

Dato : 5. april 2000

J. nr. : 603-7

Aftale mellem Regeringen og Amtsrådsforeningen om overdragelse af privatbanerne til amterne

Indledning

Som et led i finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999 mellem Regeringen, SF og Enhedslisten er der aftalt følgende:

”Privatbanerne, herunder banernes infrastruktur, forhandles med amterne med henblik på en mulig overdragelse. Amternes samlede kompensation udmåles efter de almindelige DUT-regler. Amternes kompensation vil i en overgangsperiode blive differentieret efter udgifterne til privatbanedrift i det enkelte amt. I overgangsperioden bør amterne opretholde et passende omfang af kollektiv trafik. Der gives låneadgang til materielanskaffelser og banerenovering.”

Regeringen og henholdsvis Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd (herefter benævnt amterne) er enige om, at privatbanerne overdrages til amterne. Amterne overtager ansvaret for såvel drift som infrastruktur, jf. afsnit 1.

Ved overdragelsen tilføres amterne de nuværende statstilskud til privatbanerne, og der gives låneadgang udenfor de almindelige lånerammer til finansiering af investeringer. Det er en forudsætning, at de kommunale drifts- og investeringstilskud til privatbanerne overføres til amterne. Herved får amterne mulighed for at videreføre driften og samtidig give den kollektive trafik et løft gennem en markant fornyelse af det rullende materiel og infrastrukturen ved privatbanerne.

Der er aftalt en overgangsperiode på 15 år for investeringstilskuddet svarende til perioden fra 1. januar 2001 til 31. december 2015. For driftstilskuddene er aftalt en overgangsperiode på 4 år svarende til perioden fra 1. januar 2001 til 31. december 2004.

I overgangsperioderne tilføres tilskuddene de amter, der har privatbanedrift. Efter overgangsperiodernes udløb indgår midlerne i den almindelige DUT-ordning, jf. afsnit 2 og 3.

Med de forudsatte investeringstilskud og lånefinansieringsmuligheden kan der gennemføres investeringer på 1,1 mia. kr. på privatbaneområdet.

Aftalen betyder, at amterne viderefører og udvikler passagertrafikken på privatbanerne. I perioden frem til 2005 kan der ikke nedlægges baner.

Godstrafikken søges videreudviklet i separate selskaber, og privatbanerne får mulighed for at udvide forretningsområdet til det samlede danske jernbanenet. Aftalens krav til amternes trafikbetjening er nærmere beskrevet i afsnit 6-8.

Amterne kan fra 1. januar 2005 foretage udbud af togtrafikken på privatbanerne. Med overgangsperioden får privatbanerne mulighed for at gennemføre den nødvendige omstilling, så de i givet fald kan deltage i kommende udbud også på de statslige jernbanestrækninger.

Staten og amterne er enige om at tilstræbe en koordinering af de amtslige udbud med udbud af trafikken på de statslige jernbanestrækninger, så der sikres en sammenhængende udvikling af henholdsvis den amtslige og den statslige jernbanetrafik. Hvis det skønnes, at sådanne udbud kan medføre en koordineringsgevinst til gavn for den samlede, kollektive trafikbetjening, giver aftalen mulighed for samtidig eller/og fælles udbud af statslig og amtslig togtrafik fra 1. januar 2003.

Trafikministeriet vil inddrage privatbanerne i handlingsplanen for jernbanesikkerhed, som er bebudet til september 2000.

Der er enighed om, at kommunernes tilskud til privatbanerne søges afviklet inden for rammen af den normale DUT-mekanisme og efter forhandling. Staten træder ud af privatbaneaktieselskaberne.

Kommunerne får på samme måde mulighed herfor.

Kommunerne kan på frivillig basis yde bidrag til privatbanedriften, og aftalen udelukker ikke et fortsat og udbygget samarbejde mellem amter og kommuner om privatbanedriften.

Partierne bag trafikaftalen af 26. november 1999 har tilsluttet sig denne aftale.

1. Aftalens omfang

1.1. Amterne overtager pr. 1. januar 2001 det fulde administrative og økonomiske ansvar for de nedenfor anførte baner, herunder den jernbaneinfrastruktur, der tilhører disse baner, jf. pkt. 1.2.- 1.3.

1.2. Aftalen omfatter følgende baneselskaber:

- Aktieselskabet Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen,
- A/S Gribskovbanen,
- Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane A/S,
- A/S Lyngby-Nærum Banen,
- Odsherreds Jernbane A/S,
- Høng-Tølløse Jernbane A/S,
- Østbanen A/S,
- A/S Lollandsbanen,
- A/S Skagensbanen,
- A/S Hjørring Privatbaner,
- Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S,
- A/S Hads-Ning Herreders Jernbane og
- Vestbanen A/S.

1.3. Aftalen omfatter desuden infrastrukturforvaltningen på følgende banestrækninger, der ejes af baneselskaberne jf. pkt. 1.2.:

- Helsingør-Hornbæk-Gilleleje,
- Hillerød-Gilleleje,
- Kagerup-Tisvildeleje,
- Hillerød-Frederiksværk-Hundested,
- Jægersborg-Nærum,
- Køge-Fakse Ladeplads,
- Hårlev-Rødvig,
- Holbæk-Nykøbing S,
- Tølløse-Høng-Slagelse,
- Nykøbing F.-Nakskov,
- Maribo-Bandholm,
- Frederikshavn-Skagen,
- Hjørring-Hirtshals,
- Århus-Odder,
- Vemb-Lemvig-Thyborøn,
- Varde-Nymindegab.

- 1.4. Aftalen omfatter ikke det tekniske tilsyn med banestrækningerne. Dette tilsyn varetages af Jernbanetilsynet i medfør af lov om jernbanesikkerhed m.v.

2. Tilskud til drift

- 2.1. Amter med privatbaner modtager i perioden 1. januar 2001 til 31. december 2004 (herefter benævnt ”overgangsperioden for drift”) de statslige driftstilskud, der hidtil har været udbetalt til amtets privatbaner.

Amterne modtager i overgangsperioden for drift desuden et supplerende statsligt driftstilskud svarende til de kommunale driftstilskud, der hidtil har været udbetalt til amtets privatbaner. Dette tilskud er i tabel 2.1. benævnt ”Tidl. kommunalt driftstilskud”. Ved udbetalingen af dette supplerende statslige driftstilskud ophører den tilsvarende kommunale tilskudsforpligtelse til privatbanerne.

Hovedstadens Udviklingsråd modtager driftstilskud for alle privatbaner i HUR-området.

Driftstilskuddene til de respektive amter i 2000 fremgår af *tabel 2.1.*

Tabel 2.1. Driftstilskud til privatbaner i 2000 fordelt på amter

<i>Mio. kr., 2000-PL</i>	Tidl. statsligt driftstilskud	Tidl. kommunalt driftstilskud	Samlet statsligt driftstilskud
			I alt
HUR	37,2	9,0	46,2
Vestsjællands Amt	16,7	3,6	20,3
Storstrøms Amt	14,8	3,2	18
Nordjyllands Amt	7,6	1,7	9,3
Århus Amt	6,1	1,8	7,9
Ribe Amt	3,6	0,0	3,6
Ringkøbing Amt	4,8	1,0	5,8
I alt	90,6	20,3	110,9

Note: Driftstilskuddet til Østbanen, som betjener både Roskilde (HUR) og Storstrøms amter, er fordelt med 46,9 pct. til HUR og 53,1 pct. til Storstrøms Amt.

De statslige driftstilskud i overgangsperioden for drift jf. tabel 2.1. PL-reguleres årligt svarende til PL-reguleringen af bloktilskuddet til amtskommunerne (finanslovens § 13.81.01).

- 2.2. Efter 1. januar 2005 vil provenuet fra det samlede statslige driftstilskud til privatbanerne jf. tabel 2.1. indgå i de almindelige overførsler mellem stat og amter i overensstemmelse med Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT).

3. Tilskud til investeringer

- 3.1. Amter, der overtager banestrækninger i medfør af denne aftale, kan i perioden 1. januar 2001 til 31. december 2015 (herefter benævnt ”overgangsperioden for investeringer”) modtage investeringstilskud fra

staten. Hovedstadens Udviklingsråd modtager investeringstilskud for alle privatbaner i HUR-området.

Amterne modtager i overgangsperioden for investeringer desuden et supplerende statsligt investeringstilskud svarende til de kommunale investeringstilskud, der hidtil har været udbetalt til amtets privatbaner. Dette tilskud er i tabel 3.1. benævnt "Tidl. kommunalt investeringstilskud". Ved udbetalingen af dette supplerende statslige investeringstilskud ophører den tilsvarende kommunale tilskudsforpligtelse til privatbanerne.

Amterne får adgang til lånefinansiere investeringer på privatbanerne.

De statslige investeringstilskud til de respektive amter i 2001 fremgår af *tabel 3.1*. Investeringstilskuddet er fordelt mellem amterne på baggrund af Jernbanetilsynets vurdering af de respektive amters investeringsbehov, hvis privatbanedriften videreføres på det nuværende niveau i perioden 2000-2009. Amterne får en andel af det samlede, statslige investeringstilskud, der svarer til amternes andel af privatbanernes samlede investeringsbehov.

Tabel 3.1. Investeringstilskud til privatbaner i 2001 fordelt på amter

<i>Mio. kr., 2000-PL</i>	Tidl. statsligt investeringsti lskud	Tidl. kommunalt investeringsti lskud	Samlet statsligt investeringsti lskud
HUR	19,7	4,4	24,1
Vestsjællands Amt	8,7	1,9	10,6
Storstrøms Amt	6,7	1,5	8,2
Nordjyllands Amt	10,6	2,4	12,9
Århus Amt	6,2	1,4	7,6
Ribe Amt	0,6	0,1	0,7
Ringkøbing Amt	0,3	0,1	0,4
I alt	52,8	11,8	64,6

Note: Beløbene er beregnet på baggrund af en 10-årig overgangsperiode.

Investeringstilskud til Østbanen er fordelt med 46,9 pct. til HUR og 53,1 pct. til Storstrøms Amt.

De statslige investeringstilskud i overgangsperioden for investeringer pris- og lønreguleres årligt svarende til pris- og lønreguleringen af bloktilskuddet til amtskommunerne (finanslovens § 13.81.01).

- 3.2. Hvis et amt i overgangsperioden for investeringer beslutter at indstille togdriften på de i medfør af denne aftale overtagne banestrækninger, modtager amtet ikke statslige investeringstilskud til den indstillede banestrækning. Det statslige investeringstilskud til den indstillede

banestrækning fordeles i stedet blandt amter, hvor banedriften opretholdes, jf. afsnit 6.1, – 6.4.

Følgende formel lægges til grund for fordelingen:

$$EI_n = EI * (I_n / (I_{total} - EI)), \text{ hvor}$$

EI_n udgør det ekstra investeringstilskud til amt n,
 EI udgør det samlede ekstra investeringstilskud i form af det statslige investeringstilskud til den indstillede banestrækning,
 I_n udgør det hidtidige investeringstilskud til amt n og
 I_{total} udgør det samlede, statslige investeringstilskud til amterne.

- 3.3. Et amt, der indstiller jernbanedriften på en privatbane, tilbagebetaler de sidste 5 års investeringstilskud til den pågældende bane, med mindre amtet kan godtgøre, at der siden amtets overtagelse er foretaget investeringer i infrastruktur og materiel på den pågældende strækning, der kan retfærdiggøre tilskuddet. Tilbagebetalte tilskud fordeles blandt de øvrige amter i henhold til pkt. 3.2.
- 3.4. Efter 1. januar 2016 vil provenuet fra de statslige investeringstilskud til privatbanerne jf. tabel 3.1 indgå i de almindelige overførsler mellem stat og amter, jf. DUT.

4. Tilskud til pensioner

- 4.1. Amterne kompenseres for nuværende optjente pensionsrettigheder, idet staten i perioden 2001-2030 udbetaler et årligt tilskud til amterne på 40,6 mill. kr. I en 10-årig periode fordeles dette beløb mellem amterne efter de enkelte privatbaners faktiske pensionsudbetaling.
- 4.2. Amterne kompenseres for fremtidige optjente pensionsrettigheder/bidrag, idet staten øger det årlige driftstilskud med 15 mill. kr. I en 10-årig periode fordeles dette beløb mellem amterne i forhold til deres relative andel af privatbanernes samlede lønsum.
- 4.3. Efter 1. januar 2011 vil provenuet fra det samlede statslige pensionskompensation til amterne indgå i de almindelige overførsler mellem stat og amter i overensstemmelse med Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT).

5. Investeringslån

- 5.1. Stat, amter og kommuner har i perioden indtil 1984 ydet privatbanerne rente- og afdragsfri lån til investeringer i materiel, infrastruktur m.v. Långivningen er baseret på gælds- eller pantebreve.
- 5.2. Parterne er enige om at tilstræbe, at der findes en samlet løsning af den statslige, kommunale og amtslige gæld i henhold til pkt. 5.1. Den samlede løsning tilrettelægges under hensyn til privatbaneselskabernes skattepligt.

6. Passagertrafik

- 6.1. Ved "opretholdt togbetjening" forstås en togbetjening svarende minimum til niveauet i 2000 hverdage fra kl. 6 til kl. 21, lørdage fra kl. 6 til kl. 16 og søndage fra kl. 12 til kl. 21. I det omfang, der er passagermæssigt grundlag herfor, bør amterne tilstræbe togbetjening også udenfor de anførte tidspunkter.
- 6.2. Amterne opretholder togbetjening af privatbanerne indtil 31. december 2004. Udenfor de i pkt. 6.1. angivne tidsrum er amterne indtil 31. december 2004 forpligtet til at opretholde en betjening med enten tog eller bus svarende til niveauet i 2000. Amterne bør det i det omfang, der er passagermæssigt grundlag herfor, tilstræbe togbetjening også uden for de i pkt. 6.1 angivne tidspunkter.
- 6.3. Det enkelte amt står efter 31. december 2004 frit med hensyn til beslutning om betjening af de berørte områder med kollektiv trafik.
- 6.4. Det er en forudsætning for at modtage investeringstilskud i perioden fra 2005 til 2015, at togbetjeningen opretholdes.

7. Udbud af passagertrafik

- 7.1. Udbud af passagertrafikken på privatbanerne kan tidligst gennemføres med virkning fra 1. januar 2005.
- 7.2. Hvis det berørte amt og Trafikministeriet vurderer, at der vil være en koordineringsgevinst ved at foretage fælles eller/og samtidige udbud af togbetjeningen på amtslige og statslige jernbanestrækninger, kan privatbanernes togtrafik, uanset bestemmelsen i pkt. 7.1., indgå i sådanne udbud med virkning fra 1. januar 2003.
- 7.3. Amtsrådsforeningen har tilkendegivet, at privatbaneselskaberne vil kunne deltage i udbud af såvel banernes som DSB's nuværende trafik, og at dette må ske på samme konkurrencemæssige vilkår som øvrige baneselskaber.

8. Godstrafik

- 8.1. Amtsrådsforeningen har tilkendegivet, at den nuværende regnskabsmæssige adskillelse mellem godstrafik og passagertrafik i privatbaneselskaberne klargøres ved en udskillelse af godstrafikken i selvstændige selskaber. Oprettelsen af separate selskaber gennemføres inden 1. januar 2002. Der kan foretages fusioner mellem de respektive selskaber.
- 8.2. Efter 1. januar 2002 udføres privatbanernes godstrafik i de separate selskaber jf. pkt. 8.1.
- 8.3. Rejsegods, herunder cykler m.v., der befordres i personførende tog, er undtaget fra bestemmelsen i pkt. 8.2.

9. Aktieoverdragelse

- 9.1. Statens aktier overdrages til amterne. Lovgivningen ændres, så det bliver muligt for amterne at have bestemmende indflydelse i selskaberne.
- 9.2. I tilfælde af salg af amternes aktier (eller dele heraf) modtager staten i overgangsperioden på 15 år en andel på 70 pct. af et eventuelt provenu svarende til statens hidtidige finansieringsandel. I den efterfølgende 10-årige periode modtager staten 30 pct. af provenuet. Herefter afstår staten fra at modtage eventuelt provenu ved salg.
- 9.3. Kommunerne kan efter eget ønske overdrage aktier i privatbaneselskaberne til amterne.
- 9.4. I tilfælde af salg af amternes aktier (eller dele heraf), modtager kommuner, der har overdraget aktier til amterne, i en periode på 15 år efter overdragelsen en andel af et eventuelt salgsprovenu svarende til kommunens hidtidige finansieringsandel for drifts- og investeringstilskud. I den efterfølgende 10-årsperiode modtager kommunen et provenu svarende til 3/7 af kommunens hidtidige finansieringsandel for drifts- og investeringstilskud. Herefter afstår kommunerne fra at modtage et eventuelt provenu ved salg.
- 9.5. Ved videresalg af dele af aktiviteter eller datterselskaber modtager staten og kommuner, der vederlagsfrit har overdraget aktier, en andel af det amtslige provenu svarende til den i 9.2. og 9.4. angivne. I tilfælde, hvor indtægter fra salg af dele af aktiviteter eller datterselskaber anvendes til udvidelse af jernbanedriften eller jernbaneinvesteringer i øvrigt, frafalder staten og kommunerne dette krav.
- 9.6. Såfremt banebetjeningen på en strækning nedlægges permanent, kan staten overtage jernbaneinfrastrukturen med tilhørende arealer og stationer, som de er og forefindes, vederlagsfrit.

10. Retsgrundlag

- 10.1. Privatbanernes eneretsbevillinger søges ophævet eventuelt med den under punkt 5 nævnte gældseftergivelse som modydelse. Der drives herefter jernbanevirksomhed på de pågældende strækninger efter samme regler som på det øvrige banenet, dvs. på grundlag af en tilladelse til jernbanevirksomhed samt sikkerhedscertifikat.
- 10.2. Der gives adgangsret for andre jernbanevirksomheder til de overdragede banestrækninger. Ejeren af infrastrukturen tildeler kanaler på strækningerne efter samme principper som på det øvrige banenet.

- 10.3. Ejeren af infrastrukturen kan vælge at opkræve infrastrukturafgifter og tildele miljøtilskud. Det sker i givet fald efter samme principper som på det statslige banenet i øvrigt.
- 10.4. Nødvendig lovgivning gennemføres i efteråret 2000.