

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

Det skal dog 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.

Til § 14

Bestemmelsen omfatter de kommunalbestyrelser, der i dag deltager i et privatbaneselskab, fx som aktieejer. Bestemmelsen indebærer således, at disse kommunalbestyrelser tillige vil kunne deltage i privatbaneselskaber, som udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift, fx udlejning af materiel med lokomotivførere til godskørsel.

Til §§ 15 og 16

Bestemmelserne er en videreførelse af §§ 11 og 12 i lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

I henhold til § 15, stk. 1, kan koncessionshaverne drive den pågældende jernbanevirksomhed videre også efter koncessionens udløb. 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. Ved udløb af koncessioner forbliver ifølge stk. 2 bestemmelser om ret for staten til at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur i kraft så længe, der drives regelmæssig passagertrafik på den pågældende strækning og indtil et år efter meddelelse til trafik- og energiministeren om ophør af sådan drift.

Ifølge § 16, stk. 1, skal der ikke ved anvendelse af bestemmelser om statens ret til overtagelse ved beregningen af overskud ske indregning af tilskud fra det offentlige. Med henblik på tilfælde, hvor det offentlige udgift til privatbanen måtte være konverteret til betaling for trafik udført som offentlig service, vil det tilskudselement, der måtte være indeholdt heri, på til-

svarende måde skulle holdes uden for ved opgørelsen af det pågældende selskabs nettoudbytte eller værdi. Dette princip gennemføres uanset en eventuel opsplitning af aktiviteterne mellem flere selskaber.

Bestemmelsen i stk. 2 vedrører statens ret til at overtage infrastrukturen, herunder også, at statens rettigheder i så henseende har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

Til § 17

Bestemmelsen i stk. 1 er en videreførelse af § 6 c i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, der omhandler banestrækningen Høng-Slagelse, som er en tidligere DSB-strækning. Bestemmelsen indebærer, at for denne del af Høng-Tølløse Jernbanes virksomhed og ejerforhold m.v. gælder samme regler som for den koncessionerede strækning. Da de samme forhold gør sig gældende for banestrækningen Hillerød-Snekkersten, der tidligere var ejet af staten, vil bestemmelsen ligeledes finde anvendelse for denne banestrækning.

Trafikkselskabet kan i henhold til stk. 2 indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service på statsbanestrækningen Snekkersten-Helsingør. I dag betjenes strækningen Hillerød-Snekkersten således af tog, der videreføres til Helsingør. Bestemmelsen giver trafikkselskabet på Sjælland mulighed for at opretholde denne betjening.

Til § 18

Bestemmelsen, der vedrører banestrækningen Hillerød-Snekkersten, herunder tinglysningsmæssig registrering af trafikkselskabet på Sjællands rettigheder og adkomstforhold, er med mindre redaktionelle ændringer videreført fra § 2 i lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

Den 3. maj 2000 blev der indgået en aftale mellem den daværende regering og Hovedstadens Udviklingsråd om overdragelse af *toglinjen* Hillerød-Helsingør. Aftalen indebar, at Hovedstadens Udviklingsråd overtog ansvaret for tilrettelæggelse og indkøb af togtrafik på linjen Hillerød-Helsingør (Lille Nord) og i den forbindelse overtog ejendomsretten til banestrækningen Hillerød-Snekkersten. Overdragelsen omfattede sporanlæg, stationer m.v. på strækningen mellem Hillerød og Snekkersten. Stationerne i de to byer samt strækningen mellem Snekkersten og Helsingør forbliver DSB's og Banedanmarks ejendom.