

4. I § 56, stk. 1, ændres „180 øre med tillæg af 7 øre pr. km“ (jfr. lov nr. 154 af 28. marts 1951) til: „200 øre med tillæg af 8 øre pr. km“.

5. I § 57, stk. 1, ændres i sidste punktum „6 kr.“ (jfr. lov nr. 154 af 28. marts 1951) til: „7 kr. 00 øre“.

I § 57, stk. 3, tilføjes i 1. punkt efter „kilometrafstand“: „og eventuelt et særligt færgetillæg“.

6. I § 59, stk. 2 (jfr. lov nr. 192 af 16. maj 1950), ændres i sidste linie „25 pct.“ til: „33 $\frac{1}{3}$  pct.“.

## § 2.

Denne lov træder i kraft den 00. 1953.

## Bemærkninger til lovforslaget

Statsbanernes driftsregnskab for driftsåret 1951—52 sluttede med et statstilskud til driften på ca. 61 mill. kr. (hvoraf ca. 35 mill. kr. til afskrivning og forrentning).

For indeværende finansår (1952—53) må der efter de foreliggende regnskabsresultater regnes med et statstilskud på omkring 86 mill. kr. (hvoraf ca. 40 mill. kr. til afskrivning og forrentning).

Forringelsen af det økonomiske resultat skyldes den stadige stærke stigning af driftsudgifterne. Ganske vist er brændselsudgifterne faldet ret betydeligt, men denne besparelse opvejer langt fra de store stigninger på lønningsudgifterne som følge dels af stigningerne i de „automatiske“ tillæg (reguleringstillæg til tjenestemænd m. fl., pristalstillæg o. l. til løst antaget personale), dels af loven af 20. maj 1952 om løntillæg til tjenestemænd og af lønreguleringer for løst antagne arbejdere parallelt med reguleringerne i foråret 1952 ved de nye overenskomster for privaterhvervene.

Man tør ikke med det nuværende takstniveau regne med nogen væsentlig stigning i driftsindtægterne.

Da det imidlertid må anses for ønskeligt i hvert fald i nogen grad at formindske det meget betydelige driftsunderskud, har man fundet det rigtigst at stille forslag om takstforhøjelser til en skønsmæssig merindtægt på 14 à 15 mill. kr.

Enhver ikke ganske ubetydelig takstforhøjelse må imidlertid under de gældende transportvilkår med meget stærk konkurrence mellem de forskellige transportformer forudses at indebære en risiko for transport-

tab, der må regnes at ville blive større, jo højere taksterne ansættes.

Efter overvejelser af, på hvilken måde takstforhøjelser mest hensigtsmæssigt bør fordeles, herunder navnlig om forhøjelserne bør fordeles ligeligt på de 2 hovedtransportgrupper (personer m. m. og gods m. m.), er man endt med at foreslå forhøjelserne med en lige stor procent på de 2 grupper, navnlig fordi risikoen for transporttab synes nogenlunde lige stor.

I lovforslaget har man forhøjet de i Statsbanelovens §§ 53, 54, 55, 56 og 57 angivne maksimumstakster med 10 pct., eventuelt afrundet lidt opad eller nedad for at skaffe letanvendelige beregningsgrundlag.

Det skal bemærkes, at de i loven angivne satser alle er *maximum*stakster, og at de hidtil på forskellige punkter ikke er blevet anvendt eller kun anvendt delvis (f. eks. ved fastsættelse af taksterne for gods og levende dyr samt visse mindstebetalinge for gods-sendinger). Det er da ej heller meningen nu at fravige dette princip, der er ganske nødvendigt for at skabe fornøden smidighed i takstsystemet (jfr. i øvrigt lovens §§ 53, 54 og 57).

Retningslinien for takstreguleringen skulle således være en *gennemsnits*forhøjelse på omkring 10 pct., men ikke en slavisk forhøjelse af denne størrelse på alle satser. Det er ikke tanken nu at forhøje prisen for de lokale bybanebilletter i København, hvor takstregulering i øvrigt altid er sket samtidig på bybanen og på Københavns Sporveje og er afhængig af forhandling mellem bystyret og statsbanerne. På lignende måde må for-