

Kan ministeren tiltræde denne, skal der ved udarbejdelse af aktstykke til folketingets finansudvalg indhentes samtykke herfra til fordelingen. Først når dette samtykke foreligger, kan der gives de enkelte baner tilsagn om støtte.

Denne arbejdsgang, der er tidskrævende og tung, forekommer overflødig.

De bevilgende myndigheders behandling/godkendelse af de enkelte moderniseringsprojekter vil fremover alene ske i forbindelse med folketingets behandling af finanslovsforslagene. Som følge heraf vil ministeriets bidrag til finanslovsforslag blive udbygget således, at de 13 privatbaner på finanslovskontoen vil optræde med hver et underkontonummer, hvor projektforslag for det pågældende finansår samt følgende tre BO-år anføres.

Ligesom efter den gældende lovgivning skal der efter lovforslaget kun kunne ydes tilskud til investeringer til jernbanedriften – altså ikke til busmateriel, garageanlæg og lignende.

Med hensyn til afgrænsningen af de i en bane interesserede kommuner henvises til bemærkningerne til § 5.

Ligesom efter gældende lovgivning vil der på grundlag af de af ministeriet for offentlige arbejder godkendte budgetter fra banerne ske à conto-udbetaling af såvel drifts-, pensions- og investeringstilskud. À conto-udbetalingen af statens andel af tilskuddene vil blive tilrettelagt således, at banerne på den ene side ikke kommer til at ligge inde med tilskudsmidler, men på den anden side også i videst muligt omfang undgår træk på kassekreditter i forbindelse med afviklingen af deres økonomiske forpligtelser.

Efter gældende lovgivning må staten i dag først udbetale sin andel af det foreløbige og endelige driftstilskud, når der foreligger dokumentation fra banernes side for, at kommunerne har indbetalt deres andel. En sådan dokumentation gives i form af indsendelse af revisorberetning. Et sådant dokumentationskrav forekommer overflødig. I stedet vil det fremover blive pålagt banerne – i forbindelse med fremsendelsen af statens andel – at indbetale til ministeriet for offentlige arbejder, såfremt ikke samtlige kommunale andele er indsendt inden en vis rimelig frist.

Ad § 4

Efter kollektiv-trafik-loven udenfor hovedstadsområdet – jfr. lov nr. 114 af 29. marts 1978 – kan en fælleskommunal trafikvirksomhed ikke – uden at samtlige i virksomheden deltagende kommuner samtykker – påtage sig – helt eller delvist – at

overtage de i banen interesserede kommuners økonomiske forpligtelser med hensyn til drifts- og pensionstilskud samt investeringslån. Kun godtgørelse for indtægtstab eller merudgifter som følge af f.eks. fælles takst- og billetteringssystem mellem en fælleskommunal trafikvirksomhed og en bane kan – uden samtykke fra samtlige kommuner – finansieres af den fælleskommunale virksomheds kasse. Dette forekommer ikke rimeligt, og det foreslås derfor, at der i en ny lovgivning skabes hjemmel til, at det fremover bliver muligt ved beslutning truffet i overensstemmelse med vedtægten for den fælleskommunale trafikvirksomhed at træffe bestemmelse om, at virksomheden helt eller delvis overtager amtets og kommunernes andele af drifts- og pensionstilskud samt investeringslån til en bane.

Ved hel eller delvis overtagelse af kommunernes og amtskommunernes økonomiske forpligtelser er det op til den fælleskommunale virksomhed at sikre sig, at den får en i forhold til det økonomiske engagement svarende egentlig repræsentation med stemmeret i banernes styrende organer.

En tilsvarende ordning skal også gælde for hovedstadsrådet.

Ad § 5

I gældende lovgivning findes regler for, hvorledes der skal forholdes, hvis en eller flere af de i en privatbanes drift interesserede kommuner og amtskommuner vil ophøre med at deltage i henholdsvis underskudsdekning eller investeringsstøtte til banen eller begrænse sit hidtidige økonomiske engagement.

Princippet i disse regler er følgende: En anmodning fra banens bestyrelse om, at de kommuner, der ønsker sig frigjort helt eller delvist fra deres økonomiske forpligtelser overfor banen, fortsat bør bidrage til banens underskud eller investeringer, forelægges af ministeren for offentlige arbejder privatbaneudvalget. Hvis ministeren kan tiltræde udvalgets indstilling i sagen, forelægger han derefter indstillingen for samtlige de kommuner, der hidtil har betalt til banen. Hvis et flertal af disse kommuner (ved investeringsstøtte et kvalificeret flertal på $\frac{2}{3}$) også kan tiltræde indstillingen, og dette flertal af kommuner i henhold til udvalgets indstilling skal udrede over halvdelen af de kommunale bidrag, er den ordning, som indstillingen går ud på, bindende for kommunerne.

Behovet for regler vedrørende konflikter mellem de i en bane interesserede kommuner og amtskommuner om den indbyrdes fordeling af deres