

I så fald overføres tillige tilsynet i henhold til det foreslåede stk. 1 til trafikelskabet.

Efter § 3, stk. 2, i lov om privatbanerne indgår udgifter til pensioner til selskabernes tjenestemandssatte medarbejdere ikke i opgørelsen af selskabernes driftsunderskud. Disse udgifter afholdes i deres helhed af staten med 85 pct. og af de berørte kommuner og amtskommuner med tilsammen 15 pct. Udgifterne til udbetaling af pensioner afholdes fremover fuldt ud af amtskommunerne, der efter aftalen med staten kompenseres for overtagelse af optjente pensionsretigheder.

Det forudsættes, at amtskommunen som hidtil indbetaler pensionsbeløbene samlet til selskabet, og at dette forestår udbetalingen til de enkelte pensionister. Amtsrådets forpligtelse efter den foreslåede bestemmelse gælder imidlertid ikke alene i forhold til selskabet. Forpligtelsen til at udrede de optjente pensioner er ubetinget. Hvis f.eks. privatbaneselskabet ophører i forbindelse med, at banen nedlægges eller overgår til anden operatør, vil det påhvile amtskommunen at udbetale pensionen til pensionisterne.

Indbetaling af pensionsbidrag for overenskomstssatte medarbejdere er ikke omfattet af bestemmelsen, men afholdes som hidtil af privatbaneselskaberne selv i forbindelse med den almindelige drift.

Stk. 4 tillægger privatbaneselskabernes besluttende organer en adgang til at overdrage den selskabet tilhørende jernbaneinfrastruktur til amtsrådet eller til tredjemand. Med bestemmelsen præciseres det, at der skal være en adgang for privatbaneselskaberne til at udskille infrastrukturen fra selve jernbanevirksomheden uanset det forhold, at de i medfør af de oprindelige anlægslove udstedte koncessioner omfatter den samlede drift.

Der kan være endog betydelige omkostninger forbundet med vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, og selv en vederlagsfri overdragelse vil dermed ikke nødvendigvis være udtryk for nogen begunstiggelse af modtageren. Hvilke nærmere vilkår, der kan fastsættes for en sådan overdragelse, må afhænge af de konkrete omstændigheder.

Det forudsættes, at en eventuel overdragelse til amtsrådet sker i overensstemmelse med aktieselskabslovens regler om retshandler mellem et selskab og dets aktionærer.

Overdragelse af infrastrukturen til tredjemand kunne f.eks. være overdragelse til et selskab, eventuelt bestående af flere amtskommuner, der vil drive jernbaneinfrastruktur i flere amter og dermed udnytte de stordriftsfordele, der måtte være forbundet hermed.

Det skal bemærkes, at det ikke er hensigten med bestemmelsen at give mulighed for ved overdragelse af infrastrukturen at begrænse statens ret efter de oprindelige anlægslove til overtagelse af infrastrukturen. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets §§ 7-11.

Også rullende materiel kan af et privatbaneselskab afhændes til f.eks. amtsrådet eller til et materielsselskab og så lejes derfra. Der henvises herom til bemærkningerne ovenfor.

Privatbanerne har efter den gældende lovgivning normalt ikke mulighed for at udføre jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil der er givet koncession. Med stk. 5 gives der ministeren bemyndigelse til at tillade selskaberne dette. Det forudsættes, at sådan tilladelse fremover gives på vilkår af, at det pågældende privatbaneselskab opgiver sin eneret til at drive jernbanevirksomhed på den strækning, hvortil selskabet har koncession. Dette kan ske enten ved at overdrage infrastrukturen til amtsrådet eller tredjemand, der så som infrastrukturforvalter kan tildele andre operatører infrastrukturkapacitet, eller det kan ske ved, at selskabet selv som infrastrukturforvalter giver andre operatører denne adgang.

Det forudsættes ligeledes fastsat, at såfremt et privatbaneselskab, der har opnået tilladelse til at drive jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil selskabet har koncession, dvs. de egentlige privatbanestrækninger, driver godstrafik, skal dette ske gennem et selvstændigt datterselskab. Det forudsættes endelig fastsat i vilkårene, at et privatbaneselskab kun kan udføre fri passagertrafik, såfremt selskabets øvrige trafik har været udbudt, jf. den foreslåede § 6 a, eller såfremt den frie passagertrafik udføres inden for rammerne af et selvstændigt datterselskab.

Til § 6 c

Banestrækningen Høng-Slagelse, der er en tidligere DSB-strækning, er ikke omfattet af Høng-Tølløse Jernbanes koncession, men har siden 1970 været trafikeret af privatbanen, og i 1997 blev strækningen overdraget til selskabet.

Med den foreslåede bestemmelse fastsættes, at der for denne del af Høng-Tølløse Jernbanes virksomhed og ejerforhold m.v. skal gælde det samme, som for den koncessionerede strækning.

Til § 4

Der foreslås for så vidt angår hovedstadsområdet i det væsentlige de samme ændringer i lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik, som med for-