

[Ministeren for offentlige arbejder.]

banes likvidation, idet man har ment, at tvingebestemmelser, hvor det drejer sig om forpligtelser af uberegnelig varighed, helst bør undgås, og det er som nævnt min tro, at der ikke vil blive brug for sådanne bestemmelser, fordi kommunerne utvivlsomt vil føle et moralsk ansvar overfor tjenestemændene. Skulle det vise sig, at denne bedømmelse er fejlagtig, kan man jo ovenpå tage spørgsmålet op igen.

Garantiaftalen skal også kunne sluttes, selvom der træffes bestemmelse om at likvidere den pågældende bane straks, fordi tjenestemændene ved sådanne baner ikke bør stilles ringere end ved andre baner. Der er iøvrigt ikke fastsat nogen tidsbegrænsning for aftalens afslutning. Den kan indgås på et hvilket som helst tidspunkt efter lovens ikrafttræden, men det må, omend det ikke udtrykkeligt er sagt i lovforslaget, antages, at aftalen ikke kan få tilbagevirkende kraft længere end til begyndelsen af det driftsår, i hvilket aftalen indgås, og naturligvis ikke længere tilbage end til lovens ikrafttrædelsestidspunkt.

Kommissionen har på grundlag af foretagne beregninger ment at kunne anslå, at der — med enkelte undtagelser — i privatbanernes likvidationsboer vil kunne være dækning for personalets grundpensioner, således at ordningen skulle betyde praktisk sikkerhed for det pensionsberettigede personales pensionskrav, men også for privatbaner i drift betyder forslaget en betydelig økonomisk støtte. I kommissionsbetænkningen er det for driftsåret 1954—55 anslået, at statens foreslåede deltagelse i dækningen af reguleringstillægget ville betyde en forøget udgift for staten på 1,2 mill. kr. Efter at de for det pågældende regnskabsår til ministeriet for offentlige arbejder indsendte andragender om statsbidrag nu er blevet gennemgået, har det vist sig, at merudgiften ville beløbe sig til ca. 1,3 mill. kr., således at statens bidrag i henhold til den indstilling, der i øjeblikket er forelagt finansudvalget, ca. 8,7 mill. kr., i stedet ville blive ca. 10 mill. kr., såfremt man havde de nu foreslåede regler. Såfremt der fremtidigt likvideres et større antal baner, vil statens udgift forøges, idet pensionisternes antal vil blive større. Nogen oversigt over, hvor meget dette vil betyde, har man ikke,

idet det endnu ikke vides, hvilke baner der vil likvidere, og hvilke der vil fortsætte, og navnlig vides det ikke, hvornår eventuelle likvidationer vil finde sted.

Den anden del af lovforslaget indeholder bestemmelser om fortsat støtte til modernisering af de levedygtige privatbaner. Som det høje ting vil erindre, blev der i 1931 og 1948 gennemført love, der stillede relativt store eengangsbeløb til rådighed for privatbanernes modernisering. Man har nu ment det mere hensigtsmæssigt at søge gennemført løbende årlige bevillinger i stedet for store samlede bevillinger med 15—20 års mellemrum. Der er ingen tvivl om, at det lønner sig at holde det trafikberedskab, som man vil opretholde, à jour, så det svarer til tidens krav, og derigennem drage fordel af de besparelser, som teknikkens udvikling giver mulighed for. Det skal i denne forbindelse oplyses, at det er udregnet, at den sidste modernisering, der blev foretaget med hjemmel i 1948-loven, for privatbanernes maskinafdeling har betydet en samlet årlig besparelse på 7 mill. kr. ved en investering fra statens og kommuners side på ca. 28 mill. kr. og en investering fra banerne selv på ca. 8 mill. kr. Disse tal giver udtryk for, at den sidste modernisering samfundsøkonomisk har været af en meget gunstig karakter, men desværre har jo prisstigningen på anden måde opslugt disse besparelser. Med hensyn til moderniseringsbehovet kan jeg nævne, at tilsynet med privatbanerne skønsomt har anslået, at behovet i de kommende år for de danske privatbaner som helhed gennemsnitlig vil andrage ca. 2 mill. kr. årlig med de nu gældende priser. Statsstøtten til moderniseringen er forudsat givet som lån på samme vilkår som i 1948-loven, alene med den ændring, at staten skulle yde 75 pct., mod at kommunerne yder 25 pct. Det er en forhøjelse af statens bidrag i forhold til 1948-loven, hvor statens andel var på 70 pct.

Med hensyn til begrundelsen herfor skal jeg henviser til lovforslagets bemærkninger.

I det fremsatte forslags § 7 er det foreslået, at indkomne andragender til ministeriet for offentlige arbejder om moderniseringsstøtte vil være at forelægge det i § 3 i lov nr. 187 af 12. april 1949 omhandlede udvalg — det såkaldte underskudsudvalg —