

privatbanernes forhold og om amtsrådenes og Hovedstadens Udviklingsråds virksomhed på jernbaneanlæget i henholdsvis kollektivtrafikloven og HT-loven. Disse nye bestemmelser findes i lovforslagets §§ 3 og 4.

For det tredje foreslås i §§ 5 og 6 bestemmelser, hvorefter privatbanernes tjenestemandslignende ansatte bringes ind under henholdsvis Kommunernes Lønningsnævns og Den Kommunale Tjenestemandrets kompetence. Disse bestemmelser skal afløse de hidtidige bestemmelser i privatbanelovens § 2, stk. 3, og i Finansministeriets bekendtgørelse om Tjenestemandstretts kompetence, hvorefter privatbanernes tjenestemandslignende ansatte er omfattet af finansministerens tilsyn for så vidt angår løn-, ansættelses- og pensionsvilkår og omfattet af den statslige tjenestemandstrets kompetence.

De oprindelige anlægslove indeholder bestemmelser, der foreskriver, at såvel medlemmerne af privatbaneselskabernes bestyrelser som de ved banerne ansatte medarbejdere skal have dansk indfødsret. I de fleste tilfælde er der tale om et krav til koncessionernes indhold. Disse bestemmelser rejser spørgsmål i forhold til EU-rettens regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.

Det foreslås for det fjerde, at de lovbestemte krav om dansk indfødsret ophæves, og at der gives ministeren en bemyndigelse til at ophæve sådanne bestemmelser i koncessionerne. Der henvises til lovforslagets §§ 7-9.

Endelig foreslås det for det femte i lovforslagets § 10, at der fastsættes overgangsbestemmelser om fortsat drift af privatbanerne efter udløbet af de nuværende koncessioner, idet det forudsættes, at de ikke forlænges yderligere. Derfor sker der samtidig ophævelse af lov nr. 195 af 7. juni 1958 om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger, jf. lovforslagets § 9. Der foreslås i den forbindelse i lovforslagets § 11 regler om den fremtidige anvendelse af bestemmelserne i de oprindelige anlægslove om statens ret til overtagelse af infrastrukturen.

Lovforslaget indebærer, at der gives amtsrådene og Hovedstadens Udviklingsråd ret til uanset de almindelige regler om kommunal deltagelse i selskaber at erhverve og besidde aktiemajoriteten i privatbaneselskaber. Dette betyder, at privatbanerne fortsat skal drives som aktieselskaber, og at banedriften fortsætter på principielt uændrede vilkår. Lovforslaget lægger op til, at privatbaneselskaberne skal give adgang for andre operatører til den af dem ejede infrastruktur, og en sådan adgang for andre vil være en betingelse for, at privatbanerne selv kan få adgang til statens net.

For så vidt angår de nærmere enkeltheder i den foreslåede ordning henvises til de specielle bemærkninger, særligt bemærkningerne til lovforslagets § 3 og §§ 7-11.

I henhold til § 1, stk. 1, litra a, i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Ministeriet for offentlige arbejder kan trafikministeren, når almenvellet kræver det, tillade, at der i forbindelse med ikke-statslige anlæg iværksættes ekspropriation til bl.a. jernbaneanlæg.

Denne ekspropriationshjemmel vil som hidtil kunne benyttes til udbygning af privatbanernes anlæg, herunder sikring af overkørsler. En eventuel beslutning om anlæggelse af helt nye jernbaneanlæg forudsættes i overensstemmelse med forarbejderne til loven om ekspropriationer under Ministeriet for offentlige arbejder som hidtil at ske ved lov.

9. Gældssanering

Frem til 1984 ydede staten investeringsstøtte til rullende materiel og anlægsarbejde i forbindelse med privatbanernes drift blandt andet i form af lån, der, hvor lånene blev ydet til investering i jernbanemateriel, var sikret ved et af banen udstedt løsørepandebrev i det pågældende materiel.

I medfør af lov nr. 53 af 14. marts 1931 om Statshjælp til Privatbanerne kunne staten give lån eller tilskud til »Foranstaltninger ved Sporet og det rullende Materiel m.m.« for 11,5 mio. kr. I seks tilfælde blev støtten indskudt som aktiekapital, 11 baner fik lån på almindelige vilkår, og 25 baner fik lån på gunstige vilkår, således at dele af det samlede lånebeløb er rente- og afdragsfrie.

Lov nr. 130 af 23. marts 1948 om Statsstøtte til Modernisering m.v. af Privatbanerne gav staten mulighed for at anvende 28 mio. kr. i tilskud til privatbanerne, således at staten kunne give 70 pct. i tilskud i det omfang, at banernes egne fondsmidler ikke slog til. De øvrige 30 pct. skulle ydes af de kommuner, der var interesserede i banernes drift. De interesserede kommuner skulle garantere for banernes drift i et vist åremål, før banerne kunne bevilges statsmidler. Tilskuddet blev givet som aktier eller afdragsfrie lån. Sidstnævnte forfalder ved selskabets likvidation eller konkurs samt i tilfælde af, at jernbanedriften indstilles. Disse lån er desuden helt rentefri, medmindre banens drift giver overskud. I tilfælde af overskud kan lånene forrentes med indtil 4 pct. p.a., hvis banernes økonomiske forhold efter Trafikministeriets skøn tillader det.

Med lov nr. 54 af 16. marts 1956 om visse foranstaltninger til støtte for privatbanerne blev der givet mulighed for, at der løbende på de årlige finanslove