

kunne ydes banerne moderniseringslån. Samtidig ændredes fordelingen mellem stat og kommune til 75 pct., henholdsvis 25 pct.

Dette blev radikalt ændret gennem lov nr. 295 af 6. juni 1984 om privatbanerne, hvorefter støtten fremover ikke skulle ydes som lån men derimod som tilskud med 70 pct. fra staten og 30 pct. fra kommunerne. Bemærkningerne til lovforslaget nævner to begrundelser herfor.

For det første viste erfaringerne fra de jernbanelikvidationer, der havde fundet sted, at et eventuelt provenu ved afhændelse af materiel, spor, bygninger m.v. fuldt ud var blevet brugt til køb af livrenter til opfyldelse af banernes pensionsforpligtelser, og at der således ikke havde været noget overskydende beløb at tilbagebetale til långiverne.

For det andet kunne banerne ved den nye ordning spare de ikke helt unanseelige udgifter, der medgik til stempeling af pante- og gældsbreve.

Grundet lån ydet med hjemmel i de ovenfor nævnte love har staten ifølge statsregnskabet for 1999 et tilgodehavende hos privatbanerne på ca. 493 mio. kr., mens kommunernes tilgodehavende er ca. 132 mio. kr. De ældste lån er givet i 1934. 1948-loven med ændring i 1956 er grundlag for resten, som hovedsagelig stammer fra perioden 1970-1984.

Ved en videreførelse af driften af privatbaneselskaberne vil statens og kommunernes tilgodehavende hos selskaberne således bestå også efter overdragelsen af statens aktier i selskaberne til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd. En videreførelse af disse tilgodehavender skønnes af flere årsager at være uhensigtsmæssig.

I henhold til lov om jernbanevirksomhed m.v. skal virksomheder for at opnå tilladelse til at drive jernbanevirksomhed have økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt. Virksomheden skal i den anledning kunne dokumentere at have kontanter eller andre værdier for i alt mindst 1 mio. kr. For visse privatbaneselskaber medfører gælden til stat og kommuner, at selskaberne ikke kan præstere det krævede økonomiske grundlag for at drive jernbanevirksomhed.

I aftalen om overdragelse af privatbanerne til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd er det desuden forudsat, at privatbanerne omstilles, så de i givet fald kan deltage i kommende udbud af jernbanetrafik også på de statslige banestrækninger. Hvis privatbaneselskaberne skal deltage i kommende udbud, må det anses for statsstøtte, hvis staten og kommunerne opretholder et rente- og afdragsfrit tilgodehavende hos banerne. Disse tilgodehavender kan således af-

skære privatbanerne fra at deltage i kommende udbud af jernbanetrafik på lige vilkår med andre jernbaneoperatører.

I forbindelse med aftalen om overdragelse af privatbanerne til amtskommunerne er det derfor aftalt at tilstræbe at finde en samlet løsning på denne gæld. Ved fremsættelsen af dette lovforslag undersøger Trafikministeriet, hvordan en eventuel afvikling af gælden mest hensigtsmæssigt kan tilrettelægges. En eventuel afvikling af gælden vil blive forelagt de bevilgende myndigheder særskilt.

### *10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

I henhold til lov om privatbanerne betaler staten, amtskommunerne og kommunerne tilskud til privatbanernes drift og investeringer efter forholdet 70/30. Ligeledes betaler staten, amtskommunerne og kommunerne privatbanernes pensionsudgifter efter forholdet 85/15. Lovforslaget indebærer, at amtskommunerne overtager statens og kommunernes udgiftsforpligtelser.

Ved overdragelsen tilføres amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd de nuværende statstilskud til privatbanerne, og der gives låneadgang uden for de almindelige lånerammer til finansiering af investeringer. Det er ligeledes en forudsætning, at de kommunale drifts- og investeringstilskud til privatbanerne overføres til amtskommunerne og Hovedstadens Udviklingsråd. Der forhandles for tiden med Kommunernes Landsforening om, hvordan denne overførsel skal ske.

Med aftalen af 5. april 2000 er der opnået enighed om, at amtskommunerne kompenseres for de nu oplynte pensionsrettigheder, idet staten i perioden 2001-2030 udbetaler et årligt tilskud til amtskommunerne på 40,6 mio. kr. I en 10-årig periode fordeles dette beløb mellem amtskommunerne efter de enkelte privatbaners faktiske pensionsudbetalinger.

Amtskommunerne kompenseres for fremtidige oplynte pensionsrettigheder/bidrag, idet staten øger det årlige driftstilskud med 15 mio. kr. Dette beløb fordeles i en 10-årig periode mellem amtskommunerne i forhold til deres relative andel af privatbanernes samlede lønsum.

Der er aftalt en overgangsperiode på 15 år for investeringstilskuddet svarende til perioden fra 1. januar 2001 til 31. december 2015. For driftstilskuddene er aftalt en overgangsperiode på fire år svarende til perioden fra 1. januar 2001 til 31. december 2004. I overgangsperioderne tilføres tilskuddene de amtskommuner, der har privatbanedrift.