

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 privatbaneneretsbevillinger (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