

slagets § 3 er foreslået for så vidt angår den øvrige del af landet.

Under hensyn til Hovedstadens Udviklingsråds størrelse og opbygning som en enhed omfattende flere kommuner og amtskommuner er der dog ikke fundet anledning til at foreslå de begrænsninger, som foreslås i amtsråds adgang til at udøve bestemmende indflydelse i selskaber, der udfører infrastrukturforvaltning, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift, overført også til Hovedstadens Udviklingsråd.

Det skal dog bemærkes, at det ikke er hensigten, at Hovedstadens Udviklingsråd skal kunne udøve bestemmende indflydelse i selskaber, der ud over virksomhed med tilknytning til jernbanedrift tillige udfører andre aktiviteter, f.eks. busvirksomhed. Det påtænkes derfor fastsat i medfør af den foreslåede § 4 a, stk. 2, at det pålægges Hovedstadens Udviklingsråd at sørge for, at selskaber, som udviklingsrådet kontrollerer, afvikler sådanne aktiviteter, eller at udviklingsrådets deltagelse i det pågældende selskab reduceres således, at der ikke længere er tale om bestemmende indflydelse.

I øvrigt henvises med hensyn til de foreslåede §§ 4 a og 4 b i det hele til bemærkningerne til lovforslagets § 3.

Til § 5

Der foreslås ved ændring af lov om kommunernes styrelse en udvidelse af Kommunernes Lønningsnævns kompetence, således at dette løntilsyn fremover omfatter privatbanernes tjenestemandslignende ansatte. Bestemmelsen afløser privatbanelovens § 2, stk. 3, hvorefter privatbanernes tjenestemandslignende ansatte er omfattet af finansministerens tilsyn for så vidt angår løn-, ansættelses- og pensionsvilkår.

Til § 6

Det foreslås, at Den Kommunale Tjenestemandrets kompetence udvides til at omfatte de tjenestemandslignende ansatte ved privatbanerne. Det er hensigten, at Den Kommunal Tjenestemandret herved skal træde i stedet for den statslige tjenestemandret, jf. § 2, nr. 3, i Finansministeriets bekendtgørelse nr. 233 af 28. april 1993 om Tjenestemandstrettens kompetence.

Til §§ 7-11

Disse bestemmelser omfatter lovens ikrafttræden, overgangsbestemmelser, enkelte ændringer i de oprindelige anlægslove samt bestemmelser om den

fremtidige anvendelse af reglerne i disse love om statens overtagelsesret.

Det foreslås i § 9, at loven træder i kraft den 1. januar 2001, som er det med Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd aftalte tidspunkt for overdragelse af statens ejerandel i privatbanerne og for Hovedstadens Udviklingsråds overtagelse af linien Hillerød-Helsingør (Lille Nord).

Det foreslås, at lov om privatbanerne samtidig ophæves. Privatbanerne vil herefter på linie med andre jernbanevirksomheder være omfattet af lov om jernbanevirksomhed m.v. og lov om jernbanesikkerhed samt de med dette lovforslag indsatte bestemmelser i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Trafikministeriet har overvejet, om der derudover bør ske ophævelse af de anlægslove, der udgør det oprindelige hjemmelsgrundlag for de til privatbanerne udstedte koncessioner (eneretsbevillinger). En fuldstændig ophævelse af disse love ville i givet fald medføre koncessionernes bortfald.

Koncessionerne indeholder et stort antal bestemmelser, som må anses for afløst af bestemmelser i senere jernbanelovgivning, eller som i øvrigt har mistet deres betydning. Imidlertid må navnlig selve eneretten til at anlægge og drive jernbane på en given strækning antages at bestå.

Dette indebærer, at en lovændring, som bringer koncessionerne til ophør inden disses udløb, formentlig vil have karakter af ekspropriation i forhold til privatbaneselskaberne for så vidt angår denne eneret. Et sådant skridt finder Trafikministeriet ikke grundlag for at tage.

Samtidig udgør de oprindelige anlægslove i forhold til hovedparten af privatbanerne retsgrundlaget for statens ret til at overtage privatbanernes infrastruktur. Aftalen med Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd forudsætter, at denne ret videreføres med henblik på mulig anvendelse i situationer, hvor driften på en privatbanestrækning nedlægges, jf. herom nedenfor.

Flere af anlægslovene vedrører såvel privatbanelov som statsbanestrækninger.

Endelig er der ikke tradition for at foretage udtrykkelig ophævelse af anlægslove, hvis indhold er udtømt, uden for tilfælde, hvor der lovgives om nedlæggelse af det pågældende anlæg.

Det foreslås på denne baggrund, at anlægslovene ikke ophæves, men at der alene foretages enkelte justeringer.