

[Victor Gram.]

slaget til vedtagelse uforandret, medens mindretallet ikke kan medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Med hensyn til forslag til lov om ændringer i statsbaneloven har der særlig været to spørgsmål fremme til debat. Det ene er spørgsmålet om statsbanernes rabatsystem, og de forhandlinger, der har været ført herom, er resulteret i det ændringsforslag, som er stillet af ministeren for offentlige arbejder og tiltrådt af hele udvalget, og som går ud på, at taksterne for person- og godsbefordring kan nedsættes med indtil henholdsvis 50 og 25 pct. Det andet er spørgsmålet om indførelse af rabatkort eller klippekort i nærtrafikken. Der er i betænkningen indføjet nogle bemærkninger om, at ministeren har givet tilsagn om at overveje, hvilke muligheder der eventuelt kan være for at forsøge indførelse af et sådant nyt led i billetsystemet.

Også med hensyn til dette lovforslag har udvalget delt sig i et flertal og et mindretal. Flertallet, udvalget med undtagelse af Funck Jensen, indstiller herefter forslaget til lov om ændringer i statsbaneloven til vedtagelse med det ændringsforslag, jeg nys har nævnt, hvorimod mindretallet, Funck Jensen, ikke kan medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Jeg skal på hele udvalgets vegne anbefale det stillede ændringsforslag og på flertallets vegne anbefale vedtagelse af begge lovforslagene.

Funck Jensen: Retsforbundet er af den mening, som det er udtrykt i den afgivne mindretalsbetænkning, at de foreslåede posttakstforhøjelser helt eller delvis måtte kunne afbødes gennem rationalisering, men selv uden rationaliseringsbesparelser indenfor postvæsenet mener vi, at de foreslåede takstforhøjelser går ud over, hvad der er nødvendigt for at dække det forventede underskud, og at takstforhøjelserne i større eller mindre grad vil komme til at virke som en skat. For at dette ikke skulle ske, måtte det eventuelle overskud henlægges i en særlig fond, og det vil jeg opfordre den højtærede minister til at tænke venligt over; men som forholdene er, og da der ikke foreligger noget tilsagn fra den højtærede trafikminister om at foreslå beløbet henlagt i

en særlig fond, må vi betragte de indtægter, der eventuelt overstiger, hvad der er nødvendigt til dækning af underskuddet, som en skat, og vi kan derfor ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Hvad statsbanerne angår, er det mit bestemte indtryk efter de oplysninger, der har foreligget for udvalget, at en række godstakster er for lave i forhold til de med befordringen forbundne omkostninger. Jeg kan derfor på retsforbundets vegne tiltræde flertallets ændringsforslag, hvorefter den rabat, statsbanerne kan yde på godsbefordringen, fastsættes til et maksimum af 25 pct. At persontaksten under visse omstændigheder i henhold til ændringsforslaget kan reduceres med indtil 50 pct., kan mit parti også tiltræde, ligesom vi påskønner den højtærede trafikministers tilsagn om at ville undersøge mulighederne for at indføre rabat-klippekort i nærtrafikken omkring København og de større provinsbyer.

Når retsforbundet, som det fremgår af betænkningen, ikke kan tiltræde de i lovforslaget fastsatte takstforhøjelser, er det bl. a., fordi disse efter vort skøn i for høj grad hviler på personbefordringen og i for ringe grad på godsbefordringen. Heroverfor har den højtærede trafikminister og statsbanernes ledelse ganske vist gjort gældende, at yderligere godstakstforhøjelser ville medføre en nedgang i godsbefordringen, idet statsbanernes konkurrenter, småskibene og lastbilerne, ville overtage en voksende del af godset. Jeg tør ikke bestride denne opfattelse, men hvis den er rigtig, er den samtidig udtryk for, at tiden er løbet fra banerne, i hvert fald under de hidtil praktiserede driftsformer. Sagen er nemlig den, at statsbanernes kapacitet stort set er fuldt udnyttet, og dog giver banerne et meget betydeligt underskud. Hvis takstforhøjelserne under disse omstændigheder medfører en nedgang i kapacitetens udnyttelse, således at det, der vindes ved takstforhøjelsen, tabes ved tilbagegang af godsbefordringer, uden at der samtidig opstår besparelser i administration og drift, ja, så vil det ganske enkelt sige, at godsbefordringen ad skinnevej er blevet ukonkurrencedygtig i forhold til andre transportmidler, i alt fald på en række områder, og så er der, såvidt jeg kan se, kun een udvej, og det er radikalt at omorganisere banedriften, at nedlægge alle