

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sætte forslag til ny lov til afløsning af den gældende lov nr. 336 af 27. juni 1946 med senere ændringslove, skyldes dette forskellige forhold, hvoraf jeg navnlig skal fremhæve følgende:

Loven af 1946 er gentagne gange blevet ændret, og forskellige faktiske ændringer i jernbanernes befordringsmæssige og tarifmæssige forhold gør en tilpasning af lovens bestemmelser naturlig.

Det er endvidere ønskeligt, at statsbanelovens bestemmelser bringes i så nær overensstemmelse som muligt med de to konventioner, der gælder for jernbanebefordring i international forbindelse, nemlig „International konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbaner“ og „International konvention om befordring af gods på jernbaner“.

Disse to internationale konventioner, der er tiltrådt af alle europæiske stater med undtagelse af Sovjetunionen, er i deres nuværende skikkelse trådt i kraft den 1. marts 1956.

Der er hidtil ved udformningen af den nugældende og de tidligere statsbanelove lagt vægt på, at de indenlandske bestemmelser i statsbaneloven, af hensyn til jernbanens brugere og dens personale, i så vid udstrækning, som forholdene tillader det, svarer til de internationalt gældende, og dette er fortsat ønskeligt.

Jeg har derfor under hensyn til ønsket om en ajourføring af lovens bestemmelser foreslået en række ændringer, som der nærmere er gjort rede for i bemærkningerne til lovforslaget, hvortil jeg tillader mig at henvise.

De ændringer, der er tale om, er for en stor del af formel eller redaktionel karakter og betyder ingen væsensforskel i forhold til det tidligere gældende.

Som eksempel på de ændringer, der foreslås, skal jeg nævne, at der ved internationale aftaler mellem jernbanerne er gennemført en reduktion af antallet af vognklasser ved personbefordring fra 3 til 2, som nu benævnes 1. og 2. klasse. Dette medfører ændringer, fordi der i den nugældende lov indenlandsk sondres mellem 1. klasse og fællesklasse og i forbindelsen med udlandet sondres mellem 1., 2. og 3. klasse.

Ud over disse ajourføringer gør visse

tekniske forhold ændringer i statsbaneloven aktuelle.

Jeg kan således nævne, at statsbanernes bestrebelse på i første række at betjene langvejstrafikken har forøget antallet af de såkaldte iltog, der ikke kræver hurtigtogs-billet, med det resultat, at forskellen mellem disse iltog og eksprestogene, som kræver hurtigtogsbillet, vanskeligt lader sig opretholde, hvorfor det hidtidige hurtigtogstillæg foreslås ophævet. Tiden er imidlertid ikke inde til at gennemføre dette uden videre, tværtimod gør statsbanernes forringede økonomi det ønskeligt at forøge indtægterne, navnlig for områder, hvor særlig lave takster har medført sådanne krav til materiel og personale, at udgifterne er vokset stærkt.

Lovforslaget indeholder derfor også en række forhøjelser af statsbanernes takster tagende sigte på at bringe disse i bedre overensstemmelse med landets almindelige pris- og lønniveau.

Med hensyn til de foreslåede forhøjelser vil jeg gerne indledningsvis anføre nogle tal til belysning af statsbanernes regnskabsmæssige resultater, således som det i øvrigt fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Går man tilbage til driftsåret 1953-54, vil det ses, at statsbanernes driftsindtægter dengang beløb sig til 459 mill. kr. og driftsudgifterne til 479 mill. kr. Der var altså et driftsunderskud på 20 mill. kr. Afskrivning og forrentning var i det pågældende driftsår henholdsvis ca. 17 og 29 mill. kr., således at statens tilskud i alt udgjorde 66 mill. kr.

For det sidst opgjorte driftsår, 1957-58, udgjorde driftsindtægterne 528 mill. kr. og driftsudgifterne 556 mill. kr., således at der fremkom et driftsunderskud på 28 mill. kr. Da afskrivning og forrentning i alt beløb sig til 68 mill. kr., blev tilskuddet for 1957-58 på i alt 96 mill. kr.

Der er således i den betragtede 5 års periode indtruffet en stigning i driftsudgifterne på 77 mill. kr., hvilket svarer til ca. 16 pct. Da driftsindtægterne i samme periode kun er steget 69 mill. kr., er der sket en stigning i driftsunderskuddet på 8 mill. kr. fra 20 til 28 mill. kr.

Når hertil kommer de væsentlige stigninger, der er sket i udgifterne til afskrivning og forrentning fra 46 til 68 mill. kr. som