

Forslag

til

Lov om midlertidige driftslån til vanskeligt stillede privatbaner.

Fremsat den 18. januar 1955 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til af statskassens midler at yde midlertidige driftslån til vanskeligt stillede privatbaner som bestemt i denne lov.

De beløb, der i henhold til nærværende paragrafs stk. 1 udlånes privatbanerne, bevilges på de årlige bevillingslove.

§ 2.

Andragender om midlertidige driftslån indgives til ministeren for offentlige arbejder, der kan begære enhver yderligere oplysning, som skønnes nødvendig for bedømmelsen af det enkelte andragende.

§ 3.

Ved et driftsårs begyndelse — første gang for driftsåret 1955—56 eller for de baner, der benytter kalenderåret som regnskabsår, driftsåret 1955 — kan der bevilges den enkelte privatbane et lån, der maksimalt kan udgøre så stor en procentdel af det for banen for det pågældende år i det af ministeriet for offentlige arbejder godkendte overslag anslåede underskud, som svarer til $\frac{3}{4}$ af den procentandel, hvormed staten ved den seneste fordeling af de i henhold til lov nr. 187 af 12. april 1949 om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud til rådighed stillede midler har deltaget i vedkommende banes underskuddsdækning.

Det vil for ydelsen af lånene være en betingelse, at den pågældende bane for det driftsår, for hvilket et lån ydes, har opnået kommunal garanti for underskuddet, og at kommunerne foretager en procentvis tilsvarende rentefri indbetaling til banen af den resterende del af det anslåede underskud.

Skulle en eller flere af de i dækningen af en privatbanes underskud sædvanligt deltagende kommuner vægre sig ved at foretage den i nærværende paragrafs 2. stk. omhandlede kontante rentefri indbetaling, vil der efter omstændighederne kunne tilstås banen et statslån af reduceret størrelse, svarende til den af de øvrige kommuner præsterede indbetaling.

Udbetaling af statslånet vil først kunne ske, når indbetaling fra de garanterende kommuner dokumenteres at have fundet sted, og kan efter ministerens bestemmelser foretages i rater.

Ministeren kan til et ansøgt statslån knytte andre betingelser, som måtte skønnes hensigtsmæssige.

§ 4.

Det udbetalte statslån må alene anvendes til finansiering af vedkommende banes løbende drift; dog kan det efter særlig af ministeren for offentlige arbejder meddelt godkendelse tillige anvendes til dækning af udgifter ved mindre nyanskaffelser.

§ 5.

Det for et driftsår til en bane ydede driftslån henstår indtil det bidrag, som staten i henhold til lov nr. 187 af 12. april 1949 måtte kunne yde til underskuddets dækning for det pågældende driftsår, er endelig fastsat.

Lånet modregnes herefter i dette bidrag.

Overstiger lånet dette bidrag, eller ydes der intet bidrag, skal differencen, henholdsvis lånet i sin helhed straks tilbagebetales statskassen.

§ 6.

De dokumenter, der måtte blive udfærdiget i anledning af lån i henhold til nærværende lov, er stempelfri.

Bemærkninger til lovforslaget.

Under de stadig stigende økonomiske vanskeligheder, som privatbanerne har været ude for efter krigen, er der gentagne gange fra banerne og de interesserede kommuner fremsat ønske om, at der for at forbedre banernes likviditet måtte blive ydet forskud på de beløb, som staten i henhold til den gældende underskudslov, lov nr. 187 af 12. april 1949, yder til dækning af privatbanernes underskud.

Ordningen efter fornævnte lov er den, at banerne, når regnskaberne for et forløbet driftsår er afsluttet og godkendt af generalforsamlingerne, indsender andragende om statstilskud til ministeriet, der derefter foranlediger andragenderne behandlet af det særlige i henhold til lovens § 3 nedsatte underskudsudvalg.

Da de fleste privatbaner har finansåret som regnskabsår, dog at nogle enkelte anvender kalenderåret, og da den månedsvise afregning fra statsbanerne først modtages et par måneder efter de pågældende transporters udførelse, ligesom der medgår nogen tid til den ekspeditions-mæssige færdiggørelse af årsregnskaberne, er banerne i reglen først i stand til at præstere det afsluttende regnskab og indsende deres andragender i den august eller september måned, der følger efter regnskabsårets slutning. Det fornævnte underskudsudvalg behandler herefter de indkomne andragender og afgiver indstilling til ministeren, som regel således at den fornødne bevilling kan foreligge og underskudsbidragene være anvist banerne enten lige før jul eller umiddelbart efter nytår.

Uanset, at der således fra alle parter side gøres, hvad der er muligt efter den gældende ordning for at fremme behandlingen af disse sager, vil det sige, at banerne først ca. $\frac{3}{4}$ år eller mere efter regnskabsårets afslutning modtager statsbidraget til underskuds-dækningen. Dette betyder endvidere, at banerne for den del af underskuddet, som er oparbejdet i de første måneder af et driftsår, må stå i forskud i indtil $1\frac{3}{4}$ år (for baner, der har kalenderåret som regnskabsår, endog i op imod 2 år). Denne ordning volder banerne vanskeligheder, fordi de har store besværligheder ved at skaffe sig den fornødne driftskapital, og adskillige baner har for at hjælpe på likviditeten formået deres kommuner til forskudsvis at indbetale hele det budgetterede underskud, således at der, når statens bidrag til sin tid kommer til udbetaling, sker en forholds-mæssig tilbagebetaling til kommunerne.

Denne fremgangsmåde har kommunerne anset for meget utilfredsstillende, idet de gør gældende, at staten ved først for sent at yde sin del af underskuddet påfører kommunerne en rentebyrde, som ikke er rimelig. Efterhånden er der også skabt en forventning om, at stat og kommune på lige fod skal løse de økonomiske problemer, der er forbundet med at opretholde privatbanernes drift, hvilken forventning utvivlsomt ikke kan siges at være uberegtiget. Banerne kunne naturligvis henvises til foreløbigt at dække deres løbende driftsunderskud ved at optage de fornødne kassekreditter, idet renteudgifterne ville kunne belastes driftsregnskaberne, hvorved staten ville komme til at tage sin andel deraf. Banerne gør dog heroverfor gældende, at denne udvej i mange tilfælde ikke er farbar, da pengeinstitutterne ikke er særlig interesseret i at låne penge ud til privatbanerne, selv om der, når der er kommunegaranti for driftsunderskuddet, ikke er nogen egentlig risiko derved. Grunden hertil siges at være den, at pengeinstitutterne ved at låne midler ud til privatbanerne ganske vist får deres udlånsrente, men heller ikke mere, medens den kapital, der udlånes til erhvervsdrivende, foruden udlånsrenten vil bringe banken andre indtægts-givende forretninger, f. eks. i form af vekselkonto, som udlån til privatbanerne ikke giver noget håb om.

Da staten i forvejen ved gennemførelsen af lov nr. 187 af 12. april 1949 om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud har erkendt, at den på lige fod med kommunerne vil bidrage til at løse vanskeligt stillede privatbaners økonomiske problemer, vil gennemførelsen af det hermed forelagte forslag til lov om midlertidigt driftslån til vanskeligt stillede privatbaner være et naturligt supplement til den støtte, staten yder disse baner.

Forslaget bygger, som det nærmere vil fremgå af dets § 3, på to forudsætninger. De baner, som skal kunne komme i betragtning som låntagere, skal have opnået kommunal garanti for dækningen af deres driftsunderskud for det pågældende driftsår, hvorved der vil være fuld sikkerhed for lånene, der er foreslået maksimalt at kunne udgøre $\frac{3}{4}$ af de på grundlag af de senest anvendte dækningsprocenter og de foreliggende budgettal foreløbig beregnede statsbidrag til underskuds-dækningen for det pågældende driftsår. Dernæst må de i driften interesserede kommuner foretage en forlods kon-

tant indbetaling af en dertil svarende brøkdel af den kommunale andel af underskudsdekningen. Da det imidlertid ikke kan udelukkes, at enkelte baner kan have vanskeligheder ved at formå samtlige deres kommuner til at præstere en sådan indbetaling, og dette gælder naturligvis særlig sådanne kommuner, over for hvem reglerne i §§ 4—6 i lov nr. 187 af 12. april 1949 om tvangsmæssig deltagelse har været bragt til anvendelse, er i § 3, 3. stk., optaget en bestemmelse, der giver mulighed for i sådanne tilfælde at yde vedkommende privatbane et reduceret lån, svarende til de kommunale indbetalinger, som præstères.

Det er i § 4 udtrykkelig anført, at lånene kun skal kunne anvendes til finansiering af banens løbende

drift; dog har man ikke ment, at det burde være udelukket tillige at foretage mindre nyanskaffelser, i hvilken forbindelse bemærkes, at det af banerne anvendte standardbudget indeholder en konto for sådanne mindre anskaffelser.

Lånene er, jfr. forslagets § 5, tænkt modregnet i det bidrag, som senere af statskassen måtte blive bestemt ydet i henhold til reglerne i lov nr. 187 af 12. april 1949. Hvis dette bidrag skulle blive mindre, eller hvis der slet intet bidrag skulle blive ydet, skal et overskydende lånebeløb straks tilbagebetales statskassen.

Endelig er der i forslagets § 6 optaget en bestemmelse om stempelfrihed for de lånedokumenter, som med hjemmel i loven måtte blive oprettet.