

### 5. Gældende tilskudsordning

Ved lov nr. 187 af 12. april 1949 om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud blev der indført driftsunderskudsdekning. Underskudsdekningen blev udbygget i 1955 og 1956.

I henhold til privatbanelovens § 3 betaler staten 70 pct. af privatbanevirksomhedernes driftsunderskud og investeringsudgifter mod, at de interesserede amtskommuner og kommuner betaler 30 pct.

Staten dækker 85 pct. af udgifterne til pension og amtskommuner og kommuner de resterende 15 pct. Pensionsudgifterne indgår ikke i opgørelsen af banernes driftsunderskud, idet disse udgifter i deres helhed afholdes af offentlige myndigheder.

### 6. Aftalernes indhold

I henhold til aftalerne af 5. april og 3. maj 2000 mellem regeringen og henholdsvis Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd overtager amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd pr. 1. januar 2001 statens ansvar for såvel drift som infrastruktur på privatbanerne og Lille Nord, ligesom statens aktier i privatbaneselskaberne og statens jernbaneinfrastruktur mellem Hillerød og Snekkersten overdrages.

Ved overdragelsen af privatbanerne overføres midler svarende til de nuværende statstilskud til såvel drift som investeringer ved privatbanerne til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd. Samtidig gives låneadgang til finansiering af investeringer i materiel og infrastruktur. Midlerne fra de kommunale drifts- og investeringstilskud til privatbanerne forudsættes ligeledes overført til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd. Ved overdragelsen af Lille Nord tilføres Hovedstadens Udviklingsråd desuden midler til kontraktbetaling til DSB S-tog a/s samt et investeringstilskud.

I en overgangsperiode øremærkes statens tilskud til Hovedstadens Udviklingsråd og de amtskommuner, der har privatbanedrift. For driftstilskud sættes overgangsperioden til fire år (2001-2004) og for investeringstilskud til 15 år (2001-2015). Investeringstilskuddet er fordelt mellem amtskommuner og Hovedstadens Udviklingsråd på baggrund af Jernbanetilsynets vurdering af de respektive amtskommuners investeringsbehov, hvis privatbanedriften videreføres på det nuværende niveau i perioden 2000-2009. Efter overgangsperiodernes udløb fordeles midlerne blandt amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd som en del af bloktilskuddene efter det såkaldte udvidede totalbalanceprincip (DUT). Med de forudsatte investeringstilskud og lånefinansieringsmuligheder

kan der gennemføres investeringer på 1,1 mia. kr. på privatbaneområdet.

Amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd er efter aftalerne forpligtet til at opretholde togbetjeningen på privatbanerne og Lille Nord frem til 2005. Ved »opretholdt togbetjening« forstår en togbetjening svarende minimum til niveauet i 2000 hverdage fra kl. 6 til kl. 21, lørdage fra kl. 6 til kl. 16 og søndage fra kl. 12 til kl. 21. I det omfang, der er passagermæssigt grundlag herfor, bør amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd tilstræbe togbetjening også udenfor de anførte tidspunkter.

Efter 2005 står det enkelte amtsråd og Hovedstadens Udviklingsråd frit. Men hvis et amtsråd eller Hovedstadens Udviklingsråd i overgangsperioden for investeringer beslutter at indstille togdriften på en eller flere banestrækninger, modtager amtskommunen eller Hovedstadens Udviklingsråd ikke statslige investeringstilskud til den indstillede banestrækning. Herudover tilbagebetaler en amtskommune eller Hovedstadens Udviklingsråd, der indstiller jernbanedriften på en privatbane, de sidste fem års investeringstilskud til den pågældende bane, medmindre amtskommunen eller Hovedstadens Udviklingsråd kan godtgøre, at der siden amtskommunens eller Hovedstadens Udviklingsråds overtagelse er foretaget investeringer i infrastruktur og materiel på den pågældende strækning, der kan retfærdiggøre tilskuddet. I begge tilfælde fordeles disse tilskud blandt de øvrige amtskommuner og Hovedstadens Udviklingsråd, hvor privatbanedrift oprettholdes. Ved disse mekanismer er der sikret en væsentlig tilskyndelse for amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd til at videreføre banerne og styrke togdriften.

Amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd kan inden for aftalens rammer foretage udbud af togtrafikken på privatbanerne fra 2005. Trafikministeriet og henholdsvis amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd er enige om at tilstræbe en koordinering af de amtskommunale udbud med udbud af trafikken på de statslige jernbanestrækninger, så der sikres en sammenhængende udvikling af den amtskommunale og statslige jernbanetrafik. Hvis det skønnes, at sådanne udbud kan medføre en koordineringsgevinst til gavn for den samlede kollektive trafikbetjening, kan der ske koordinerede udbud fra 2003.

Privatbanerne har indtil 1984 modtaget tilskud til investeringer som rente- og afdragsfri lån fra stat og kommuner. Banerne har derfor en betydelig gæld. Det indgår i aftalen, at der tilstræbes en samlet løsning for denne gæld.