

[Ministeren for offentlige arbejder.]

delvis er konjunkturbestemt, men den skyldes utvivlsomt også i høj grad skærpet konkurrence fra landevejstransporternes side. Tilsvarende bevægelse findes der for adskillige vesteuropæiske jernbaner, og den er altså ikke noget lokalt fænomen. Denne nedgang har nødvendiggjort det for statsbanerne til forslag til finanslov for 1953—54 at stille ændringsforslag, hvorved den budgetterede indtægt af godsbefordringen for 1953—54 nedsættes med 10 mill. kr. De samlede anslåede indtægter for befordringen af personer, rejsegods, gods og post for 1953—54 andrager herefter ca. 412 mill. kr. mod 409 mill. kr. for finansåret 1952—53, hvad der altså er udtryk for, at man med det nugældende takstniveau kun tør regne med en i forhold til det samlede beløb ret uvæsentlig indtægtsstigning.

Dette situationsbillede er altså baggrund for det stillede forslag om takstforhøjelser, der anslås at ville indbringe 15 mill. kr. Som der er gjort rede for i bemærkningerne, må der ved beregningen af den antageligt opnåelige merindtægt som følge af takstforhøjelser i nogen grad medregnes den risiko for transporttab, der følger af takstforhøjelserne.

Der er i lovforslaget foretaget forhøjelser af de i statsbaneloven angivne maksimumstakster for person- og godsbefordring med 10 pct., eventuelt afrundet lidt opad eller lidt nedad for at give bekvemme beregningsgrundlag. Nu er de i loven angivne takster jo alle *maksimumstakster*, der kun delvis er de anvendte ved den endelige prisfastsættelse, og det er jo som bekendt også i loven forudsat, at der f. eks. for rejser over længere afstande eller for sådant gods, der ikke kan bære de højeste fragsatser, fastsættes lavere satser. Det er altså som hidtil kun meningen i lovforslaget at fastsætte de øverste grænser og iøvrigt tilpasse taksten nogenlunde på det bestående system og med forhøjelser af de nuværende takster på 10 pct. eller henimod 10 pct., efter som det findes hensigtsmæssigt for at begrænse transporttabene.

Jeg vil her gerne understrege, at det ikke

er tanken at forhøje prisen for de abonnementskort, der anvendes til erhvervsrejser, altså hverken kortene, der benyttes til rejser mellem hjem og arbejdsplads, eller kortene med længere varende gyldighed over samtlige strækninger. Prisen for disse kort ligger relativt meget lavt, og rent forretningsmæssigt set ville det utvivlsomt være et af de områder, hvor en vis forhøjelse vil kunne tages uden risiko for større transporttab, men regeringen har ment — ud fra den betydning, disse rejseres lave pris har i social og erhvervmæssig henseende — at burde give afkald på takstforhøjelse for disse.

Som iøvrigt nævnt i bemærkningerne kræver en eventuel forhøjelse af billetpriserne lokalt på Københavns bybane efter gældende praksis forhandlinger med Københavns sporveje, ligesom forhøjelse af taksterne for de mindre banepakker bør ske i forståelse med postvæsenet. Et forslag sigtende herpå skal jeg senere tillade mig at fremsætte for det høje ting.

For alle de øvrige taksters vedkommende er beregninger og undersøgelser i gang angående gennemførelsen i praksis af forhøjelserne, idet statsbaneledelsen naturligvis må overveje, på hvilke områder og under hvilke former forhøjelserne helst bør tages, også for i videst muligt omfang at undgå transporttab, idet sådanne jo direkte modarbejder det ved lovforslaget tilsigtede. Det er klart, at jeg overfor det udvalg, som jeg forudsætter nedsat til gennemgang af lovforslaget, er rede til nærmere at forelægge statsbanernes mere detaljerede forslag på de enkelte områder.

Jeg tillader mig med disse bemærkninger at indstille lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Jeg tillader mig endvidere for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i postloven*. Lovforslaget, der først og fremmest berører taksten for postpakker, er en naturlig følge af statsbanernes forslag om takstforhøjelse for banepakker. Som det også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, har der altid været et vist samspil mellem postvæsenets og stats-