

munale styrelseslovs regler med de deri indeholdte procedurer og garantier og under det foreskrevne tilsyn.

Med den foreslåede bestemmelse gøres der en undtagelse fra de almindelige kommunalretlige regler, således at amtskommunerne får mulighed for at udøve bestemmende indflydelse i privatbaneselskaberne.

Muligheden er begrænset til selskaber, der alene udøver den virksomhed, hvortil der er givet koncession som nævnt i stk. 1, eller anden jernbanetraffic udført som offentlig service. Såfremt selve jernbanevirksomheden og infrastrukturforvaltningen adskilles, vil det efter bestemmelsen være muligt for amtskommunen at deltage i selskaber, der udfører begge former for jernbanedrift.

Det foreslås videre i bestemmelsens 2. pkt., at der gives amtskommunen mulighed for med bestemmende indflydelse at deltage i et eventuelt materielselskab, hvadenten dette udskilles fra et privatbaneselskab eller etableres særskilt, men det forudsættes dog, at materielselskabet alene virker inden for det pågældende amt. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til den foreslåede § 6 a, stk. 1, nr. 3.

Såfremt flere amtsråd ønsker at deltage i et fælles materielselskab, eventuelt sammen med Hovedstadens Udviklingsråd, og dermed få mulighed for at betjene jernbanevirksomheder i flere amter, forudsættes et sådant selskab etableret på en sådan måde, at der ikke er et enkelt amtsråd, der udøver bestemmende indflydelse i selskabet.

Der gives ikke efter bestemmelsen mulighed for, at et selskab (herunder datterselskaber heraf), hvori et amtsråd har bestemmende indflydelse, kan udføre anden form for jernbanevirksomhed, dvs. fri passager- eller godstrafik, eller anden form for virksomhed.

Såfremt det pågældende privatbaneselskab måtte ønske at deltage i sådanne aktiviteter, vil den pågældende virksomhed derfor skulle henlægges til et selskab, som privatbaneselskabet ikke kontrollerer.

Allerede efter de gældende regler i privatbaneloven skal busdrift normalt være udskilt fra jernbanevirksomhed, jf. lovens § 5 a. Der er imidlertid ikke noget til hinder for, at der er tale om et 100 pct. ejet datterselskab.

Denne konstruktion vil ikke fremover være mulig. Privatbaneselskabets ejerandel i datterselskabet (eller eventuelt amtsrådets ejerandel i privatbaneselskabet) vil i givet fald skulle nedbringes, således at der ikke længere er tale om bestemmende indflydelse.

Med henblik på disse situationer foreslås i 3. pkt. en overgangsbestemmelse, som pålægger amtsrådet at sørge for, at aktiviteterne i de selskaber, hvori amtsrå-

det erhverver bestemmende indflydelse, inden for rimelig tid bringes i overensstemmelse med bestemmelsen.

Det forudsættes, at amtsrådet uden unødigt ophold tager de fornødne skridt, og at kravene til amtsrådets deltagelse i selskaberne normalt er opfyldt inden for et år, men det er af hensyn til amtsrådets muligheder for at disponere på en forretningsmæssigt god måde ikke fundet hensigtsmæssigt at fastsætte en absolut tidsfrist.

Når det er fundet nødvendigt at gøre disse særegne undtagelser fra de almindelige kommunalretlige regler, skyldes det ønsket om fremover at få løst opgaven ikke blot uden for statens regi, men netop som en amtskommunal opgave. Hertil kommer, at privatbanerne på grund af deres særlige karakter næppe ville kunne tiltrække investorer på almindelige kommercielle vilkår, og at det formentlig ville være vanskeligt for amtskommunerne at afsætte aktierne til anden side, såfremt der blev fastholdt et fuldstændigt forbud mod bestemmende indflydelse.

En spredning af statens aktier mellem flere offentlige ejere anses ikke som hensigtsmæssig i bestræbelserne på at sikre de bedste muligheder for udvikling af den regionale togtrafik.

Stk. 3 indebærer, at amtsrådene overtager statens og primærkommunernes opgave efter § 3, stk. 1 og 2, i lov om privatbanerne med hensyn til at yde den til driften af privatbaneselskaberne nødvendige støtte. Amtsrådet kan vælge at fortsætte med at dække banevirksomhedens driftsunderskud. Denne og anden form for direkte støtte til jernbanevirksomheder kan efter bestemmelsen alene ydes til privatbaneselskaberne og alene for så vidt angår den virksomhed, der er omfattet af koncessionen. Det vil være en betingelse for at yde direkte støtte til drift og anlæg, at den koncessionerede drift holdes regnskabsmæssigt adskilt fra anden virksomhed, jf. § 7 i lov om jernbanevirksomhed m.v.

I stedet for at yde støtte efter stk. 3 kan amtsrådet efter den foreslåede § 6 a vælge at indgå en aftale med privatbaneselskabet om køb af trafik, eller amtsrådet kan vælge at udbyde trafikken på strækningen, hvis det selv har overtaget infrastrukturen, jf. det foreslåede § 6 b, stk. 4, eller hvis den er blevet åbnet for anden trafik end privatbaneselskabets egen. Uanset den valgte form er køb af jernbanetraffic ikke undergivet de begrænsninger, der efter stk. 3 gælder for udbetaling af støtte.

Amtsrådet kan beslutte at overlade det til det amtslige trafikalselskab at yde støtte til privatbaneselskabet.