

[Finansministeren.]

forhåbentlig klart, at de indtægtsbegrænsende foranstaltninger, som må gennemføres overfor de selvstændige og overfor lønmodtagerne, er nøje sammenkædede; de er to sider af den samme sag; hvis de ikke fulgtes ad, så var der jo ikke lighed.

Enhver god politik må have flere instrumenter at spille på. At bygge ensidigt på en enkelt form for indgreb forrykker ligevægten i det økonomiske system, men ligesom i et orkester gælder det også i et lands politik, at de enkelte instrumenter må spille sammen. Kun når der er et hele og sammenhæng i systemet, kan man vente, at det vil være et effektivt middel til at hjælpe os igennem en af de vanskeligste perioder i vor økonomiske udvikling.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale forslagene til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Formanden: Jeg giver derefter ordet til den højtærede minister for offentlige arbejder, for at han kan fremsætte de for hans vedkommende anmeldte lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen): Jeg har hermed den ære at fremsætte for det høje folketing *forslag til lov om ændring i statsbaneloven*. Forslaget er udelukkende et takstreguleringsforslag. Det tilsigter gennem forhøjelse af takster for person-, rejsegods-, gods- og postbefordringen at tilvejebringe en merindtægt for statsbanerne på ca. 30 mill. kr. om året.

Som det høje tings medlemmer sikkert vil erindre, er det ikke engang et år siden, rigsdagen sidst gennemførte et lovforslag om takstforhøjelser for statsbanerne, iøvrigt også forudsættende merindtægter på 30 mill. kr. Når man allerede nu har ment atter at burde gå til rigsdagen med et nyt forslag om forhøjelse af taksterne, skyldes det ikke, at resultatet af de sidst gennemførte takstforhøjelser er blevet ringere end forudsat. Som bekendt blev forhøjelserne først gennemført med gyldighed fra 1. juni 1950 og har altså kun virket i 10 af finansårets 12 måneder, og for de 2 sidste måneders vedkommende foreligger regnskabsresultaterne endnu ikke, men har måttet anslås. Der er dog grund til at tro, at indtægterne af person- og godsbefordringen i 1950—51 vil komme til at ligge ca. 32 mill. kr. højere end i 1949—50. Der har som iøvrigt ventet efter takstforhøjelserne været nogen nedgang i personbefordringen — bortset fra Københavns nærtrafik —, som dog sikkert skyldes ikke alene takstforhøjelserne, men

også andre årsager, bl. a. de utvivlsomt vanskeligere økonomiske vilkår for betydelige kredse af befolkningen, indsættelsen af nye, moderne skibe i direkte sejlads mellem hovedstaden og Jylland og endelig konkurrencen fra rutebilernes side, der er begunstiget af, at taksterne for befordring med disse i det hele og store ikke er blevet forhøjet. Godsbefordringen har i lokal færdsel været noget nedadgående, navnlig transporterne af indenlands brændsel, men i forbindelsen med udlandet og i transitbefordringen gennem landet derimod i relativt meget stærk stigning, antagelig påvirket af de usikre forhold. Disse gør det iøvrigt særlig vanskeligt at bedømme udsigterne for godsbefordringen i den nærmere fremtid. Der må regnes med stigende transport af tørv og brunkul i den kommende sæson, men disse varer hører som bekendt til de lavest tariferede og giver derfor kun relativt små fragtindtægter.

Det er imidlertid ikke svigten af indtægter, der motiverer nærværende takstforslag, men udelukkende dels en allerede stedfunden stigning af driftsudgifterne, dels en kommende stigning af disse, som man allerede nu med sikkerhed kan forudse. Som det nærmere fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er de egentlige driftsudgifter, altså eksklusive afskrivning og forrentning, sidste år steget med ca. 16 mill. kr., og nu i det kommende finansår regnes de at ville stige med yderligere mindst 35 mill. kr. Der er altså tale om en udgiftsstigning indenfor 2 år på over 50 mill. kr., måske endda, hvis det ikke lykkes at skaffe bedre vilkår for brændelskøbene, på op imod 60 mill. kr. Det er denne meget alvorlige, uafvendelige forværring i statsbanernes økonomiske stilling, der begrundet forslaget om merindtægter på 30 mill. kr., d. v. s. indtægter på måske $\frac{3}{5}$, måske kun ca. halvdelen af stigningen i udgifterne. Der er måske grund til at tilføje, at rundt regnet halvdelen af de 50 mill. kr. falder på lønningsstigninger, der ganske overvejende skyldes stigningen i pristallet, og rundt regnet halvdelen falder på brændelskontoen, ikke som følge af merforbrug, men på grund af de i den seneste tid så voldsomt stigende priser på det internationale marked.

Ved afgørelsen af, hvorledes man bør fordele takstforhøjelsen på de forskellige befordringsgrupper, personer, gods o. s. v., har man ment at burde tage i betragtning, hvilken evne til at bære eventuelle forhøjelser uden risiko for særlig store tab af transporter de forskellige arter af befordring må