

„Stk. 7. Mindstebetalingen for en sending må ikke sættes højere end til:

|                                    |               |
|------------------------------------|---------------|
| For ekspresstygods . . . . .       | 4 kr.         |
| — ilstygods . . . . .              | 2 - 50 øre    |
| — fragtstygods . . . . .           | 1 - 50 -      |
| — ilgods i vognladninger . . . . . | 40 - pr. vogn |
| — andet vognladningsgods . . . . . | 20 - - —“     |

3. I § 56, stk. 1, ændres „180 øre med tillæg af 6 øre pr. km.“ (jfr. lov nr. 192 af 16. maj 1950) til „180 øre med tillæg af 7 øre pr. km.“

4. I § 57, stk. 1, ændres i sidste punktum „5 kr.“ (jfr. lov nr. 192 af 16. maj 1950) til „6 kr.“.

## § 2.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade lov nr. 336 af 27. juni 1946 med de ved lov nr. 192 af 16. maj 1950 og denne lov foretagne ændringer optrykke og bekendtgøre som statsbanelov.

## Bemærkninger til lovforslaget

Ved det i maj måned 1950 gennemførte forslag til lov om ændringer i Statsbaneloven var det tanken gennem takstforhøjelser for person- og godsbefordringen på Statsbanerne at opnå en merindtægt på ca. 30 mill. kr. årlig.

De foreløbig foreliggende driftsresultater udviser da også væsentlige stigninger i indtægterne. Medens befordringen af personer og rejsegods i 1949—50 indbragte ialt 198,7 mill. kr., regnes den nu for 1950—51 at ville indbringe ca. 210 mill. kr., og medens befordringen af gods m. m. samt levende dyr i 1949—50 indbragte 109,2 mill. kr., regnes den nu for 1950—51 at ville indbringe ca. 130 mill. kr. Ved bedømmelsen af stigningen må det erindres, at de forhøjede takster kun har haft gyldighed i 10 af finansårets måneder. Stigningen er modvirket af en mindre nedgang i omfanget af den lokale personbefordring (ekskl. Københavns nærtrafik) og den lokale godsbefordring, medens omvendt en relativt meget betydelig stigning af befordringen af gods i forbindelse med udlandet og i gennemgående trafik gennem landet har bidraget til indtægtsstigningen i godsbefordringen.

Forsåvidt er altså det ønskede resultat opnået. Imidlertid er udviklingen for driftsudgifternes vedkommende gået i alvorlig, i den senere tid endog i faretruende retning. De samlede driftsudgifter androg i 1949—50

ca. 379 mill. kr. (foruden afskrivningens og forrentningens ca. 24 mill. kr.), og statens tilskud til driften blev ca. 65 mill. kr. For 1950—51 må der regnes med driftsudgifter på ca. 395 mill. kr., altså ca. 16 mill. kr. mere end året før. Denne stigning skyldes først og fremmest stigning i lønningsudgifterne, hvor forhøjelsen af reguleringstillæg og midlertidige løntillæg til tjenestemænd og af pristalstillæg til timelønnet personale alene har kostet ca. 13½ mill. kr. Udgiften til brændsel vil blive mindst ca. 2 mill. kr. større end året før, og udgifterne til mange andre forbrugsartikler er også steget som følge af det navnlig i de senere måneder stærkt stigende prisniveau.

Over for merindtægter i 1950—51 på ialt ca. 31 mill. kr. står altså merudgifter på ca. 16 mill. kr., således at det kan siges, at over halvdel af fortjenesten ved takstforhøjelserne blev udlignet ved højere driftsudgifter. Da samtidig udgifterne til afskrivning og forrentning steg med ca. 4½ mill. kr., bliver det regnskabsmæssige resultat af driftsåret 1950—51 kun ca. 10½ mill. kr. bedre end året før. Der regnes med et statstilskud til driften (inkl. afskrivning og forrentning) på ca. 54 mill. kr.

For det kommende finansår bliver den økonomiske situation imidlertid utvivlsomt væsentlig dårligere, idet udviklingen i lønningsmæssig og anden prismæssig henseende