

ning om moderniseringsstøtte i henhold til § 6, bliver der at indhente en udtalelse fra det i § 3 i lov nr. 187 af 12. april 1949 omhandlede udvalg.

§ 8.

Såfremt en eller flere af de i en privatbanes drift interesserede kommuner vægrer sig ved at deltage i dækning af udgifterne ved en af ministeren for offentlige arbejder godkendt modernisering af banen, hvis gennemførelse i henhold til bestemmelserne i § 6 delvis må dækkes af kommunerne, kan det, når banen i forening med $\frac{2}{3}$ af samtlige interesserede kommuner inden en af ministeren fastsat frist fremsætter begæring derom, og såfremt disse kommuner tilsammen skal udrede over halvdelen af det samlede kommunale bidrag til moderniseringen, af ministeren, efter at spørgsmålet har været forelagt det i § 3 i lov nr. 187 af 12. april 1949 omhandlede udvalg, pålægges samtlige kommuner at bidrage til moderniseringen i det forhold, hvorom der mellem ud-

valget og de tiltrædende kommuner opnås enighed, og som kan godkendes af ministeren.

§ 9.

Såfremt der i henhold til reglerne i nærværende lov ydes støtte til modernisering af en privatbane, som ikke har modtaget moderniseringshjælp i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948, kommer de i § 2 i lov nr. 53 af 14. marts 1931 indeholdte bestemmelser til anvendelse for den pågældende bane, idet dog henlæggelsen til afskrivningsfonden skal foretages med 800 kr. pr. km.

§ 10.

Dokumenter, der udstedes om de i nærværende lov omhandlede retsforhold og aftaler, er stempelfri, ligesom tinglysningsgebyrer og andre offentlige afgifter vedrørende sådanne dokumenter bortfalder.

§ 11.

Denne lov træder i kraft den 1. april 1956.

Bemærkninger til lovforslaget.

Ved lov nr. 130 af 23. marts 1948 blev der tilvejebragt hjemmel til at yde statsstøtte til modernisering m. v. af privatbanerne. I forbindelse med denne modernisering påtog de i privatbanernes drift interesserede kommuner sig at sikre de moderniserede baners opretholdelse i en vis garantiperiode, som for de fleste baners vedkommende udløber 1. april 1956, dog 1. april 1959 for de baners vedkommende, der ved moderniseringen modtog større bidrag til faste anlæg.

Den forbedring af privatbanernes driftsresultater, der var tilsigtet ved fornævnte moderniseringslov, er det ikke lykkedes at opnå. De påregnede besparelser ved, at dampdriften næsten fuldstændig har kunnet afløses af motordrift, er ganske vist i det store og hele indvundet, men visse udgifter, herunder navnlig lønnings- og pensionsudgifter, har samtidig været så stærkt stigende, at besparelserne helt eller delvis er blevet opslugt, og for enkelte baners vedkommende har endog udgiftsstigningen været større end den indvundne besparelse, således at der har måttet noteres driftsunderskud, der er større end nogensinde.

Der er af staten i henhold til lov nr. 187 af 12. april 1949 ydet privatbanerne delvis dækning af deres underskud under de i loven nævnte betingelser. Statsbidraget til underskudsdekningen har i de

senere år maksimalt udgjort 70 pct. af underskuddene.

De stedse vanskeligere forhold for privatbanerne har medført gentagne henvendelser om forøget statsstøtte, senest ved et af Danske Privatbaners Fællesrepræsentation den 27. marts 1953 til regering og rigsdag fremsendt andragende bl. a. om forhøjelse af statsbidraget til den årlige underskudsdekning, om statens overtagelse af regulerings-tillægget m. v. til privatbanepensionisterne og om løbende bevillinger til banernes fortsatte modernisering. Fællesrepræsentationen udtrykte i andragendet tvivl om, hvorvidt banernes drift i det hele taget fremover vil kunne gennemføres på grundlag af de indtil nu gældende retningslinier for den økonomiske støtte, der ydes dem. Fra forskellige af de i privatbanernes drift interesserede kommuner er fremkommet udtalelser om, at man er betænkelig ved fortsat at yde banerne støtte, når de nuværende garantiperioder udløber, idet man har gjort gældende, enten at banerne eller en del af dem vil kunne nedlægges og erstattes med biler, eller at staten burde overtage og drive disse baner.

Spørgsmålet om, i hvilket omfang privatbanernes drift bør opretholdes, og hvorledes den i givet fald kan sikres, er derfor igen aktuelt. For at søge tilvejebragt et videre grundlag for den afgørelse, som