

må træffes om disse problemer, nedsatte ministeren for offentlige arbejder ved skrivelse af 23. april 1954 en kommission med den opgave bl. a. at vurdere de enkelte privatbaners betydning for trafikken afvikling her i landet og den interesse, der herefter kan tillægges deres fortsatte beståen, samt at fremkomme med indstilling om, hvorledes de baner, der skønnes levedygtige, bør nyde statsstøtte.

Denne kommission afgav under den 3. december 1955 sin betænkning og inddelte i denne banerne i tre hovedgrupper:

- 1) En gruppe baner, der forekommer så levedygtige, at der, så vidt deres forhold på indeværende tidspunkt lader sig bedømme, næppe for deres vedkommende vil opstå spørgsmål om nedlæggelse inden for den nærmeste halve snes år.
- 2) Til den anden gruppe baner er henført sådanne, der vel fortsat vil have en eksistensberettigelse, også når de nuværende garantiperioder udløber, men for hvis vedkommende overvejelse om en indstilling af driften i løbet af den kommende halve snes år kan blive aktuel.
- 3) Den tredje gruppe omfatter endelig de baner, hvis drift efter kommissionens opfattelse bør indstilles, når de nugældende garantiperioder udløber eller ganske kort tid derefter.

Kommissionen har imidlertid understreget, at det næppe er muligt at drage en aldeles skarp grænse mellem de under gruppe 1 og 2 nævnte baner, men at fremtidig indtrædende forhold f. eks. vil kunne bevirke, at baner, hvis fortsatte drift ud over en halv snes år efter en bedømmelse på grundlag af de nu foreliggende oplysninger synes mindre sandsynlig, til sin tid findes at burde opretholdes, eller at omvendt udviklingen for en i gruppe 1 placeret bane former sig ugunstigere end forventet. De med privatbanerne tilsynsførende myndigheder under ministeriet for offentlige arbejder, tilsynet med privatbanerne og det i § 3 i lov nr. 187 af 12. april 1949 omhandlede udvalg vil nu nøje følge de enkelte baners udvikling, således at der igennem de nævnte organers undersøgelser og indberetninger til ministeriet vil blive tilvejebragt fornødent materiale til bedømmelse af, hvornår det tidspunkt er indtrådt, da en nedlæggelse af den enkelte bane bør overvejes af staten og kommunerne.

Kommissionens bedømmelse af banerne har været enstemmig, og det samme gælder kommissionens indstilling om de ændrede støtteforanstaltninger, til hvis gennemførelse nærværende lovforslag tilsigter at tilvejebringe den fornødne hjemmel.

Det af privatbanernes fællesrepræsentation fremsatte ønske om, at staten alene skulle overtage

reguleringstillægget m. v. til privatbanernes pensionister, har den nedsatte kommission ikke kunnet tilslutte sig. Derimod har kommissionen fundet det rimeligt, at staten udreder en noget større andel af banernes udgifter til disse reguleringstillæg m. v., end hvad der hidtil har været tilfældet dels ud fra den betragtning, at der her er tale om udgifter, der er uafhængige af den indsats, der af vedkommende banes ledelse og personale gøres for at frembringe det gunstigst mulige driftsresultat, og som i øvrigt er højst forskellig fra bane til bane, dels ud fra ønskeligheden af, at der gennem en sådan forøget hjælp fra statens side kunne skabes grundlag for en sikring af de pågældende pensionisters interesser, ikke blot så længe deres bane er i drift, men også i tiden efter en eventuel likvidation.

Idet det af kommissionen har været forudsat, at den gældende lovgivning om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud fremdeles skal komme til anvendelse på den del af banernes underskud, som ikke omfattes af den ordning, der måtte blive truffet med hensyn til pensionsreguleringstillæggene m. v., går kommissionens i lovforslaget optagne indstilling ud på, at staten skal tilbyde at udrede 85 pct. af privatbanernes udgifter til reguleringstillæg og andre konjunkturbestemte tillæg til pensionister på betingelse af, at kommunerne forpligter sig til at udrede de resterende 15 pct., og at aftalen herom mellem staten og kommunerne skal være bindende og uigenkaldelig også for tiden efter banens eventuelle likvidation. Garantiforpligtelsen skal dog begrænses til sådanne udgiftsbeløb af den pågældende art, som ikke kan dækkes af vedkommende banes drift eller af provenuet ved dens likvidation, og i øvrigt være betinget af, at de i betragtning kommende pensionister opfylder visse vilkår.

Den foreslåede ordning medfører nogle ændringer i det grundlag, på hvilket den maksimale størrelse af de midlertidige driftslån, som i henhold til lov nr. 35 af 2. marts 1955 kan tilsiges privatbanerne, beregnes, og lovforslaget indeholder de fornødne bestemmelser herom.

Kommissionen har endvidere givet udtryk for ønskeligheden af, at der sikres de levedygtige privatbaner fortsat moderniseringshjælp. Den i henhold til moderniseringslovene af 1931 og 1948 gennemførte modernisering har været til stor hjælp for banerne og har også samfundsøkonomisk givet gunstige resultater. Det kan i denne forbindelse oplyses, at den i henhold til loven af 1948 iværksatte modernisering af banernes maskinafdelinger, der kostede ca. 36 mill. kr., hvoraf stat og kommuner investerede ca. 28 mill. kr., medens resten kunne udredes