

[Ministeren for offentlige arbejder.]

uvedkommende, således at disse pensioner fortsat afholdes fuldt ud af de nuværende ejere af trafikvirksomhederne. For det ved overtagelsen ansatte personale foreslås en deling af pensionsbyrden mellem de tidligere arbejdsgivere og trafikrådet, beregnet i forhold til personalets faste ansættelsestid henholdsvis før og efter overtagelsen. For disse pensioner foreslås det, at risikoen for fremtidige stigninger i dyrtidstillæg alene kommer til at påhvile trafikrådet. Endelig siger det sig selv, at personale ansat efter trafikrådets oprettelse skal pensioneres fuldt ud af trafikrådet.

For S-banernes vedkommende vil såvel den økonomiske udskillelse af aktiverne fra statsbanernes samlede regnskab som spørgsmål i forbindelse med beregning af trafikrådets andele af løn- og pensionsudgifter rumme særlige komplikationer på grund af samdriften med fjerntrafikken. Dette spørgsmål forudses derfor behandlet i en særlig midlertidig regnskabskommission for S-banerne.

Med disse ord tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det høje ting.

Endvidere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger.*

Eneretsbevillinger (koncessioner) til anlæg og drift af private jernbaner er i overensstemmelse med de respektive love som hovedregel kun givet for et bestemt åremål, normalt 80 år, og den tid nærmer sig nu, hvor de gældende koncessioner for en række baner udløber. For at der kan ske en forlængelse, må der være fornøden løvhjemmel, og det er denne hjemmel, som det foreliggende lovforslag tilsigter at tilvejebringe.

Jeg vil gerne fremhæve, at det alene er det formelle grundlag for privatbanernes beståen, som sikres ved nærværende lovforslag. Jeg kan udtrykke det således, at en koncessionsforlængelse er en nødvendig forudsætning for, at banerne fortsat kan holdes i drift, idet de skal have statens tilladelse til at drive jernbanedrift. Og denne tilladelse er det væsentlige i eneretsbevillingerne eller koncessionerne.

Derimod er en eneretsbevilling eller koncession ikke nogen tilstrækkelig forudsæt-

ning for at holde privatbanerne i gang. Om dette er muligt, afhænger i første række af, hvorvidt der består et tilstrækkeligt økonomisk grundlag herfor, og dette spørgsmål berøres overhovedet ikke af nærværende lovforslag. De banenedlæggelser, som hidtil er foretaget, er besluttet uden hensyn til tidspunktet for de respektive eneretsbevillingers udløb. Om en privatbane skal opretholdes eller nedlægges, vil under de givne økonomiske vilkår være afhængigt af, om vedkommende bane vil kunne opnå fornøden økonomisk støtte fra staten og de i banens drift interesserede kommuner. Dette spørgsmål skal ikke løses ved nærværende lovforslags bestemmelser, men derimod i henhold til den gældende støttelovgivning for privatbanerne, navnlig loven om underskudsdekningen (lov nr. 187 af 12. april 1949) og den i 1956 vedtagne nye støttelov (lov nr. 54 af 16. marts 1956).

Som forholdene har udviklet sig, er det i realiteten i de underskudsdekkenende myndigheders, d. v. s. statens og kommunernes, hånd når som helst at standse en privatbane ved at undlade fortsat at yde tilskud til banen. Og for de fleste baners vedkommende kan man vel sige, at det endog er i statens hånd alene at standse en privatbane ved tilskudsnægtelse, idet de interesserede kommuner vil have vanskeligt ved alene at udrede de beløb, der er tale om. En anden udvej for staten til at bestemme over privatbanernes fortsatte beståen består deri, at staten vil kunne overtage en privatbane efter de i eneretsbevillingen fastsatte regler, der tænkes opretholdt også for en ny koncessionsperiode, men denne udvej er dog ikke meget praktisk anvendelig.

Det må derfor erkendes, at selve koncessionsspørgsmålet for privatbanerne i dag ikke er af så stor reel betydning, og det er da også grunden til, at jeg har ment at burde forelægge det høje ting et forslag om, at der gives ministeren for offentlige arbejder en generel bemyndigelse til at forny én gang givne eneretsbevillinger, idet jeg ikke under de foreliggende omstændigheder ser nogen grund til, at man for hver gang, en koncessionsfornyelse bliver aktuel, skulle ulejlige tinget med et særskilt lovforslag om hver enkelt privatbanestrækning.

Om lovforslagets enkelte bestemmelser skal jeg kun bemærke, at jeg ikke har ment