

er skønsmæssigt 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 principperne 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 overfor 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.“

I sin fremsættelsestale gjorde *ministeren for offentlige arbejder* udførligt rede for lovforslaget, om hvilket han bl. a. anførte:

„Forslaget deler sig i *to hovedafsnit*; det ene omfatter bestemmelse om en forøget indsats fra statskassens side med hensyn til *dækning af banernes udgifter til reguleringstillæg og andre konjunkturbestemte tillæg til deres pensionister*; det andet angår forslag om *statsstøtte til fortsat modernisering af de levedygtige privatbaner.*

Kravet om, at staten skal overtage reguleringstillægget til privatbanepensionisterne, er fremsat adskillige gange af privatbanerne og deres kommuner og har været begrundet med en henvisning til, at dette tillæg er af en udpræget social karakter og i virkeligheden træder i stedet for ydelser, som staten ellers havde måttet udrede gennem aldersrenten. Man har også peget på, at der her er tale om en udgift, som dels er forskellig fra bane til bane og derfor forrykker sammenligningsgrundlaget banerne imellem, dels er uafhængig af ledelsens og personalets indsats i driften. Kravet om statens overtagelse af reguleringstillægget har været afvist, fordi det er fundet urimeligt, at visse udgifter, der er forbundet med driften af privatbaner, som iøvrigt opretholdes gennem fælles indsats af stat og kommuner, alene skulle bæres af staten. Imidlertid kunne en del tale for, at staten ydede en større andel af regulerings- tillægsudgifterne end af de øvrige udgifter, og dette navnlig hvis der ved et sådant forøget bidrag fra statens side kunne opnås en fast