

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