

vistnok rundt 30 Mill. Kr. kun vil bevirke en Indtægtsnedgang for Statskassen paa 10 Mill. Kr. Jeg tror, at Nedgangen vil blive meget væsentlig større, ja, jeg har maaske ikke forstaaet den højtærede Minister rigtigt, men i alt Fald tror jeg, at Indtægtsformindskelsen vil blive meget væsentlig større end de 10 Mill. Kr., der formentlig regnes med. Altsaa, ud fra et økonomisk Synspunkt kan jeg ikke se rettere, end at det, hvis man vil fastholde Teorien om, at Statsvirksomhederne saa nogenlunde skal bære sig, er nødvendigt at gaa meget moderat frem med Taksternes Nedsættelse.

Men saa kommer den anden Side af Sagen: hvilken Indflydelse Taksterne har paa Næringslivet som saadant, og dér maa jeg sige, at denne Indflydelse meget vel kan være saa stor, at det kunde berettigede den større Nedsættelse. Men det Beløb, der kommer mindre ind i Statskassen som Følge af, at Taksterne nedsættes, skal jo paa den ene eller den anden Maade skaffes, i Virkeligheden gennem Skatterne. Og her er det for mig saare tvivlsomt, om det Skattetryk, som derved eventuelt vil fremkomme, ikke kan være lige saa trykkende som det Tryk, de større Forsendelsesomkostninger foranlediger. Derfor tror jeg, det ærede Medlem af dette Ting Hr. Rode skyder i væsentlig Grad over Maalet, naar han, for saa vidt jeg har forstaaet Referatet rigtigt, paa et Møde har villet hævde, at en betydelig Nedsættelse af Taksterne vilde betyde saa ganske overordentlig meget for Næringslivet i al Almindelighed. Jeg tror det ud fra det Synspunkt, at Nedsættelsen efter min Overbevisning uvægerligt vil medføre, at Underskuddet vokser ganske overordentligt. Og vi vender jo altsaa her tilbage til det Spørgsmaal, om Skattetrykket er at foretrække for de større Forsendelsesudgifter. Det tror jeg ikke.

Næringslivets Forhold har, som sagt, i denne Forbindelse fornuftigvis stor Interesse, men her vil jeg dog mene, at man skarpt bør skelne mellem to Former for Næringslivet, den ene, som jeg vil karakterisere som den handelsmæssige Side, den anden, som jeg vil karakterisere som den mere fabrikmæssige Side. For saa vidt det drejer sig om den mere handelsmæssige Side af Næringslivet, vil det formentlig i al Almindelighed være saa, at de forskellige handlende, hvor de end bor i Landet, vil være nogenlunde ligestillede, saaledes at den dyre Fragt altsaa konkurrencemæssigt set ikke vil komme til at spille nogen særlig stor Rolle. Spiller den overhovedet en Rolle, vil det jo betyde, at de lokale Virksomheder

i og for sig maa antages at faa større Konkurrenceedygtighed end de fjernere liggende. Dette er et Moment, som under alle Forhold til en vis Grad gør sig gældende, og at det gør sig meget stærkere gældende under de specielle Forhold, hvorunder vi nu lever, dér kan jeg ikke se nogen Skade, tværtimod. Helt anderledes ligger det jo, hvor man kommer ind paa den fabrikmæssige Interesse, hvor der ikke bliver Tale om Konkurrence fra Landets egen Kreds, men om Konkurrence fra Kredse, som ligger udenfor Landet, og hvor man altsaa fra Statens Side ikke har det i sin Haand at gøre det nogenlunde ligeligt for de forskellige. Jeg vil indrømme, at dér kan høje Takster komme til at virke overordentlig uheldigt, men overfor dette Forhold har man jo allerede nu Bestemmelsen om, at man kan nedsætte Taksterne 30 pCt., sammenlignet med de almindelige Takster. Dette forandres jo nu, efter at der bliver en almindelig Nedsættelse paa 12½ pCt., til 20 pCt. Det vil altsaa sige, at medens man i Øjeblikket har 30 pCt., faar man efter Flertallets Forslag 32½ pCt., og da det yderligere foreslaas, at Vognladningsgods, for saa vidt det drejer sig om store Vognladninger, faar en Rabat, ikke paa 10 pCt., som nu, men paa 12½ pCt., og da det sikkert kan antages, at hvor det Forhold, jeg her nævner, kommer til at spille en Rolle, vil der altid blive Tale om Forsendelse af store Vognladninger, vil jo overfor dette specielle Forhold Flertallets Forslag betyde, at der ydes, sammenlignet med de nuværende Forhold, disse Virksomheder en Godtgørelse paa 35 pCt., medens Mindretallet foreslaar 40 pCt. Nu kan man fornuftigvis sige, at 40 er mere end 35, men jeg føler mig ganske overbevist om, at jeg overhovedet ikke kan nævne saa højt et Tal, at ærede Medlemmer ikke kunde nævne et Tal, der er endnu højere, saa for saa vidt vil man aldrig kunne naa et saadant Punkt, at man ikke kan slaas i Konkurrencen paa dette Omraade. Og der kommer jo et Punkt, hvor ogsaa det finansielle maa spille en vis Rolle, og jeg kan ikke se rettere, end at de, om jeg saa maa kalde dem, i denne Forbindelse nødlidende Virksomheder kan være nogenlunde tilfredse, naar de for det første eventuelt i Øjeblikket har 30 pCt. og efter det nye Forslag faar 35 pCt.; det synes jeg dog er ganske godt. At jeg personlig meget vel kunde ønske, at de fik 40 pCt., er en Sag for sig, men, som bemærket, der kommer et Punkt, hvor man af andre Grunde maa sige stop. Det, som af Hensyn til Næringslivet er det alt afgørende — for saa vidt Statsbanetaksterne skal spille en