

Derefter foretoges:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om afgift på omsætningen af stærke drikke og i lov om beskattning af øl.*

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 1389).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om sukkerafgift.*

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 1393).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

Den følgende sag var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om stempelafgift.*

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 1399).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets overgang til anden behandling*

*vedtoges uden afstemning.*

Man gik derefter til:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i statsbaneloven (lov nr. 336 af 27. juni 1946), således som denne er ændret ved lov nr. 192 af 16. maj 1950.*

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 1401).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Første næstformand (Elmqvist):** Under behandlingen af denne sag kan også den følgende sag på dagsordenen omtales, nemlig:

Forslag til lov om ændringer i postlov nr. 288 af 9. maj 1919, jfr. lovbekendtgørelse nr. 426 af 8. november 1950.

**Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen):** Jeg har hermed den ære at forelægge for det høje landsting forslag til lov om ændring i statsbaneloven, således som det er vedtaget af det andet høje ting.

Forslaget er udelukkende et takstreguleringsforslag. Det tilsigter gennemførelse 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 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 anlås. 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 indenlandsk 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 særligt vanske-