

Loven tilsigter at skaffe statsbanerne en indtægtsforøgelse på 14—15 mill. kr. gennem *takstforhøjelser* for såvel person- som godstransport m. v.

Man har i loven 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. Særlig skal fremhæves, at grundtaksten pr. kilometer ved befordring med almindelige persontog kan sættes op fra 8 øre til 9 øre for fællesklassen og fra 12 øre til 13,5 øre for 1. klasse, og at statsbanerne får mulighed for at forhøje prisen for et 8 dages kort til rejser mellem samtlige stationer på fællesklasse fra 65 kr. til 75 kr.

Det skal bemærkes, at de i loven angivne satser alle er *maksimumstakster*, 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 mindstebetalinger for godssendinger).

Retningslinien for takstreguleringen skulle, som det nærmere omtales i bemærkningerne til lovforslaget, være en *gennemsnitsforhøjelse* på omkring 10 pct., men ikke en forhøjelse af netop denne størrelse på alle satser. Det er iflg. bemærkningerne „ikke tanken nu at forhøje prisen for de lokale bybanebilletter i København, hvor takstregulering iøvrigt altid er sket samtidig på bybanen og på Københavns Sporveje og er afhængig af forhandling mellem bystyret og statsbanerne. På lignende måde må forhøjelse af taksten for visse banepakker, hvor taksterne på statsbanerne og taksterne for postpakker følges ad, drøftes med post- og telegrafvæsenet. På adskillige områder må det nærmere undersøges, om taksterne bør forhøjes med under 10 pct. (hvis større forhøjelser indebærer risiko for særlig store transporttab, der mere end udligner provenuet af takstforhøjelsen). Man har ikke ment at burde forhøje taksterne for abonnementskort, bortset fra en mindre forhøjelse for 8 dages kortene, der er nødvendiggjort af forhøjelsen af billetpriserne.

Alle de herunder hørende problemer er for tiden til undersøgelse og overvejelse inden for statsbanerne. Disse overvejelser omfatter også bl. a. forholdet mellem priserne for enkelt- og dobbeltbilletter og spørgsmålet om et særligt tillæg for sendinger, der skal passere visse af færgeoverfarterne.“

Det var oprindelig foreslået, at *maksimumsgrænsen for fragtrabatter* skulle forhøjes fra 25 pct. til $33\frac{1}{3}$ pct., men bestemmelsen