

## UDKAST

### Forslag

#### til

### **Lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, lov om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig og lov om jernbanedrift på Lolland-Falster**

(Privatbanernes godskørsel og statens garantiforpligtelse)

#### § 1

I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbe-  
kendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 407 af 6. juni 2002, foretages  
følgende ændringer:

1. I § 6 a indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

”Stk. 2. Vedkommende kommunalbestyrelse kan deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der  
forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning  
til jernbanedrift.”

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

2. I § 6 b, stk. 2, 1. pkt. indsættes efter ”inden for amtet”: ” eller mellem et forretningssted i amtet og  
nærmeste afleverings eller afhentningssted”.

#### § 2

I lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i pri-  
vatbanerne foretages følgende ændring:

1. I § 10 ændres ”2004” til: ”2005”.

#### § 3

I lov nr. 44 af 4. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig foretages  
følgende ændring:

1. § 7 ophæves.

**§ 4**

I lov nr. 151 af 11. maj 1954 om jernbanedrift på Lolland-Falster foretages følgende ændring:

1. § 5 ophæves.

**§ 5**

Loven træder i kraft den 1. januar 2005.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indeholder for det *første* ændringer i loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne vedrørende privatbanernes mulighed for fremover at udføre godstransport på jernbane.

For det *andet foreslås*, at bestemmelsen om statens bemyndigelse til at give 4 pct. rentegaranti i forbindelse med anlæg af jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig (Østbanen) ophæves.

For det *tredje* foreslås, at statens garantiforpligtelse vedrørende A/S Det lolland-falsterske Jernbaneselskab ophæves.

#### 2. Privatbanernes godskørsel

Med loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, der trådte i kraft den 1. januar 2001, blev privatbanerne overdraget til amterne. Loven og de dertil hørende juridiske aftaler indebærer bl.a., at godstrafikken inden udgangen af 2004 søges videreudviklet i separate godsselskaber, hvor amtskommunerne ikke må have bestemmende indflydelse. Det er dog ikke lykkedes for amterne eller privatbanerne at finde en egentlig løsning på godsproblemet, og i dag vil privatbanerne reelt stå over for en lukning af deres godsaktiviteter. Problemet for privatbanerne har været at finde en interesseret partner eller investor. De amter, der har en privatbane, der udfører godstransport, er nået frem til den erkendelse, at godsdrift i et fælles amtslig-privat selskab ikke har vist sig interessant for de private godsoperatører, der er på markedet i dag. Selv om godsmængden mange steder er stor efter lokal målestok, har større godstransportører ikke vist interesse for et samarbejde med privatbaner, der udfører godstransport.

Der har derfor igennem længere tid været et ønske om at finde en løsning, hvor privatbanerne får mulighed for at fortsætte den lokale godstransport på jernbane. Det er hensigten, at lovforslaget skal give mulighed herfor. Privatbanernes godstransport vil dog fortsat være underlagt de generelle markedsvilkår, som jernbanegodsbranchen lever under i dag.

Der har været drøftelser mellem Trafikministeriet, amterne og privatbaneselskaberne med henblik på at finde nye muligheder for privatbaneselskaberne til at udføre godsvirksomhed. Der har i den forbindelse været peget på en løsningsmodel, hvor privatbaneselskaberne udlejer materiel og mandskab til godstransport i privat regi.

Denne udlejning af materiel og mandskab til godstransport skal foregå således, at prisen for udlejning mindst svarer til de kostægte/reelle omkostninger ved disse aktiviteter for at udgå subsidiering af godstransporten på privatbanernes net og for at dermed sikre, at der ikke forekommer ulovligt statsstøtte med konkurrenceforvridning til følge.

Trafikministeriet vil derfor inden udgangen af overgangsordningen udarbejde et regnskabsreglement for privatbanerne i medfør af § 7 i lov om jernbane.

En række primærkommuner ejer aktier i privatbaneselskaber. Disse aktiebesiddelser vil også fremover kunne opretholdes, hvis de pågældende kommuner ønsker det. I de tilfælde, hvor kommunerne er interesserede i at fortsætte og bevare deres deltagelse i en privatbanevirksomhed, der tillige udlejer materiel og mandskab, vil dette være en ny aktivitet i forhold til den koncessionerede drift. Denne nye kommercielle godsaktivitet har en anden karakter end den koncessionerede jernbanedrift.

Med lovforslaget lægges der op til, at kommunalbestyrelsen udover at kunne deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur og/eller driver jernbanevirksomhed får mulighed for at deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. De amtslige baneselskaber med kommunal deltagelse kan således på kommercielle vilkår som en ny aktivitet udleje materiel og mandskab til godstransport.

Det foreslås herudover, at amtsbanernes lokomotiver tillige får adgang til at køre mellem amtet og nærmeste afleverings- eller afhentningssted. Disse afleverings- og afhentningssteder kunne f.eks. være godsterminaler beliggende bl.a. i Taulov, Høje Taastrup og Ringsted m.v.

Der foreslås derfor en ændring af loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet § 6 b, stk. 2, således at formuleringen ”inden for amtet” ændres til en formulering, der giver virksomhederne mulighed, for at udføre f. eks. godstransport fra forretningsstedet i amtet og til et bestemt afleverings- eller afhentningssted, som kan ligge uden for amtet.

Af bemærkningerne til lovforslaget om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne (L 67, Folketingstidende (2000-2001) Tillæg A side 1796)) fremgår bl.a., at ”der foreslås videre med bestemmelsens 2. pkt., at der gives amtskommunen mulighed for med bestemmende indflydelse at deltage i et eventuelt materielselskab, hvad enten dette udskilles fra et privatbaneselskab eller etableres særskilt, men det forudsættes dog, at materielselskabet alene virker inden for det pågældende amt”. Denne begrænsning foreslås nu ophævet for så vidt angår udlejning af materiel og personel til godstransport på jernbane.

Amter, der har privatbaner, som udfører godstransport, har peget på, at overgangen til den model, som er indeholdt i lovforslaget, tidligst kan være på plads ved lovforslagets forventede vedtagelse ultimo 2004, dvs. kort tid før den nuværende overgangsperiodes udløb. Dette tidsrum vurderes at være for kort til at implementere den nye ordning.

Det foreslås derfor, at den i loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne angivne overgangsordning, der udløber den 31. december 2004, forlænges, med et år indtil 31. december 2005.

### 3. *A/S Det Østsjællandske Jernbaneselskab – Østbanens obligationsgæld*

Lovforslaget indebærer, at statens garantiforpligtelse i henhold til § 7 i lov nr. 44 af 4. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig (Østbanen) ophæves.

De fleste love om anlæg af private jernbaner, som blev vedtaget fra 1850'erne til 1870'erne, indeholdt en bestemmelse om, at statskassen skulle yde en 4 % rentegaranti for banernes anlægskapital. I henhold til § 19 i Det Østsjællandske Jernbaneselskabs koncession af 24. maj 1875 påtog statskassen sig en garanti for en 4 % årlig forrentning af selskabets anlægskapital, der dels består af en aktiekapital på 1 mio. kr. og dels en obligationsgæld på 2,1 mio. kr.

A/S Det Østsjællandske Jernbaneselskab fremskaffede en del af sin anlægskapital ved udstedelse af 4 % statsgaranterede obligationer på i alt 2.098.800 kr. I henhold til § 7 i anlægsloven bemyndiges staten til at give den nævnte rentegaranti på 4 % for obligationer. Staten har som nævnt løbende gennem årene udbetalt beløb til obligationsejerne til dækning af statens garanti for rente af Østbanens obligationsgæld. Dette beløb udgør kr. 84.000 årligt.

A/S Det Østsjællandske Jernbaneselskab har skiftet navn til Østbanen A/S, der i 2002 sammen med en række andre lokalbaner fusionerede med Hovedstadens Lokalbaner. Det er i dag Hovedstadens Lokalbaner A/S, dvs. HUR's infrastrukturvirksomhed, som er modtager af rentegarantien.

Den daværende trafikminister oplyste i brev af 1. maj 2001 til Folketingets Finansudvalg (spm. 19 (§ 28-bilag 64) ad akt. nr. 111 af 13. december 2000 om privatbanernes gældseftergivelse), at han forventede at drøfte mulighederne for en afvikling af Det Østsjællandske Jernbaneselskab A/S's obligationsgæld med Hovedstadens Udviklingsråd og Storstrøms Amt.

Det er i forlængelse heraf aftalt med Hovedstadens Udviklingsråd, at obligationsgælden afvikles ved, at staten udbetaler et ekstraordinært tilskud til Hovedstadens Udviklingsråd til indfrielse af nævnte obligationsgæld. Dette ekstraordinære tilskud på op til 2,2 mio. kr. er finansieret på finansloven for 2004, der indeholder den fornødne bevillingsmæssige hjemmel hertil. Tilskuddets størrelse afhænger af den endelige opgørelse af værdien af obligationsgælden.

Østbanen A/S's obligationslån er opsagt til indfrielse pr. 31. december 2004 af Hovedstadens Lokalbaner A/S, idet det fremgår af hovedobligationen, at selve kapitalen af debitor (skyldner) kan opsiges med seks måneders forudgående varsel til udbetaling den 1. januar eller 1. juli. Obligationslånet er opsagt med det foreskrevne varsel. Herefter vil statens rentegaranti i henhold til § 7 i anlægsloven af 1875 kunne ophæves.

#### 4. *Garantiforpligtelse – A/S Det lolland-falsterske Jernbaneselskab*

Lovforslaget indebærer, at § 5 i lov nr. 151 af 11. maj 1954 om jernbanedrift på Lolland-Falster ophæves. Hermed ophører statens garantiforpligtelse i forbindelse med opløsningen af Det A/S lolland-falsterske Jernbaneselskab og etableringen af Lollandsbanen A/S. Ophævelsen er en konsekvens af amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne. Ved overdragelsen overtog amterne statens pensionsforpligtelse, og den statslige garantiforpligtelse vedrørende A/S Det lolland-falsterske Jernbaneselskab er derfor overgået til Storstrøms Amt.

#### 5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Der kan inden for rammerne til driftstilskud vedrørende privatbaner jf. § 28.65.17 på finansloven for 2004 finansieres ,op til 2,2 mio. kr. til afvikling af A/S Det Østsjællandske Jernbaneselskabs obligationsgæld, som staten i henhold til lov nr. 44 af 4. maj 1875 er forpligtet til at give rentegaranti.

Ophævelsen af rentegarantien indebærer, at statens udgift på 0,1 mio. kr. årligt bortfalder. Ophævelsen medfører desuden en administrativ forenkling idet den løbende forvaltning af obligationsgælden bortfalder ved indfrielsen.

## 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder nye administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget har derfor ikke været forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

## 7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

## 8. Forholdet til EU-retten

Som det fremgår af afsnit 3 indeholder lovforslaget en opfølgning på indfrielsen af A/S Østbanens obligationsgæld. Indfrielsen af obligationsgælden foretages af Hovedstadens Lokalbaner A/S. I den anledning er det fundet hensigtsmæssigt at ophæve bestemmelsen om statens garantiforpligtelse i anlægsloven fra 1875.

A/S Østbanen har hidtil ikke givet overskud, og der er ikke udsigt til, at A/S Østbanen vil komme til at give overskud inden for en overskuelig årrække. Dette medfører, at staten må forvente at skulle betale rentegaranti til obligationsejerne med i alt 84.000 kr. årligt i en fortsat lang årrække. På denne baggrund og under hensyn til de hermed forbundne administrative omkostninger vurderes det, at en indfrielse af obligationsgælden med 2,2 mio. kr. er en kommercielt begrundet disposition og derfor ikke har karakter af statsstøtte.

## 9. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ophævelsen af rentegarantien indebærer, at statens udgift på 0,1 mio. kr. årligt bortfalder.	2,2 mio. kr.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ophævelse af statens rentegaranti indebærer en administrativ forenkling.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen

Forholdet til EU-retten	Indfrielsen af A/S Østbanens obligationsgæld vurderes ikke at udgøre statsstøtte. Der henvises til afsnit 8.
-------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

Til § 1

Til nr. 1

Bestemmelsen indebærer, at vedkommende kommunalbestyrelsen får mulighed for at deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

Det fremgår af bemærkningerne til loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, at med anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift haves særligt den mulighed for øje, at amtsrådet - for at medvirke til den fornødne finansiering - ønsker at deltage i et materielselskab, der udlejer jernbanemateriel til jernbanevirksomheder. Bestemmelsen omfatter ikke selskaber, hvis virksomhed ikke er specifikt knyttet til jernbanedrift. Rengøring, catering o. lign. falder således udenfor.

Ved vedkommende kommunalbestyrelse forstås en kommunalbestyrelse, der allerede i dag deltager i et privatbaneselskab, f.eks. som aktieejer. Bestemmelsen indebærer således, at disse kommunalbestyrelser fremover *tillige* vil kunne deltage i privatbaneselskaber, som udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Her tænkes specielt på udlejning af materiel med lokomotivførere til godskørsel.

Til nr. 2

Det foreslås, at privatbanerne fremover med udgangspunkt i amtsbanens forretningssted kan udleje materiel og personel til godstransport ud over amtsgrænsen og til nærmeste afleverings- afhentningssted for større godsoperatører. De større jernbanegodsoperatører udfører ikke godstransport i lokalområderne, hvor amtsbanerne har forretningssted. For at opnå forbindelse til de større nationale og internationale godslinjer skal godsvognene derfor fragtes til og fra godsterminaler. I den sammenhæng fungerer privatbanerne som fødelinier for de større godsvirksomheder, hvor privatbanerne sørger for at bringe godsvogne frem og tilbage mellem godsterminalerne og slutkunderne. Den nuværende formulering i loven, "inden for amtet" har udgjort en hindring for amtsbanerne for at udføre denne tilbringertrafik, såfremt godsterminalen ikke ligger i det amt, hvor amtsbanen har sit forretningssted. Med den foreslåede ændring opnås en større fleksibilitet.

Til § 2

Amter, der har privatbaner, som udfører godstransport, har peget på, at overgangen til den model, som er indeholdt i lovforslaget, bør ske ved overgang til nyt kalenderår. Baggrunden herfor er hensynet til regnskaber, forsikring, kontrakter m.v.

Den løsningsmodel, som lovforslaget indeholder - hvor privatbaneselskaberne kan udleje materiel og personel til en anden privat godsoperatør - kan tidligst være på plads ved lovforslagets forventede vedtagelse ultimo 2004, dvs. kort tid før den nuværende overgangsperiodes udløb. Dette tidsrum vurderes at være for kort til at implementere den nye ordning.

Det foreslås derfor, at den i loven angivne overgangsordning, der udløber den 31. december 2004, forlænges med et år indtil 31. december 2005.

#### Til § 3

Østbanen A/S's obligationsgæld er opsagt til indfrielse pr. 31. december 2004. Herefter vil statens rentegaranti i henhold til § 7 i lov nr. 44 af 4. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig kunne ophæves. Der henvises i øvrigt til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

#### Til § 4

§ 5 i lov nr. 151 af 11. maj 1954 om jernbanedrift på Lolland-Falster ophæves. Hermed ophører statens garantiforpligtelse i forbindelse med opløsningen af A/S Det Lolland-falsterske Jernbaneselskab og etableringen af Lollandsbanen A/S. Ophævelsen er en konsekvens af amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne. Der henvises i øvrigt til afsnit 4 i de almindelige bemærkninger.

#### Til § 5

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2005.

**Bilag 1****Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget**

Hovedstadens Udviklingsråd  
Hovedstadens Lokalbaner A/S  
A/S Lollandsbanen  
Nordjyllands Jernbaner A/S  
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S (Lemvigbanen)  
Amtsrådsforeningen  
Storstrøms Amt  
Nordjyllands Amt  
Ringkøbing Amt  
Kommunernes Landsforening  
Railion Denmark A/S  
SID  
Dansk Jernbaneforbund  
Brancheafdelingen for trafik og jernbane  
under HK  
Statsansattes Kartel

## Bilag 2

## Lovforslaget sammenholdt med gældende love

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p><b>§ 1</b> I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 407 af 6. juni 2002 foretages følgende ændringer:</p>
<p><b>§ 6 a.</b> Amtsrådet kan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service,</li> <li>2) virke som infrastrukturforvalter efter lov om jernbanevirksomhed m.v. og</li> <li>3) deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift, jf. dog § 6 b, stk. 2.</li> </ol>	<p><b>1.</b> I § 6 a indsættes efter stk. 1 som <i>nyt stykke</i>:</p>
<p><i>Stk. 2.</i> Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af amtsrådets beføjelser efter stk. 1. Amtsrådet kan beslutte helt eller delvis at overlade sine beføjelser efter stk. 1 til det i § 4, stk. 3, nævnte udvalg.</p>	<p>”Stk.2. Vedkommende kommunalbestyrelse kan deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.” Stk. 2 bliver herefter stk. 3.</p>
<p><b>§ 6 b, stk. 2</b> I selskaber, der alene udøver virksomhed som nævnt i stk. 1 eller anden jernbanetrafik udført som offentlig service, kan et amtsråd udøve bestemmende indflydelse. Et amtsråd kan ligeledes udøve bestemmende indflydelse i et selskab, der inden for amtet udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Såfremt et amtsråd opnår bestemmende indflydelse i et selskab, der ikke udelukkende udfører den i 1. og 2. pkt. nævnte virksomhed, skal aktiviteterne i selskabet og i andre selskaber, som det pågældende selskab kontrollerer, eller amtsrådets deltagelse heri inden for rimelig tid efter den erhvervelse, der giver bestemmende indflydelse, tilpasses således, at amtsrådets fremtidige deltagelse er i overensstemmelse med 1. og 2. pkt.</p>	<p><b>2.</b> I § 6 b, stk. 2, 1. pkt. indsættes efter ”inden for amtet”: ”eller mellem et forretningssted i amtet og nærmeste afleverings eller afhentningssted”.</p>

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p><b>§ 2</b> I lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne foretages følgende ændring:</p>
<p><b>§ 10.</b> Indtil den 31. december 2004 kan et amtsråds deltagelse med bestemmende indflydelse i et selskab i medfør af § 6 b, stk. 2, 1. pkt., i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet som affattet ved denne lovs § 3, nr. 1, tillige omfatte udførelse af godstrafik på jernbane samt buskørsel.</p>	<p><b>1.</b> I § 10 ændres ”2004” til ”2005”.</p>
	<p><b>§ 3</b> I lov nr. 44 af 4. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig foretages følgende ændring:</p>
<p><b>§ 7</b> Regjeringen bemyndiges til at give 4 pCt. Rentegaranti for de Aktier og Obligationer, som det bevislig har været nødvendigt at udstede for at tilvejebringe de nødvendige Midler til Anlægget af den under § 1 Nr. 2 ommeldte Jernbane samt til Dækning af den løbende Rente af Anlægskapitalen indtil Banens Aabning, saafremt der stilles en Forstærkningsfond af ikke over 25 og ikke under 20 pCt. af den Kapital, hvorfor der skal garanteres, Garantien kan dog ikke omfatte et større Beløb end 500,000 Kr. pr. Mil af Banens Længde. Gives en saadan Rentegaranti, træder denne i Kraft fra den Dag, da Jernbanen i sin hele Længde er aabnet for Person- og Godsbefordring, og Tilskud til Dækning af den garanterede 4 pCt. Rente finder Sted, naar Nettoudbyttet af Driften - efter Fradrag af det Beløb, der henlægges til Reservefonden - i noget Aar ikke kan dække 4 pCt. af den garanterede Anlægssum. Dersom Nettoudbyttet af Driften i et eller flere Aar overstiger 4 pCt. aarlig af hin Kapital, anvendes det Overskydende forlods til at dække Statskassen for mulige tidligere Tilskud i Anledning af Rentegarantien, der ikke have kunnet afholdes af Forstærkningsfonden.</p>	<p><b>1.</b> § 7 ophæves.</p>

<i>Gældende Lovgivning</i>	<i>Lovforslaget</i>
<p>Forstærkningsfonden deponeres i Finansministeriet med den Bestemmelse, at Renter og Kapital, saavidt fornødent gjøres, skulle anvendes til Dækning af Statskassens Tilskud i Anledning af Rentegarantien. Den forbliver deponeret, indtil det aarlige Nettoudbytte af Banen - efter Fradrag af det Beløb, som skal henlægges til Reservefonden - i 5 paa hinanden følgende Aar har udgjort mindst 4 pCt af den garanterede Kapital. Regnskabet over Anlægget approberes af Indenrigsministeren, som derefter bestemmer saavel Garantisummens Størrelse som det Beløb i Aktier, der ved Banens Erhvervelse af Staten vil være Gjenstand for Indløsning.</p>	
	<p><b>§ 4</b> I lov nr. 151 af 11. maj 1954 om jernbanedrift på Lolland-Falster foretages følgende ændring:</p>
<p><b>§ 5</b></p> <p>Såfremt det i § 2 omhandlede selskab, der forudsættes af ville søge at afkøbe A/S Det lolland-falsterske Jernbaneselskab de til udnyttelse af de i § 3 nævnte eneretsbevillinger fornødne faste anlæg, rullende materiel m.v., i forbindelse med en sådan overdragelsesaftale helt eller delvist overtager pensionsforpligtelser, påhviler A/S Det lolland-falsterske Jernbaneselskab, bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til på statskassens vegne og i forening med de i det nye selskab aktiehavende kommuner at garantere for selskabets opfyldelse af sådanne overtagne forpligtelser.</p> <p>Ydelserne i henhold til de i stk. 1 ommeldte pensionsforpligtelser afholdes på selskabets årlige driftsregnskab og dækkes i givet fald med støtte som i § 4 anført.</p> <p>Skulle på et senere tidspunkt det nye selskab træde i likvidation, dækkes den på likvidationstidspunktet eventuelt endnu resterende del af de i nærværende paragraf omhandlede pensionsforpligtelser således, at staten deraf overtager så stor en procentandel, som svarer til den, hvormed staten har deltaget i dækningen af selskabets underskud for det senest forud for likvidationen forløbne driftsår, dog mindst 65 pct., medens den reste-</p>	<p><b>1. § 5 ophæves.</b></p>

rende del overtages af de aktiehavende kommuner.		
--------------------------------------------------	--	--