

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

ydelse, 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 regulerings-tillægget har været afvist, fordi det er fundet urimeligt, at visse udgifter, der er forbundet med driften af privatbaner, som især 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 ordning også for den situation, at vedkommende bane senere træder i likvidation. Det må jo nemlig befrygtes, at der i almindelighed ikke vil være fuld dækning i privatbanernes boer for tjenestemændenes pensionstilgodehavende med de hertil hørende tillæg, og man kan derfor forestille sig, at de pågældende pensionister vil henvende sig til staten og de kommuner, der har drevet deres bane, med anmodning om hjælp. Ganske vist har hverken staten eller kommunerne som aktionærer nogen juridisk pligt til at træde til, men der vil dog være stærke incitament for begge til at gøre det, og det vil da være i alles interesse, at der på forhånd foreligger en aftale med henblik på denne situation.

Forslaget indeholder ud fra disse betragtninger en bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til med vedkommende i en banes drift interesserede kommuner at træffe aftale om, at statskassen vil dække 85 pct. af banernes udgifter til pensionisternes regulerings-tillæg og andre konjunkturbestemte tillæg, når de interesserede kommuner på deres side giver tilsagn om ydelsen af de resterende 15 pct., og forudsat at aftalen bliver bindende og uigenkaldelig, således at den også skal være gældende efter den pågældende banes eventuelle likvidation.

Aftalen må imidlertid selvsagt ses som en garanti-aftale, d. v. s. at hvis banens egen drift eller likvidationsprovenuet skulle være tilstrækkeligt til at dække disse

udgifter, bliver der intet at udrede for stat og kommuner, men dette vil jo desværre nok kun sjældent blive tilfældet.

Lovforslaget forudsætter, at kun tjenestemænd og pensionister, der har et retsligt krav på pension, og som derfor kan anmelde et sådant krav i et eventuelt likvidationsbo, skal kunne nyde godt af garanti-aftalen. Der opstilles imidlertid yderligere for tjenestemænd, der afskediges ved likvidationen, den betingelse, at de for at komme med på likvidationstidspunktet skal være fyldt 50 år. Man har ment, at det ville vække modvilje, hvis yngre tjenestemænd skulle kunne få stats- og kommunal garanti for pension, medens de endnu har deres fulde arbejdskraft i behold. Jeg er klar over, at denne sidste begrænsning næppe vil vække glæde i tjenestemandskredse, der, efter hvad jeg forstår, også er skuffet over, at kommissionens forslag intet indeholder om forøgede pensionsrettigheder for det siden 1943 ansatte privatbanepersonale, der nu kun er pensionsberettiget ved afskedigelse på grund af alder eller sygdom, men ikke når de opsiges på grund af banens likvidation. Jeg tror dog, at man skal være tilfreds. Forslaget er utvivlsomt udtryk for, hvad der for øjeblikket er mulighed for at opnå, og det er jo for mig at se en del, der er opnået for tjenestemændene.

Som det vil fremgå af forslaget, forudsætter den foreslåede ordning en frivillig aftale, og den enkelte banes kommuner står således frit, om de vil indgå herpå. Det er dog fundet rigtigt at lade det have indflydelse på størrelsen af statens bidrag til dækning af det øvrige underskud, om en sådan aftale er opnået. Jeg tror imidlertid, at kommunerne vil finde den foreslåede fordeling af byrderne rimelig, og jeg finder denne opfattelse bestyrket i de referater, jeg har læst i dagspressen om de kommunemøder, der har været afholdt efter kommissionsbetænkningens afgivelse. Skulle det ske, at en enkelt kommune ikke vil være med, har de øvrige kommuner mulighed for at få en sådan modvillig kommune kendt pligtig til år for år, så længe banen er i drift, at deltage i de udgifter, som garanti-aftalen medfører. Man har derimod ikke villet indføre bestemmelse om, at kommuner skulle kunne tvinges til at afgive en garanti for de nævnte ydelser efter en