtages af den vindende tilbudsgiver. Dette vil i givet fald skulle være fastlagt ved forudgående aftale med privatbaneselskabet.

Det skal bemærkes, at bestemmelsen i nr. 1 alene vedrører egentlige købsaftaler, hvor en operatør mod betaling stiller en vis mængde jernbanetrafik til rådighed.

Der er således ikke efter denne bestemmelse mulighed for, at amtskommunen kan engagere sig på anden måde i forhold til operatøren end ved betaling for den pågældende transportydelse. Der kan således ikke fra amtskommunens side ydes drifts- eller anlægsstøtte – hverken i form af tilskud, garantistillelse, el.lign. Sådan støtte kan alene meddeles inden for rammerne af den foreslåede § 6 b, stk. 3.

Det kan derfor eventuelt være hensigtsmæssigt, at et amtsråd selv anskaffer rullende materiel og udbyder jernbanevirksomheden som driften på en given strækning med det pågældende materiel, eller det kan være hensigtsmæssigt, at et amtsråd overtager et privatbaneselskabs infrastruktur.

I henhold til det foreslåede nr. 2 kan amtsrådet således fungere som infrastrukturforvalter efter reglerne herom i lov om jernbanevirksomhed m.v. Denne funktion omfatter først og fremmest ansvaret for infrastrukturens vedligeholdelse samt muligheden for mod betaling at tildele ledig infrastrukturkapacitet (kanaler) til jernbanevirksomheder.

Opnåelse af status som infrastrukturforvalter forudsætter, at det pågældende amtsråd erhverver ejendomsretten til jernbaneinfrastruktur, f.eks. fra et privatbaneselskab, jf. det foreslåede § 6 b, stk. 4, eller det på anden måde ved aftale skaffer sig adgang til at råde over infrastruktur.

Endelig gives der med nr. 3 amtsrådet en generel adgang til at deltage *uden bestemmende indflydelse* i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur eller driver jernbanevirksomhed, herunder virksomhed uden for det pågældende amt. For så vidt angår muligheden

for *med* bestemmende indflydelse at deltage i selskaber, der udøver jernbanevirksomhed m.v., henvises til det foreslåede § 6 b, stk. 2, med tilhørende bemærkninger.

Adgangen til deltagelse efter nr. 3 omfatter selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

Ved jernbanevirksomhed forstås selve udførelsen af personbefordring eller godstransport ad jernbane.

Med anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift haves særligt den mulighed for øje, at amtsrådet for at medvirke til den fornødne finansiering ønsker at deltage i et materielselskab, der udlejer jernbanemateriel til jernbanevirksomheder. Bestemmelsen omfatter ikke selskaber, hvis virksomhed ikke er specifikt knyttet til jernbanedrift. Rengøring, catering o.lign. falder således udenfor.

For at give de i forvejen vanskeligt stillede jernbanevirksomheder optimale udviklingsmuligheder er der ikke fundet anledning til at foreslå, at de nævnte selskaber med amtskommunal deltagelse i deres virke skulle være begrænset til det eller de pågældende amter.

Disse muligheder gives amtsrådene for at give dem bedst mulig adgang til at medvirke til at sikre en hensigtsmæssig udvikling af lokal og regional jernbanetrafik.

Det foreslås i *stk. 2*, at der gives ministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om udøvelsen af amtsrådets beføjelser efter *stk. 1*. Det er primært hensigten på denne baggrund at fastsætte forskrifter, der sikrer, at de generelle regler om funktionerne som trafikfører og infrastrukturforvalter i lov om jernbanevirksomhed m.v. følges, men med den tilpasning, som indpasningen i amtskommunernes styreform tilsiger. Der vil f.eks. være behov for at fastsætte nærmere regler om, hvilken fremgangsmåde der skal følges ved udbud af trafik udført som offentlig service. Det forudsættes her fastsat, at i de tilfælde, hvor der iværksættes udbud, skal det ske efter EU's udbudsregler.

Der henvises tillige til det samtidig med dette lovforslag fremsatte forslag til ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. (Jernbaneinfrastrukturforvaltning m.v.).

Det bemærkes, at det foreslåede § 6 a alene giver amtsrådene en række muligheder for at agere inden for jernbanecområdet. Bestemmelsen pålægger ingen pligter for amtsrådene, og der vil ikke med bemyndigelsen i *stk. 2* blive tale om nogen adgang til at pålægge amtsrådene nye opgaver.

Det foreslås endelig i stk. 2, 2. pkt., at amtsrådet får bemyndigelse til helt eller delvist at henlægge sine opgaver på jernbaneområdet til et amtsligt trafikelskab.

Til § 6 b

Med bestemmelsen fastlægges de fremtidige rammer for de jernbanevirksomheder, der er omfattet af den gældende lov om privatbanerne, dvs. de 13 privatbaneselskaber, der er omfattet af en koncession eller eneretsbevilling udstedt i medfør af en anlægslov, og som er opregnet i afsnit 3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Der er således ikke efter forslaget mulighed for at bringe bestemmelsen i anvendelse i forhold til andre jernbanevirksomheder.

Derimod er det ikke hensigten med bestemmelsen at fastfryse den nuværende struktur med 13 aktieselskaber, som hver ejer en eller flere jernbanestrækninger, som de driver jernbanevirksomhed på.

Der vil således være mulighed for i overensstemmelse med moderne principper for jernbanedrift at udskille ejendomsretten til infrastrukturen og driften heraf fra selve jernbanevirksomheden. Derudover kan det være aktuelt at opsplitte jernbanevirksomheden yderligere i et operatørselskab og et materielselskab, der udlejer det rullende materiel til operatørselskabet. I tilfælde af sådanne opsplitninger bevarer alene det selskab, der udfører jernbanetrafikken på den strækning, hvortil der oprindeligt er givet koncession, sin status efter bestemmelsen, jf. dog bemærkningerne til lovforslagets §§ 7-11 vedrørende statens ret til overtagelse af infrastrukturen.

Tilsvarende skal der være mulighed for at fusionere to eller flere af de eksisterende privatbaneselskaber. I så fald finder bestemmelsen anvendelse i forhold til det selskab, der opstår ved fusionen.

Stk. 1 indebærer, at amtsrådet overtager statens tilsynsfunktioner efter § 2, stk. 1 og 2, i lov om privatbanerne i forhold til banevirksomheder, der udfører jernbanetrafik i henhold til koncession, dvs. de nuværende privatbaner.

Efter almindelige kommunalretlige regler påhviler det en amtskommune at føre et vist løbende tilsyn med selskaber, hvori amtskommunen deltager, eller som den yder støtte til. Den foreslåede bestemmelse pålægger ikke amtsrådet en tilsynspligt, der går ud over dette, men den giver amtsrådet mulighed for selv at fastlægge, hvilken form for tilsyn der under hensyn til de lokale forhold må anses for påkrævet og hensigtsmæssigt.

For at sikre amtsrådet mulighed for fuld indseende med privatbaneselskabets forhold også i de tilfælde,

hvor amtsrådet ikke har dominerende indflydelse i et selskab, foreslås det, at der pålægges selskaberne en oplysningspligt i forhold til amtsrådet.

Tilsynet efter stk. 1 omfatter alene jernbanevirksomhed, der drives i henhold til koncession. Udførelse af trafik i henhold til en aftale om trafik køb efter den foreslåede § 6 a, stk. 1, nr. 1, er således ikke omfattet af bestemmelsen, og dette gælder uanset, om aftalen indgås med det hidtidige privatbaneselskab eller med en anden jernbanevirksomhed. Det tilsyn, som der måtte være behov for at udøve fra amtskommunens side i dennes egenskab af trafik køber, forudsættes fastlagt i kontrakten.

Tilsynsforpligtelsen kan overføres til et eventuelt amtsligt trafikelskab, jf. det foreslåede stk. 3.

Myndigheder, der yder tilskud til privatbaneselskaber, forudsættes som nævnt at føre tilsyn med disse selskabers virksomhed. Derudover er det som anført ovenfor op til vedkommende amtsråd selv at tage stilling til, hvilket tilsyn der er behov for. Der er på denne baggrund ikke fundet anledning til at fastsætte nærmere regler om, hvordan tilsynet skal udføres, såfremt en privatbane drives i flere amter. Dette vil ved lovens ikrafttræden være aktuelt i forhold til Østbanen, hvor såvel Hovedstadens Udviklingsråd som Storstrøms Amtskommune har dele af banens infrastruktur inden for deres område, og det kan i tilfælde af fusioner blive aktuelt i forhold til andre baner. Det kan dog ikke udelukkes, at der kan opstå behov for, at der i sådanne tilfælde træffes afgørelse om, hvordan tilsynet skal udøves, og der foreslås derfor tillagt ministeren en bemyndigelse til efter anmodning at træffe afgørelse herom. Det forudsættes, at anmodningen kan fremsættes af en af de berørte myndigheder eller af det pågældende privatbaneselskab.

Bestemmelsen i *stk. 2* vedrører amtsrådenes rolle som aktionærer i privatbaneselskaberne. Med overtagelse af statens aktiepost i selskaberne vil amtsrådene i en række tilfælde blive ejere af mere end 50 pct. af aktiekapitalen og dermed opnå en position, hvor der kan udøves bestemmende indflydelse i selskaberne. Det må endvidere forventes, at en række kommuner vil ønske at overdrage deres aktier i privatbaneselskaber til amtsrådet.

Efter de almindelige kommunalretlige regler er kommuner og amtskommuner normalt afskåret fra at udøve bestemmende indflydelse i selskaber. Kommuner og amtskommuner kan med andre ord ikke henlægge løsningen af kommunale opgaver til et selskab og samtidig bevare rådigheden over dem.

Baggrunden herfor er, at kommunalbestyrelsens løsning af kommunale opgaver bør ske efter den kom-

munale styrelseslovs regler med de deri indeholdte procedurer og garantier og under det foreskrevne tilsyn.

Med den foreslåede bestemmelse gøres der en undtagelse fra de almindelige kommunalretlige regler, således at amtskommunerne får mulighed for at udøve bestemmende indflydelse i privatbaneselskaberne.

Muligheden er begrænset til selskaber, der alene udøver den virksomhed, hvortil der er givet koncession som nævnt i stk. 1, eller anden jernbanetraffic udført som offentlig service. Såfremt selve jernbanevirksomheden og infrastrukturforvaltningen adskilles, vil det efter bestemmelsen være muligt for amtskommunen at deltage i selskaber, der udfører begge former for jernbanedrift.

Det foreslås videre i bestemmelsens 2. pkt., at der gives amtskommunen mulighed for med bestemmende indflydelse at deltage i et eventuelt materielselskab, hvadenten dette udskilles fra et privatbaneselskab eller etableres særskilt, men det forudsættes dog, at materielselskabet alene virker inden for det pågældende amt. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til den foreslåede § 6 a, stk. 1, nr. 3.

Såfremt flere amtsråd ønsker at deltage i et fælles materielselskab, eventuelt sammen med Hovedstadens Udviklingsråd, og dermed få mulighed for at betjene jernbanevirksomheder i flere amter, forudsættes et sådant selskab etableret på en sådan måde, at der ikke er et enkelt amtsråd, der udøver bestemmende indflydelse i selskabet.

Der gives ikke efter bestemmelsen mulighed for, at et selskab (herunder datterselskaber heraf), hvori et amtsråd har bestemmende indflydelse, kan udføre anden form for jernbanevirksomhed, dvs. fri passager- eller godstrafik, eller anden form for virksomhed.

Såfremt det pågældende privatbaneselskab måtte ønske at deltage i sådanne aktiviteter, vil den pågældende virksomhed derfor skulle henlægges til et selskab, som privatbaneselskabet ikke kontrollerer.

Allerede efter de gældende regler i privatbaneloven skal busdrift normalt være udskilt fra jernbanevirksomhed, jf. lovens § 5 a. Der er imidlertid ikke noget til hinder for, at der er tale om et 100 pct. ejet datterselskab.

Denne konstruktion vil ikke fremover være mulig. Privatbaneselskabets ejerandel i datterselskabet (eller eventuelt amtsrådets ejerandel i privatbaneselskabet) vil i givet fald skulle nedbringes, således at der ikke længere er tale om bestemmende indflydelse.

Med henblik på disse situationer foreslås i 3. pkt. en overgangsbestemmelse, som pålægger amtsrådet at sørge for, at aktiviteterne i de selskaber, hvori amtsrå-

det erhverver bestemmende indflydelse, inden for rimelig tid bringes i overensstemmelse med bestemmelsen.

Det forudsættes, at amtsrådet uden unødigt ophold tager de fornødne skridt, og at kravene til amtsrådets deltagelse i selskaberne normalt er opfyldt inden for et år, men det er af hensyn til amtsrådets muligheder for at disponere på en forretningsmæssigt god måde ikke fundet hensigtsmæssigt at fastsætte en absolut tidsfrist.

Når det er fundet nødvendigt at gøre disse særegne undtagelser fra de almindelige kommunalretlige regler, skyldes det ønsket om fremover at få løst opgaven ikke blot uden for statens regi, men netop som en amtskommunal opgave. Hertil kommer, at privatbanerne på grund af deres særlige karakter næppe ville kunne tiltrække investorer på almindelige kommercielle vilkår, og at det formentlig ville være vanskeligt for amtskommunerne at afsætte aktierne til anden side, såfremt der blev fastholdt et fuldstændigt forbud mod bestemmende indflydelse.

En spredning af statens aktier mellem flere offentlige ejere anses ikke som hensigtsmæssig i bestræbelserne på at sikre de bedste muligheder for udvikling af den regionale togtrafik.

Stk. 3 indebærer, at amtsrådene overtager statens og primærkommunernes opgave efter § 3, stk. 1 og 2, i lov om privatbanerne med hensyn til at yde den til driften af privatbaneselskaberne nødvendige støtte. Amtsrådet kan vælge at fortsætte med at dække banevirksomhedens driftsunderskud. Denne og anden form for direkte støtte til jernbanevirksomheder kan efter bestemmelsen alene ydes til privatbaneselskaberne og alene for så vidt angår den virksomhed, der er omfattet af koncessionen. Det vil være en betingelse for at yde direkte støtte til drift og anlæg, at den koncessionerede drift holdes regnskabsmæssigt adskilt fra anden virksomhed, jf. § 7 i lov om jernbanevirksomhed m.v.

I stedet for at yde støtte efter stk. 3 kan amtsrådet efter den foreslåede § 6 a vælge at indgå en aftale med privatbaneselskabet om køb af trafik, eller amtsrådet kan vælge at udbyde trafikken på strækningen, hvis det selv har overtaget infrastrukturen, jf. det foreslåede § 6 b, stk. 4, eller hvis den er blevet åbnet for anden trafik end privatbaneselskabets egen. Uanset den valgte form er køb af jernbanetraffic ikke undergivet de begrænsninger, der efter stk. 3 gælder for udbetaling af støtte.

Amtsrådet kan beslutte at overlade det til det amtslige trafikalselskab at yde støtte til privatbaneselskabet.

I så fald overføres tillige tilsynet i henhold til det foreslåede stk. 1 til trafikelskabet.

Efter § 3, stk. 2, i lov om privatbanerne indgår udgifter til pensioner til selskabernes tjenestemandssatte medarbejdere ikke i opgørelsen af selskabernes driftsunderskud. Disse udgifter afholdes i deres helhed af staten med 85 pct. og af de berørte kommuner og amtskommuner med tilsammen 15 pct. Udgifterne til udbetaling af pensioner afholdes fremover fuldt ud af amtskommunerne, der efter aftalen med staten kompenseres for overtagelse af optjente pensionsretigheder.

Det forudsættes, at amtskommunen som hidtil indbetaler pensionsbeløbene samlet til selskabet, og at dette forestår udbetalingen til de enkelte pensionister. Amtsrådets forpligtelse efter den foreslåede bestemmelse gælder imidlertid ikke alene i forhold til selskabet. Forpligtelsen til at udrede de optjente pensioner er ubetinget. Hvis f.eks. privatbaneselskabet ophører i forbindelse med, at banen nedlægges eller overgår til anden operatør, vil det påhvile amtskommunen at udbetale pensionen til pensionisterne.

Indbetaling af pensionsbidrag for overenskomstssatte medarbejdere er ikke omfattet af bestemmelsen, men afholdes som hidtil af privatbaneselskaberne selv i forbindelse med den almindelige drift.

Stk. 4 tillægger privatbaneselskabernes besluttende organer en adgang til at overdrage den selskabet tilhørende jernbaneinfrastruktur til amtsrådet eller til tredjemand. Med bestemmelsen præciseres det, at der skal være en adgang for privatbaneselskaberne til at udskille infrastrukturen fra selve jernbanevirksomheden uanset det forhold, at de i medfør af de oprindelige anlægslove udstedte koncessioner omfatter den samlede drift.

Der kan være endog betydelige omkostninger forbundet med vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, og selv en vederlagsfri overdragelse vil dermed ikke nødvendigvis være udtryk for nogen begunstiggelse af modtageren. Hvilke nærmere vilkår, der kan fastsættes for en sådan overdragelse, må afhænge af de konkrete omstændigheder.

Det forudsættes, at en eventuel overdragelse til amtsrådet sker i overensstemmelse med aktieselskabslovens regler om retshandler mellem et selskab og dets aktionærer.

Overdragelse af infrastrukturen til tredjemand kunne f.eks. være overdragelse til et selskab, eventuelt bestående af flere amtskommuner, der vil drive jernbaneinfrastruktur i flere amter og dermed udnytte de stordriftsfordele, der måtte være forbundet hermed.

Det skal bemærkes, at det ikke er hensigten med bestemmelsen at give mulighed for ved overdragelse af infrastrukturen at begrænse statens ret efter de oprindelige anlægslove til overtagelse af infrastrukturen. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets §§ 7-11.

Også rullende materiel kan af et privatbaneselskab afhændes til f.eks. amtsrådet eller til et materielsselskab og så lejes derfra. Der henvises herom til bemærkningerne ovenfor.

Privatbanerne har efter den gældende lovgivning normalt ikke mulighed for at udføre jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil der er givet koncession. Med *stk. 5* gives der ministeren bemyndigelse til at tillade selskaberne dette. Det forudsættes, at sådan tilladelse fremover gives på vilkår af, at det pågældende privatbaneselskab opgiver sin eneret til at drive jernbanevirksomhed på den strækning, hvortil selskabet har koncession. Dette kan ske enten ved at overdrage infrastrukturen til amtsrådet eller tredjemand, der så som infrastrukturforvalter kan tildele andre operatører infrastrukturkapacitet, eller det kan ske ved, at selskabet selv som infrastrukturforvalter giver andre operatører denne adgang.

Det forudsættes ligeledes fastsat, at såfremt et privatbaneselskab, der har opnået tilladelse til at drive jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil selskabet har koncession, dvs. de egentlige privatbanestrækninger, driver godstrafik, skal dette ske gennem et selvstændigt datterselskab. Det forudsættes endelig fastsat i vilkårene, at et privatbaneselskab kun kan udføre fri passagertrafik, såfremt selskabets øvrige trafik har været udbudt, jf. den foreslåede § 6 a, eller såfremt den frie passagertrafik udføres inden for rammerne af et selvstændigt datterselskab.

Til § 6 c

Banestrækningen Høng-Slagelse, der er en tidligere DSB-strækning, er ikke omfattet af Høng-Tølløse Jernbanes koncession, men har siden 1970 været trafikeret af privatbanen, og i 1997 blev strækningen overdraget til selskabet.

Med den foreslåede bestemmelse fastsættes, at der for denne del af Høng-Tølløse Jernbanes virksomhed og ejerforhold m.v. skal gælde det samme, som for den koncessionerede strækning.

Til § 4

Der foreslås for så vidt angår hovedstadsområdet i det væsentlige de samme ændringer i lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik, som med for-

slagets § 3 er foreslået for så vidt angår den øvrige del af landet.

Under hensyn til Hovedstadens Udviklingsråds størrelse og opbygning som en enhed omfattende flere kommuner og amtskommuner er der dog ikke fundet anledning til at foreslå de begrænsninger, som foreslås i amtsråds adgang til at udøve bestemmende indflydelse i selskaber, der udfører infrastrukturforvaltning, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift, overført også til Hovedstadens Udviklingsråd.

Det skal dog bemærkes, at det ikke er hensigten, at Hovedstadens Udviklingsråd skal kunne udøve bestemmende indflydelse i selskaber, der ud over virksomhed med tilknytning til jernbanedrift tillige udfører andre aktiviteter, f.eks. busvirksomhed. Det påtænkes derfor fastsat i medfør af den foreslåede § 4 a, stk. 2, at det pålægges Hovedstadens Udviklingsråd at sørge for, at selskaber, som udviklingsrådet kontrollerer, afvikler sådanne aktiviteter, eller at udviklingsrådets deltagelse i det pågældende selskab reduceres således, at der ikke længere er tale om bestemmende indflydelse.

I øvrigt henvises med hensyn til de foreslåede §§ 4 a og 4 b i det hele til bemærkningerne til lovforslagets § 3.

Til § 5

Der foreslås ved ændring af lov om kommunernes styrelse en udvidelse af Kommunernes Lønningsnævns kompetence, således at dette løntilsyn fremover omfatter privatbanernes tjenestemandslignende ansatte. Bestemmelsen afløser privatbanelovens § 2, stk. 3, hvorefter privatbanernes tjenestemandslignende ansatte er omfattet af finansministerens tilsyn for så vidt angår løn-, ansættelses- og pensionsvilkår.

Til § 6

Det foreslås, at Den Kommunale Tjenestemandrets kompetence udvides til at omfatte de tjenestemandslignende ansatte ved privatbanerne. Det er hensigten, at Den Kommunal Tjenestemandret herved skal træde i stedet for den statslige tjenestemandret, jf. § 2, nr. 3, i Finansministeriets bekendtgørelse nr. 233 af 28. april 1993 om Tjenestemandstretts kompetence.

Til §§ 7-11

Disse bestemmelser omfatter lovens ikrafttræden, overgangsbestemmelser, enkelte ændringer i de oprindelige anlægslove samt bestemmelser om den

fremtidige anvendelse af reglerne i disse love om statens overtagelsesret.

Det foreslås i § 9, at loven træder i kraft den 1. januar 2001, som er det med Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd aftalte tidspunkt for overdragelse af statens ejerandel i privatbanerne og for Hovedstadens Udviklingsråds overtagelse af linien Hillerød-Helsingør (Lille Nord).

Det foreslås, at lov om privatbanerne samtidig ophæves. Privatbanerne vil herefter på linie med andre jernbanevirksomheder være omfattet af lov om jernbanevirksomhed m.v. og lov om jernbanesikkerhed samt de med dette lovforslag indsatte bestemmelser i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Trafikministeriet har overvejet, om der derudover bør ske ophævelse af de anlægslove, der udgør det oprindelige hjemmelsgrundlag for de til privatbanerne udstedte koncessioner (eneretsbevillinger). En fuldstændig ophævelse af disse love ville i givet fald medføre koncessionernes bortfald.

Koncessionerne indeholder et stort antal bestemmelser, som må anses for afløst af bestemmelser i senere jernbanelovgivning, eller som i øvrigt har mistet deres betydning. Imidlertid må navnlig selve eneretten til at anlægge og drive jernbane på en given strækning antages at bestå.

Dette indebærer, at en lovændring, som bringer koncessionerne til ophør inden disses udløb, formentlig vil have karakter af ekspropriation i forhold til privatbaneselskaberne for så vidt angår denne eneret. Et sådant skridt finder Trafikministeriet ikke grundlag for at tage.

Samtidig udgør de oprindelige anlægslove i forhold til hovedparten af privatbanerne retsgrundlaget for statens ret til at overtage privatbanernes infrastruktur. Aftalen med Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd forudsætter, at denne ret videreføres med henblik på mulig anvendelse i situationer, hvor driften på en privatbanestrækning nedlægges, jf. herom nedenfor.

Flere af anlægslovene vedrører såvel privatbanesom statsbanestrækninger.

Endelig er der ikke tradition for at foretage udtrykkelig ophævelse af anlægslove, hvis indhold er udtømt, uden for tilfælde, hvor der lovgives om nedlæggelse af det pågældende anlæg.

Det foreslås på denne baggrund, at anlægslovene ikke ophæves, men at der alene foretages enkelte justeringer.

For fire af privatbanerne indeholder anlægslovene krav om dansk indfødsret for medarbejdere og bestyrelsesmedlemmer, mens der for hovedparten af de øvrige baner gælder et tilsvarende krav, som efter anvisning i loven er fastsat i de pågældende koncessioner.

Med § 7, § 8 og § 9, stk. 2, nr. 1 og 2, ophæves de i anlægslovene fastsatte krav om dansk indfødsret, og det foreslås videre i § 9, stk. 3, at trafikministeren bemyndiges til at ophæve bestemmelser i koncessioner, som er uforenelige med Danmarks internationale forpligtelser, eller som ikke er tidssvarende. Herved haves særligt bestemmelserne om dansk indfødsret for øje.

Med opretholdelse af anlægslovene gives der privatbaneselskaberne mulighed for fortsat at nyde de rettigheder, som efter koncessionerne tilkommer dem, dvs. i praksis eneretten på den pågældende strækning.

Imidlertid kan en yderligere videreførelse af koncessionsordningen efter Trafikministeriets opfattelse hverken anses for hensigtsmæssig eller tidssvarende. Det bemærkes i den forbindelse, at privatbaneselskabernes mulighed for at råde over deres eget banenet ud over eneretten også hviler på en ejendomsret, som ikke berøres af enerettens ophør.

Som beskrevet i afsnit 3 i de almindelige bemærkninger er stort set alle de oprindelige koncessioner udløbet, men efterfølgende fornyet – siden 1958 i medfør af lov om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger.

Det foreslås, at lov om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger ophæves. Dette indebærer, at koncessionerne ikke vil blive fornyet ved udløb, og at privatbaneselskaberne derfor i perioden frem til udgangen af 2009 efterhånden vil miste deres koncessioner; Lollandsbanen dog først i 2034.

Hensigten hermed er at opnå en normalisering af privatbanerne, således at de overgår fra at være koncessionerede selskaber til at være jernbanevirksomheder, der drives efter lovgivningens almindelige regler, dvs. på grundlag af en tilladelse til jernbanevirksomhed samt et sikkerhedscertifikat, og uden anden adgang til infrastrukturen end den, der ligger i de pågældende selskabers ejendomsret.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der efter lovforslaget vil være en vis tilskyndelse for privatbaneselskaberne til at fraskrive sig udnyttelsen af deres eneret endnu inden koncessionernes udløb. Navnlig forudsættes det, at tilladelser til, at privatbaneselskaber driver virksomhed uden for den strækning, hvortil der er givet koncession, vil være betinget af, at selskabets infrastruktur åbnes for andre operatører. Der hen-

vises til bemærkningerne til lovforslagets § 3 for så vidt angår det foreslåede § 6 b, stk. 5.

Det er som nævnt hensigten med at lade koncessionerne udløbe, at de heri indeholdte særlige rettigheder bringes til ophør. Det er imidlertid ikke hensigten, at jernbanedriften som sådan skal bringes til ophør, eller at de pågældende jernbanevirksomheder ikke længere skal være omfattet af lovgivningens regler om privatbaner, herunder amtsrådets tilsyn efter den foreslåede § 6 b, stk. 1.

Det foreslås derfor i § 10, at koncessionshaverne kan drive den pågældende jernbanevirksomhed videre også efter koncessionens udløb. Tilsvarende foreslås det, at så længe der i lovgivningen findes bestemmelser om privatbaner, skal disse finde anvendelse i forhold til de ved lovens ikrafttræden eksisterende privatbaner uden hensyn til koncessionernes senere udløb.

Det indgår i regeringens aftale med Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd, at der forbeholdes staten adgang til vederlagsfrit at overtage infrastrukturen, såfremt banebetjeningen på nuværende privatbanestrækninger nedlægges permanent.

Aftalen herom tager udgangspunkt i den ret til overtagelse, som efter de oprindelige anlægslove og koncessionerne tilkommer staten. Der henvises til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

Da en statslig overtagelse imidlertid ikke alene vil berøre den pågældende amtskommune eller Hovedstadens Udviklingsråd, men alle deltagere i det pågældende selskab eller den, som måtte have fået infrastrukturen overdraget, har Trafikministeriet fundet, at bestemmelserne om statens ret til overtagelse i de oprindelige anlægslove og koncessioner fortsat bør udgøre grundlaget for udøvelsen af denne ret, jf. ovenfor.

Som følge af, at lovforslaget indebærer, at koncessionsordningen ikke videreføres efter udløbet af de nuværende koncessioner, foreslås det i § 10, stk. 3, at bestemmelser i koncessioner om statens ret til overtagelse af infrastrukturen opretholdes også efter koncessionens udløb. Dette har særlig betydning i de tilfælde, hvor loven alene fastsætter forskrifter for koncessionernes udformning i så henseende, eller hvor alene koncessionen fastslår denne ret, jf. afsnit 3 i de almindelige bemærkninger. Det bemærkes i den forbindelse, at de gældende koncessioner er fastsat ved bekendtgørelse.

Der gives med lovforslaget mulighed for at omstrukturere privatbaneselskaberne, overdrage infrastrukturen m.v. Det er imidlertid ikke hensigten herved at give adgang til at beskære statens mulighed for at overtage infrastrukturen, og det foreslås derfor i

§ 11, stk. 2, at statens rettigheder i så henseende har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

Det skal i øvrigt bemærkes, at statens adgang til at overtage infrastrukturen i overensstemmelse med regeringens aftale med Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd alene forudsættes udnyttet i tilfælde, hvor der sker nedlæggelse af regelmæssig passagertrafik.

Lovgivningens bestemmelser om ret for staten til at overtage infrastruktur blev til i en tid, hvor jernbandedriften forudsattes at være lønsom og at blive udført uden bidrag fra det offentlige, dvs. med nutidens sprogbrug som fri trafik.

Bestemmelserne om overtagelse forudsætter derfor, at der fra statens side ydes en betaling, der beregnes på grundlag af nettoudbyttet i årene forud for overtagelsen eller på grundlag af aktiernes kursværdi. Der henvises til afsnit 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Situationen har imidlertid i årtier været den, at privatbanernes fortsatte eksistens har hvilet på offentlige tilskud, i hovedsagen fra staten, jf. afsnit 5 i de almindelige bemærkninger. Dette må også forudses at være tilfældet fremover.

Såfremt det måtte blive aktuelt at anvende disse bestemmelser i forbindelse med, at en af de nuværende privatbaner nedlægges, vil der med den nuværende

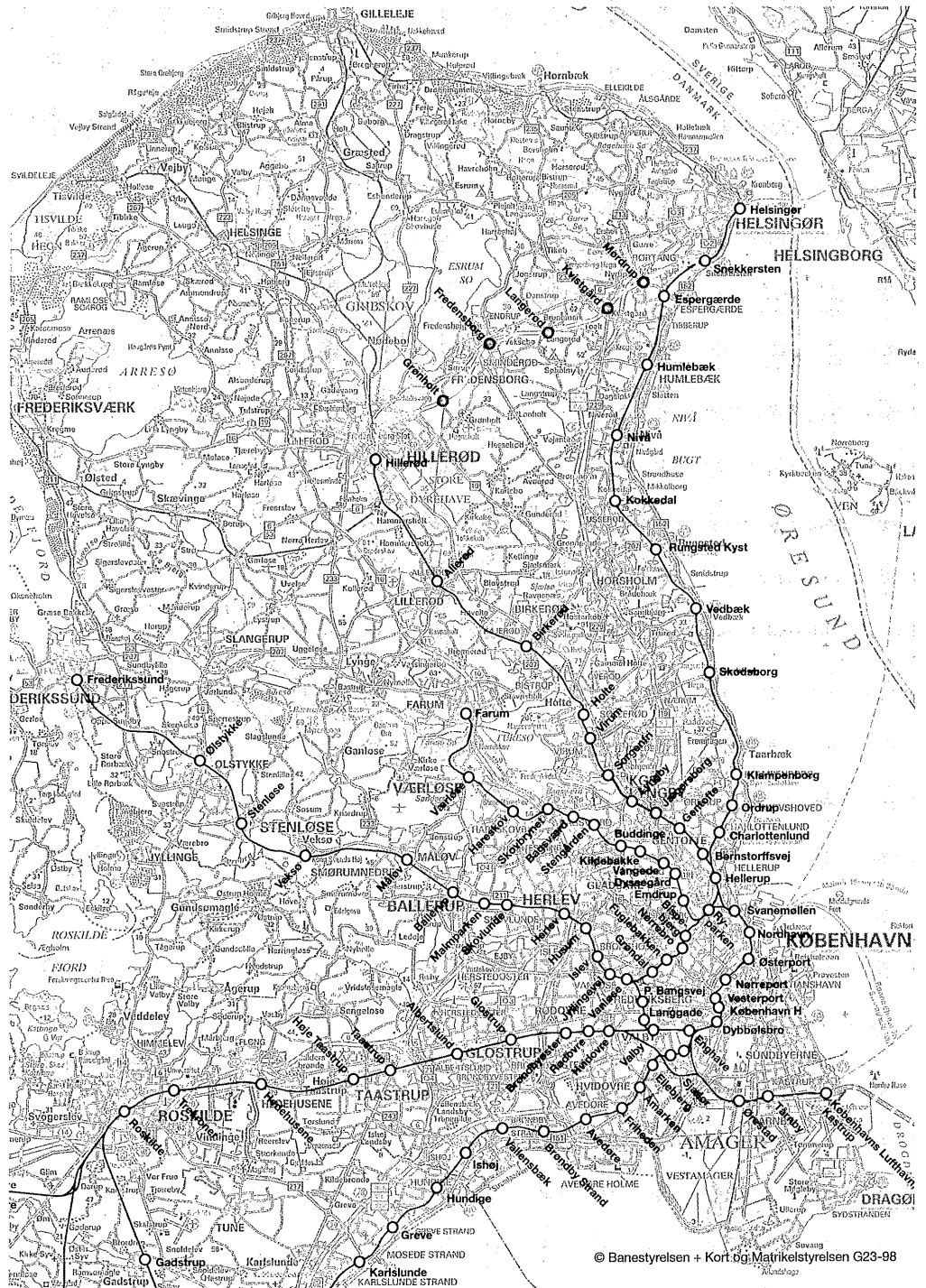
lovgivning formentlig ikke kunne bortses fra offentlige tilskud.

Situationen vil derfor være den, at der regnskabsmæssigt kan være et overskud, som i givet fald alene beror på bidrag fra det offentlige.

Det skønnes ikke rimeligt, at det pågældende selskabs aktionærer eller i øvrigt anlæggets ejere i en nedlæggelsessituation ud over de tidligere ydede tilskud m.v. yderligere skal have en betaling beregnet på grundlag af et overskud, der er fremkommet som følge af tilskuddene.

Med lovforslagets § 11, stk. 1, fastsættes derfor, at der ved anvendelse af bestemmelser om statens ret til overtagelse ikke skal ske indregning af fremtidige tilskud fra det offentlige. Med henblik på tilfælde, hvor det offentliges udgift til privatbanen måtte være konverteret til betaling for trafik udført som offentlig service foreslås, at det tilskudselement, der måtte være indeholdt heri, på tilsvarende måde holdes udenfor ved opgørelsen af det pågældende selskabs nettoudbytte eller værdi, og at dette princip gennemføres uanset en eventuel opsplitning af aktiviteterne mellem flere selskaber.

Det må derfor forventes, at staten i tilfælde af nedlæggelse af en privatbane vil kunne overtage infrastrukturen vederlagsfrit, såfremt det måtte ønskes.



Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget:

Amtsrådsforeningen i Danmark
Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)
Kommunernes Landsforening
Privatbanernes Fællesrepræsentation
Landbrugsrådet
Forbrugerrådet
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Det Danske Handelskammer, Børsen
Dansk Industri
Statsansattes Kartel
Dansk Jernbaneforbund
SiD
Nævnet for Etnisk Ligestilling
NOAH-Trafik

Til lovforslag nr. L 67. Skriftlig fremsættelse (1. november 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.
(Lovforslag nr. L 67).

Som led i finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999 mellem regeringen, SF og Enhedslisten er der den 5. april og 3. maj 2000 indgået aftaler mellem regeringen og Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) om overdragelse af statens ejerandele i privatbanerne samt Lille Nord. Lovforslaget er en udmøntning af disse aftaler.

Lovforslaget bemyndiger ministeren til at overdrage statens aktier i privatbanerne til amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd og til at overdrage ejendomsretten til banestrækningen Lille Nord til Hovedstadens Udviklingsråd.

Med lovforslaget ophæves lov om privatbanerne, og der indsættes i stedet nye bestemmelser om privatbanernes forhold og om amtsrådenes og Hovedstadens Udviklingsråds virksomhed på jernbaneområdet i henholdsvis kollektivtrafikloven og HT-loven.

De oprindelige anlægslove indeholder bestemmelser, der foreskriver, at såvel medlemmerne af privatbaneselskabernes bestyrelser som de ved banerne ansatte medarbejdere skal have dansk indfødsret. I de fleste tilfælde er der tale om et krav til koncessionernes indhold. Disse bestemmelser er ikke forenelige med EU-ret-

tens regler om arbejdskraftens frie bevægelighed. Derfor foreslås, at de lovbestemte krav om dansk indfødsret ophæves; og at der gives ministeren en bemyndigelse til at ophæve sådanne bestemmelser i koncessionerne.

Endelig foreslås det, at der fastsættes overgangsbestemmelser om fortsat drift af privatbanerne efter udløbet af de nuværende koncessioner, idet det forudsættes, at de ikke forlænges yderligere. Derfor sker der samtidig ophævelse af lov nr. 195 af 7. juni 1958 om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger. Endelig foreslås regler om den fremtidige anvendelse af bestemmelserne i de oprindelige anlægslove om statens ret til overtagelse af infrastrukturen.

Lovforslaget indebærer, at der gives amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd ret til uanset de almindelige regler om kommunal deltagelse i selskaber at erhverve og besidde aktiemajoriteten i privatbaneselskaber. Dette betyder, at privatbanerne fortsat skal drives som aktieselskaber, og at banedriften fortsætter på principielt uændrede vilkår. Lovforslaget lægger op til, at privatbaneselskaberne skal give adgang for andre operatører til den af dem ejede infrastruktur, og en sådan adgang for andre vil være en betingelse for, at privatbanerne selv kan få adgang til statens net.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.