

nemlig fra 75 pct.–25 pct. til 70 pct.–30 pct. Formålet hermed er at få samme procentsats på investeringsiden som på driftssiden. Det findes ikke hensigtsmæssigt at operere med forskellig procentsats for mindre investeringer, som tillades foretaget over driften, og større investeringer som skal foretages over anlægskontoen. Endvidere må det anses for ulogisk at operere med forskellige procentsatser for reparation og vedligeholdelse på den ene side og nyanskaffelser på den anden side.

Ved lovforslaget forenkles det statslige administrationsapparat, der dækker privatbaneområdet, på to punkter.

For det første nedlægges det såkaldte »privatbaneudvalg«, der er institueret i den gældende lovgivning.

Udvalget, der består af repræsentanter for hvert af de i folketingets finansudvalg repræsenterede partier samt repræsentanter for forskellige ministerier, DSB, Privatbanernes Fællesrepræsentation og de kommunale organisationer, har som sin væsentligste opgave at afgive indstilling til ministeren for offentlige arbejder om fordeling af de på de årlige bevillingslove afsatte beløb til henholdsvis drifts- og investeringsstøtte til banerne.

Den væsentligste begrundelse for udvalgets oprettelse i sin tid, hvor antallet af privatbaner var betydeligt større end i dag, og hvor der tillige var stærkt divergerende synspunkter med hensyn til spørgsmålet om mange af banernes fortsatte levedygtighed – et spørgsmål der ikke kan siges at være aktuelt i dag – var ønsket om indsigt først og fremmest fra folketingets side, men også fra lokalpolitisk side i privatbanernes forhold – specielt med hensyn til fordelingen af offentlige tilskud/lån. Som forholdene har udviklet sig, er det uden proportioner at opretholde et rådgivende udvalg for ministeren på dette område, når ministeren på andre områder af langt større økonomisk vægt – som f.eks. DSB – selvstændigt kan træffe sine beslutninger inden for de rammer, der er afstukket af de bevilgende myndigheder.

Med hensyn til indsigten fra folketingets side udøves denne på privatbaneområdet også af folketingets finansudvalg. Da folketingets finansudvalg som bevilgende myndighed vil få en uændret rolle på privatbaneområdet, forekommer ønsket om indsigt fra folketingets side dermed at være fuldt ud opfyldt.

Med det begrænsede antal privatbaner, der eksisterer i dag, er det kun et fåtal af landets kommuner, der er interesseret i privatbaneforhold. Da den lokalpolitiske interesse for disse forhold således ikke længere er af mere generel karakter, kan hel-

ler ikke ønsket om lokalpolitisk indsigt bære oprettholdelsen af et udvalg, hvor det har været de kommunale organisationer, der alene har varetaget de kommunale interesser. Disse interesser varetages naturligst af det begrænsede antal kommunale råd (kommunalbestyrelser og amtsråd), hvis områder betjenes af banerne. Til disse kommunale råd vil ministeriet tage den fornødne kontakt således, at deres synspunkter i sager af mere væsentlig karakter, f.eks. fordelingen af investeringsstøtte, kan indgå i beslutningsprocessen.

Den anden forenkling af administrationsapparatet består i en ændret struktur for tilsynet med privatbanerne.

Tilsynet med privatbanerne er institueret ved en særlig lov fra 1919 og ledes efter loven af en direktør. Tilsynet har til opgave at yde ministeriet bistand ved de tekniske tilsyn såvel med anlægget som med driften af privatbanerne, ligesom det i øvrigt skal bistå ministeriet i dets almindelige tilsyn med banerne.

I takt med reduktionen af privatbanernes antal er tilsynets virksomhed nedtrappet. I dag består tilsynet alene af en direktør og en kontorfunktionær, idet en stilling som ingeniør p.t. er ubesat. Da det er irrationelt at opretholde en så lille selvstændig institution, er det hensigten at inkorporere tilsynet i ministeriet for offentlige arbejders departement, der i forvejen varetager det økonomiske/administrative tilsyn og omlægge visse af direktørens funktioner således, at denne som »baneteknisk konsulent« fremover alene forestår det tekniske tilsyn/rådgivning ved banerne.

Med hensyn til forenklingen i de forskellige administrative arbejdsgange, som lovforslaget medfører, henvises til de specielle bemærkninger (§§ 4 og 6).

Et udvalg, bestående af medlemmer for bl.a. Privatbanernes Fællesrepræsentation, Privatbanepersonalets Fællesråd, DSB, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og hovedstadsrådet har gennemgået den gældende lovgivning med henblik på en revision af denne. Den af udvalget den 30. august 1983 afgivne betænkning har dannet grundlag for udarbejdelsen af dette lovforslag.

Forslaget vil som ovenfor nævnt indebære en administrativ forenkling.

Forslaget vil ikke få økonomiske konsekvenser for staten eller kommunerne.

Ganske vist vil den ovenfor nævnte mindre ændring i fordelingsnøglen mellem stat og kommuner for så vidt angår investeringstilskud medføre en merudgift af beskeden størrelse for kommunerne. Dette forhold vil imidlertid i det store og