

F. t. l. om visse foranstaltninger til støtte for privatbanerne.

af banernes fonds, har medført en årlig besparelse på ca. 7 mill. kr.

Der har i kommissionen været enighed om, at løbende årlige bevillinger er at foretrække frem for store samlede bevillinger med 15—20 års mellemrum, og at der ikke bør stilles et på forhånd fastsat årligt beløb til rådighed for formålet, men at beløbet bør fastsættes efter behov. Størrelsen af sådanne årlige bevillinger vil naturligvis være afhængig dels af behovet for modernisering, dels af de økonomiske forhold i almindelighed på det tidspunkt, bevillingen gives. Det er skønmæssigt på grundlag af de nugældende priser anslået, at der gennemsnitlig vil blive brug for ca. 2 mill. kr. årlig i de kommende år.

Det er usikkert, hvorvidt alle de i gruppe 1) opførte baner bør moderniseres, og omvendt kan det ikke ganske udelukkes, at baner i gruppe 2), hvis forholdene for dem udvikler sig i gunstig retning, kan få brug for hjælp til en passende modernisering. Bestemmelsen om, hvilke baner der skal kunne komme i betragtning, forudsættes da truffet, når spørgsmålet herom rejses af den enkelte bane.

Den foreslåede form for statsstøtte til modernisering af privatbanerne bygger stort set på principerne fra loven af 1948. Støtten tænkes ydet som lån og skulle være betinget af kommunal deltagelse dels som garanti for driftens opretholdelse i et efter forholdene passende åremål, dels ved direkte finansiering af en del af udgifterne. Det foreslås, at staten skulle udrede 75 pct. og kommunerne 25 pct. af de moderniseringsudgifter, som ikke kan dækkes af banens egne midler, hvilket i forhold til moderniseringen af 1948 betegner en forhøjelse af statens bidrag fra 70 til 75 pct. og en tilsvarende nedsættelse af kommunernes. En sådan indrømmelse over for privatbanekommunerne har man fundet rimelig, bl. a. fordi de privatbaner, der kan anses egnede til moderniseringsstøtte, vil være baner af mere end rent lokal betydning.

Om de enkelte bestemmelser i lovforslaget, der herefter er udarbejdet efter de anførte retningslinier, bemærkes:

Til § 1.

I stk. 1 foreslås der givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at indgå overenskomst med de i den enkelte privatbane interesserede kommuner om, at staten yder banen 85 pct. dækning af dens udgifter til reguleringstillæg og andre tillæg til pensionister under forudsætning af, at der fra de interesserede kommuner gives tilsagn om ydelse af de resterende 15 pct. af disse tillæg og i øvrigt på de i forslaget omhandlede vilkår. Tilsvarende bemyndigelse er i stk. 2 foreslået, for så vidt angår

privatbaner under likvidation, idet det er fundet naturligt, at også personalet ved sådanne baner skal have mulighed for at komme ind under den ordning, som lovforslaget åbner mulighed for.

Stk. 3 fastslår det foran omtalte princip, at statens og kommunernes garanti kun skal kunne gøres gældende i det omfang, udbyttet af banens drift eller for likviderede baners vedkommende likvidationsprovenuet viser sig utilstrækkeligt til at dække udgifterne til pensionsreguleringstillægget m. v.

Til § 2.

I stk. 1 bestemmes, at bemyndigelsen for ministeren i henhold til § 1 kun kan benyttes, hvis der med vedkommende interesserede kommuner træffes en bindende og uigenkaldelig aftale om, at staten og vedkommende kommuner fremtidig og uden hensyn til, om banens drift opretholdes eller allerede måtte være standset, i det angivne forhold vil dække de omhandlede udgifter til reguleringstillæg m. v. til pensionister, som der ikke på anden måde er dækning for.

Dette ønske om, at der straks skabes en varig ordning med hensyn til den indbyrdes fordeling mellem staten og kommunerne af denne reguleringstillægsbyrde, er en hovedårsag til, at det er fundet forsvarligt at foreslå en så forholdsvis stor andel, 85 pct., overtaget af staten, men forudsætningen må da omvendt være, at baner, hvis kommuner ikke ønsker at modtage tilbudet om en sådan ordning, må vente, at dette tages i betragtning, når størrelsen af statsbidraget til dækning af deres underskud fremtidig skal fastsættes. Bestemmelsen i stk. 2 udtrykker denne forudsætning, men under hensyn til, at kommunerne i forbindelse med moderniseringen i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 har påtaget sig de løbende garantier for privatbanernes drift på grundlag af den da foreliggende retstilstand, er det fundet rigtigt, at eventuelle konsekvenser, f. eks. gennem en begrænsning i maksimaldækningsprocenten, først skal kunne drages efter de pågældende garantiperioders udløb.

Til § 3.

Bestemmelsen fastslår, at kun personale, der har et retsgyldigt aktuelt krav på pension under banens drift eller ved dens likvidation, skal kunne nyde godt af en garantiaftale i henhold til § 2, og der gøres yderligere den begrænsning, at tjenestemænd, der afskediges i forbindelse med banens likvidation, foruden efter deres ansættelsesvilkår at have ret til pension også i tilfælde af afskedigelse af anden dem utilregnelig årsag end alder og sygdom, tillige på likvidationstidspunktet skal være fyldt 50 år. Man