

hele blive opvejet af de besparelser kommunerne får med hensyn til dækning af banernes driftunderskud, der må forventes at blive lavere bl.a. som følge af den mere smidige udbetalingsrytme for den statslige andel af de forskellige tilskud til banerne, der er forudsat i lovforslaget.

Specielle bemærkninger

Ad § 2

Det er en konsekvens af statens betydelige tilskud til banerne, at staten fortsat skal godkende passager- og godstakster, løn-, pensions- og normerings spørgsmål for personalet, vedtægtsændringer, disposition over fast ejendom, væsentlige dispositioner over materiel m.v.

Ministeriet vil tilstræbe en forenkling og standardisering af banernes vedtægter, bl.a. med hensyn til bestyrelsessammensætningen.

Ad § 3

Ved denne bestemmelse er de gældende statslige og kommunale støtteordninger i princippet videreført.

Driftstilskudsordningen er uændret i forhold til, hvad der gælder i dag bortset fra, at den i en længere årrække gældende fordelingsnøgle mellem staten og kommuner på 70 pct.–30 pct. – som nævnt i de almindelige bemærkninger – nu bliver fastlåst i loven.

Da den rutebiltrafik, banerne udfører, ofte alternerer med jernbanetrafikken, og derfor må ses i naturlig sammenhæng med denne, indgår det økonomiske resultat af en banes virksomhed på dette felt fortsat i grundlaget for beregningen af driftstilskuddet.

Da det offentlige ikke subsidierer fragtruter, bør underskud i forbindelse med en privatbanes drift af fragtruter ikke indgå i grundlaget for beregningen af driftstilskuddet.

Investeringsstøtten har hidtil været ydet i form af lån, der, hvor lånene blev ydet til investering i jernbanemateriel, var sikret ved et af banen udstedt løsøre pantebrev i det pågældende materiel. Erfaringerne fra de mange jernbanelikvidationer, der i tidens løb har fundet sted, har vist, at et eventuelt provenu ved afhændelse af materiel og spor m.v. i forbindelse med likvidationen fuldt ud er opbrugt til køb af livrenter til opfyldelse af banens pensionsforpligtelser, og at der således ikke har været noget overskydende beløb at tilbagebetale til långiverne.

På denne baggrund og også for at spare banerne for de ikke helt uanseelige udgifter, der medgår til stempning af pante- og gældsbreve, bygger lovforslaget på, at investeringsstøtten fremover ydes som tilskud.

Om ændringen i fordelingsnøglen mellem staten og kommunerne, for så vidt angår investeringstilskuddet, henvises til de almindelige bemærkninger.

Den i lovforslaget indeholdte fordelingsnøgle skal ikke følges i forbindelse med enhver investering, en bane foretager.

Efter kollektiv-trafik-lovgivningen såvel udenfor som inden for hovedstadsområdet, jfr. lov nr. 114 af 29. marts 1978 og lov nr. 270 af 8. juni 1977, vil en fælleskommunal trafikvirksomhed (et amtsråd) eller i hovedstadsområdet, hovedstadsrådet, ud fra hensynet til den bedst mulige tilrettelæggelse af den lokale og regionale kollektive trafik i området, kunne kræve bl.a. mertrafik (køreplanudvidelse) på privatbaner i amtskommunen/hovedstadsområdet mod at betale de dermed forbundne merudgifter – f.eks. til investering i nyt materiel. Den situation kan altså opstå, at et behov for nyinvesteringer udelukkende skyldes lokale myndigheders ønske om køreplanudvidelse, som det eksisterende materiel eller anlæg ikke kan opfylde – ligesom behovet også kan skyldes en kombination af lokale ønsker om køreplanudvidelse, fornyelse af eksisterende materiel og supplering af dette på grund af almindelig passagertilvækst.

I disse to situationer falder den offentlige finansiering af investeringsudgiften helt eller delvis uden for privatbanelovgivningen. Hvor behovet for nyinvestering skyldes en kombination af såvel lokale ønsker om køreplanudvidelse som fornyelse af eksisterende materiel og supplering af dette på grund af almindelig passagertilvækst, må der ske en konkret fordeling af udgiften til nyinvesteringer mellem på den ene side den kommunale trafikvirksomhed/amtsrådet eller hovedstadsrådet og på den anden side staten og de i banen interesserede kommuner. For den andel, der herefter tilfalder staten og de i banen interesserede kommuner, gælder den i privatbaneloven fastsatte fordelingsnøgle.

Forslaget indeholder i øvrigt væsentlige forenklinger i arbejdsgangen vedrørende fordeling og udbetaling af investeringstilskud.

Forinden ministeriet for offentlige arbejder i dag kan tage stilling til fordelingen blandt banerne af det på finansloven afsatte beløb til investeringsstøtte, skal efter loven samtlige ansøgninger om støtte fra banerne forelægges privatbaneudvalget. Dette udvalg afgiver en indstilling til ministeren om, hvorledes det bevilgede beløb skal fordeles.