

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

I de sidste 9 Aar er Statsbanernes Udgifter paa en Række Omraader forøget betydeligt som Følge af Gennemførelsen af forskellige Foranstaltninger af almindelig Karakter samt Faldet i Kronens internationale Værdi og Prisstigninger paa det internationale Marked, altsammen Forhold, som Statsbanerne ikke har haft Indflydelse paa.

Siden 1. September 1939 kan disse Stigninger opgøres saaledes:

	Aarlig Merudgift Mill. Kr.
Arbejderlønninger pr. 12. November 1939	1,0
Arbejderlønninger pr. 26. Januar 1940	2,3
3 Portioner Reguleringstillæg pr. 1. April 1940	3,9
Brændselspriser	28,0
	<hr/>
	35,2

Hertil maa lægges betydelige Stigninger i Prisen for andre Forbrugsgenstande. Endvidere er der i Aarene fra 1931 til Krigens Udbrud som Følge af Lønningslov, Stigning i Arbejderlønninger, Regulering af Tjenestetid og Ferie samt Stigning i Kul- og Materialepriser indtraadt Udgiftstigninger paa 14—15 Mill. Kr.

Stigningen af Udgifterne er ikke udlignet gennem Forhøjelse af Taksterne. For Godsbefordringens Vedkommende har tværtimod Ordningen vedrørende Afslutningen af Fragtaftaler med Forsenderne i trafikerhervørende eller trafikbevarende Øjemed reelt virket som Takstnedsættelse for et stadigt stigende Antal Forsendelser. For Personbefordringens Vedkommende blev der vel i 1934 foretaget en mindre Regulering af Biletpriserne over de lange Afstande og af Priserne for Abonnementskort, men Merindtægten ved denne Regulering modsvarede i det store og hele Nedgangen ved den i 1932 foretagne Udvidelse af Dobbeltbilletternes Gyldighedstid fra 2 à 3 Dage til 8 Dage, der virkede som Takstnedsættelse for et meget betydeligt

Antal Rejser, navnlig i Langvejstrafikken.

Taksterne ligger derfor langt under Prisniveauet. Fra 1913—14 til Januar 1940 er Engros-Pristallet steget fra 100 til 198 (Marts 1940: 213) og Detail-Pristallet fra 100 til 203 (April 1940: 222), medens Statsbanernes Indtægt pr. Personkilometer fra 1913—14 til 1938—39 kun er steget fra 3,0 Øre til 3,86 Øre (28,7 pCt.) og Indtægten pr. Tonkilometer i samme Tidsrum fra 5,3 Øre til 7,1 Øre (34,0 pCt.) og dette til Trods for, at der nu bydes en Befordring, der under normale Forhold er langt bedre end den, man opnaaede i 1913—14. Eksempelvis skal nævnes, at det nuværende Fællesklassemateriel meget vel taaler Sammenligning med den største Del af 2den Klassesmateriellet i 1914. Endvidere nærmer Befordringshastigheden for Fragtgods sig nu under normale Forhold i mange Tilfælde til Befordringshastigheden for Ilgods i 1914. Statsbanernes Takster ligger gennemgaaende en Del under Taksterne paa Privatbanerne, af hvilke de fleste i øvrigt i den seneste Tid har foretaget Takstforhøjelser, og for Persontaksternes Vedkommende som Regel betydeligt under Rutebiltaksterne, der efter Krigens Udbrud er under Regulering opad.

De i den nugældende Takstlov ansatte Maksimaltakster svarer for Personbefordringen paa Fællesklasse til de faktisk gældende Takster, medens de gældende Takster for Gods og levende Dyr som Følge af den fra 1. April 1927 gennemførte Takstnedsættelse ligger saaledes, at de for Vognladningsgodset vil kunne forhøjes med ca. 25 pCt., for Ilstykogods og almindeligt Fragtstykogods med ca. 40 pCt. og for levende Dyr med ca. 34 pCt., inden Lovens Maksimaltakster naas.

Man foreslaar de i Lovens fastsatte Maksimaltakster for Personer forhøjet med 25 pCt., hvorhos Banepakketaksterne reguleres, hvorefter der for baade Personer, Gods og levende Dyr kan foretages en Takstforhøjelse paa ca. 25 pCt.

For at man kan holde sig inden for den