

stifte datterselskaber og tidspunktet herfor, og konsekvenserne er derfor vanskelige at kvantificere.

Selv uden en gennemførelse af lovforslaget er det vanskeligt at forudsige, hvorledes privatbanernes busvirksomhed vil påvirke banernes driftsunderskud, og dermed det statslige tilskud til dækning heraf.

De 9 privatbaner, der udfører busvirksomhed, har i årene 1991-1993 haft et samlet overskud på henholdsvis 4,7, 7,9 og 11,3 mio. kr., hvilket har reduceret statens tilskud med et beløb svarende til 70 pct. heraf. Ved de kommende licitationer må påregnes lavere priser som følge af den skærpede konkurrence, ligesom der er risiko for, at privatbanerne helt eller delvis mister kørsel.

Lovforslaget indebærer, at der i tilfælde af et egentligt underskud vedrørende privatbanens buskørsel ikke længere ydes statsligt tilskud til dækning heraf.

Stiftelsen af datterselskaber vil medføre, at der fremover hverken er driftsindtægter eller driftsudgifter vedrørende busvirksomheden i den enkelte bane. Eventuelt vil banen herefter modtage overskud fra busvirksomheden i datterselskabet i form af udbytte fra dette, der således indgår i privatbanens beregningsgrundlag for driftstilskud, ligesom privatbanen ved busselskabets oprettelse modtager et stiftertilgodehavende, der indgår i privatbanens resultatopgørelse og balance.

For det personale, der på overtagelsestidspunktet gør tjeneste i privatbanens busvirksomhed, gælder lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

4. Forslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet og Finansministeriet. Det er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos berørte organisationer, hvis udtalelser vil blive over-

sendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der er tale om en række formelle ændringer som følge af, at Ministeriet for offentlige arbejder er ændret til Trafikministeriet.

Til nr. 2 og nr. 4

Ændringerne er en konsekvens af indsættelsen af to nye stykker i § 3.

Til nr. 3

I bestemmelsen i stk. 3 fastslås, at der fremover ved opgørelsen af privatbanens driftsunderskud skal ses bort fra underskud som følge af privatbanens buskørsel, medens et eventuelt overskud skal medregnes. Dette svarer til den ordning, der gælder for så vidt angår privatbanernes drift af fragtruter.

Efter bestemmelsen i stk. 4 skal der ved beregningen af driftstilskuddet tages hensyn til det udbytte banen måtte få fra det aktieselskab, hvori busdriften er udskilt.

Til nr. 5.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger, at det er privatbanen, der træffer beslutning om udskillelse af busvirksomheden i et aktieselskab, idet dette skal godkendes af trafikministeren, der efter bestemmelsen i stk. 3 ligeledes skal godkende, såfremt busvirksomheden ønskes udført i helt eller delvist ejede datterselskaber eller i samarbejde med andre virksomheder.