

[Victor Larsen.]

Det fremgår endvidere af betænkningen, at der er afholdt en del samråd med ministrene. Også her gælder det, at de forskellige samrådsspørgsmål er opført under de respektive paragraffer.

Langt det største antal samråd finder i år som tidligere sted i forbindelse med tillægsbevillingsloven.

Jeg gør opmærksom på, at finansudvalget i år ganske som i fjor ikke har stillet ændringsforslag til finanslovsforslagets anden behandling, idet man har anset det for praktisk at samle alle ændringsforslag til tredje behandling. Efter den hidtil sædvanlige fremgangsmåde fremkom ved anden behandling de ændringsforslag, der var behandlet inden jul, hvilket forøvrigt som regel var et ringe antal, medens det ganske overvejende antal ændringsforslag først blev stillet ved tredje behandling. Denne fremgangsmåde medførte imidlertid både et betydeligt arbejde, krævede store udgifter, lagde beslag på meget papir og medførte endvidere en dobbelt omregning, rettelser af sats, ombrydning og korrigerings samt optrykning af finanslovsforslaget — altsammen uden at man kan sige, at det opnåede resultat svarede til omkostningerne. Finansudvalget har derfor også i år ønsket at simplificere fremgangsmåden, og man er af den opfattelse, at man ved at samle ændringsforslagene til tredje behandling kan spare både arbejde og penge, uden at denne besparelse volder ulemper.

Funek Jensen: Jeg vil gerne knytte nogle bemærkninger til den betænkning over finanslovsforslaget for 1950—51, som er afgivet her ved anden behandling, og til finanslovsforslaget som helhed.

Mine bemærkninger gælder først statsbanerne.

Det budgetterede underskud for statsbanerne for det kommende finansår er ca. 55 mill. kr., hvortil yderligere kommer 10 mill. kr. vedrørende renter af anlæg, som er opført på § 16, og andre ca. 10 mill. kr. i anledning af prisstigninger, der følger i devalueringens kølvand. Det bliver nok et samlet underskud på omkring 75 mill. kr. for det kommende finansår, hvilket vil sige ca. 200 000 kr. om dagen.

Der findes kun tre muligheder for dækning af dette underskud. Den første er at lade skatteyderne betale. Vi er fra retsforbundets side imod denne udvej, der betyder, at man betaler en del af jernbanebilletens pris ved statsbanernes billetkontor og en anden del på skattekontoret. Det bliver

altså to billetter, både jernbanebillet og skattebillet, staten på den måde skal lade trykke, udstede, modtage penge for og bogføre i stedet for een. Det bliver et dobbelt sæt tjenestemænd, der bliver beskæftiget for hele samfundet, det vil sige på skatteydernes bekostning. Et underskud på 75 mill. kr. bliver den nette sum af 75 kr. pr. familie i statsbaneskat, ligegyldigt på hvilken måde og med hvilket navn skatten opkræves.

Nu vil jeg ikke hermed sige, at den anden udvej, takstforhøjelse, er anbefalelsesværdig. Naturligvis er det værdifuldt for samfundet som helhed, at taksterne — det gælder både person- og godstaksterne — er så lave som muligt. De skal ikke være så høje, at det giver overskud, hvad der altså for tiden heller ikke er nogen overhængende risiko for, men de skal heller ikke på noget område være så lave, at det giver underskud. Der er ikke megen mening i, at københavnerne og andre byboere gennem deres skatter er med til at betale det underskud, der fremkommer ved, at statsbanernes godstakster på transport af levende dyr og andre varer er så lave, at der reelt er tale om tilskud til erhvervet over statsbanernes konto. Statsbanernes skarpeste konkurrenter, bilvognmændene, vil næppe nogensinde finde på at transportere f. eks. en last halm billigere end en last kaffe. Hvorfor skal statsbanerne så gøre det, medmindre formålet netop er at støtte et erhverv fremfor et andet, hvad altså retsforbundet er imod. Vi mener, at taksterne bør være ærlige, at transporten bør koste det, den skal, i forhold til de omkostninger, der er forbundet med den, så nær som man nu er i stand til at kalkulere.

Muligheden for at komme statsbanernes underskud til livs ligger altså efter vor mening ikke i at lade dette underskud betale gennem skatterne. Det er blot en omgående bevægelse, en slags forfalskning af regnskabet, som ikke tjener noget nyttigt formål. Muligheden ligger heller ikke i en almindelig takstforhøjelse, medmindre samtlige takster står i åbenbart misforhold til, hvad der med god og sund økonomi er muligt at præstere, men det tror jeg ikke de gør. Takstforhøjelser bør derfor kun gennemføres på områder, hvor de nuværende takster er urimeligt lave og står i åbenbart misforhold til omkostningerne og til de takster, som statsbanernes konkurrenter ville tage.

Tilbage bliver så som den væsentligste kilde til at bringe balance i statsbanernes økonomi den tredje mulighed, besparelser,