

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

I 1990 blev der indgået aftale mellem regeringen og Amtsrådsforeningen 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 Amtsrådsforeningen 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 kompensation udmåles efter de almindelige DUT-regler. Amternes kompensation 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 Amtsrådsforeningen 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-