

For fire af privatbanerne indeholder anlægslovene krav om dansk indfødsret for medarbejdere og bestyrelsesmedlemmer, mens der for hovedparten af de øvrige baner gælder et tilsvarende krav, som efter anvisning i loven er fastsat i de pågældende koncessioner.

Med § 7, § 8 og § 9, stk. 2, nr. 1 og 2, ophæves de i anlægslovene fastsatte krav om dansk indfødsret, og det foreslås videre i § 9, stk. 3, at trafikministeren bemyndiges til at ophæve bestemmelser i koncessioner, som er uforenelige med Danmarks internationale forpligtelser, eller som ikke er tidssvarende. Herved haves særligt bestemmelserne om dansk indfødsret for øje.

Med opretholdelse af anlægslovene gives der privatbaneselskaberne mulighed for fortsat at nyde de rettigheder, som efter koncessionerne tilkommer dem, dvs. i praksis eneretten på den pågældende strækning.

Imidlertid kan en yderligere videreførelse af koncessionsordningen efter Trafikministeriets opfattelse hverken anses for hensigtsmæssig eller tidssvarende. Det bemærkes i den forbindelse, at privatbaneselskabernes mulighed for at råde over deres eget banenet ud over eneretten også hviler på en ejendomsret, som ikke berøres af enerettens ophør.

Som beskrevet i afsnit 3 i de almindelige bemærkninger er stort set alle de oprindelige koncessioner udløbet, men efterfølgende fornyet – siden 1958 i medfør af lov om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger.

Det foreslås, at lov om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger ophæves. Dette indebærer, at koncessionerne ikke vil blive fornyet ved udløb, og at privatbaneselskaberne derfor i perioden frem til udgangen af 2009 efterhånden vil miste deres koncessioner; Lollandsbanen dog først i 2034.

Hensigten hermed er at opnå en normalisering af privatbanerne, således at de overgår fra at være koncessionerede selskaber til at være jernbanevirksomheder, der drives efter lovgivningens almindelige regler, dvs. på grundlag af en tilladelse til jernbanevirksomhed samt et sikkerhedscertifikat, og uden anden adgang til infrastrukturen end den, der ligger i de pågældende selskabers ejendomsret.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der efter lovforslaget vil være en vis tilskyndelse for privatbaneselskaberne til at fraskrive sig udnyttelsen af deres eneret endnu inden koncessionernes udløb. Navnlig forudsættes det, at tilladelser til, at privatbaneselskaber driver virksomhed uden for den strækning, hvortil der er givet koncession, vil være betinget af, at selskabets infrastruktur åbnes for andre operatører. Der hen-

vises til bemærkningerne til lovforslagets § 3 for så vidt angår det foreslåede § 6 b, stk. 5.

Det er som nævnt hensigten med at lade koncessionerne udløbe, at de heri indeholdte særlige rettigheder bringes til ophør. Det er imidlertid ikke hensigten, at jernbanedriften som sådan skal bringes til ophør, eller at de pågældende jernbanevirksomheder ikke længere skal være omfattet af lovgivningens regler om privatbaner, herunder amtsrådets tilsyn efter den foreslåede § 6 b, stk. 1.

Det foreslås derfor i § 10, at koncessionshaverne kan drive den pågældende jernbanevirksomhed videre også efter koncessionens udløb. Tilsvarende foreslås det, at så længe der i lovgivningen findes bestemmelser om privatbaner, skal disse finde anvendelse i forhold til de ved lovens ikrafttræden eksisterende privatbaner uden hensyn til koncessionernes senere udløb.

Det indgår i regeringens aftale med Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd, at der forbeholdes staten adgang til vederlagsfrit at overtage infrastrukturen, såfremt banebetjeningen på nuværende privatbanestrækninger nedlægges permanent.

Aftalen herom tager udgangspunkt i den ret til overtagelse, som efter de oprindelige anlægslove og koncessionerne tilkommer staten. Der henvises til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

Da en statslig overtagelse imidlertid ikke alene vil berøre den pågældende amtskommune eller Hovedstadens Udviklingsråd, men alle deltagere i det pågældende selskab eller den, som måtte have fået infrastrukturen overdraget, har Trafikministeriet fundet, at bestemmelserne om statens ret til overtagelse i de oprindelige anlægslove og koncessioner fortsat bør udgøre grundlaget for udøvelsen af denne ret, jf. ovenfor.

Som følge af, at lovforslaget indebærer, at koncessionsordningen ikke videreføres efter udløbet af de nuværende koncessioner, foreslås det i § 10, stk. 3, at bestemmelser i koncessioner om statens ret til overtagelse af infrastrukturen opretholdes også efter koncessionens udløb. Dette har særlig betydning i de tilfælde, hvor loven alene fastsætter forskrifter for koncessionernes udformning i så henseende, eller hvor alene koncessionen fastslår denne ret, jf. afsnit 3 i de almindelige bemærkninger. Det bemærkes i den forbindelse, at de gældende koncessioner er fastsat ved bekendtgørelse.

Der gives med lovforslaget mulighed for at omstrukturere privatbaneselskaberne, overdrage infrastrukturen m.v. Det er imidlertid ikke hensigten herved at give adgang til at beskære statens mulighed for at overtage infrastrukturen, og det foreslås derfor i