

Poul Nilsson: Det forslag til lov om ændringer i statsbaneloven, som det høje folketing nu skal behandle, kommer jo ikke som nogen overraskelse, hverken for det høje tings medlemmer eller for offentligheden. Bebudelsen om, at statsbaneloven ville blive ændret, blev jo allerede givet af den højtærede statsminister i åbningstalen den 2. oktober d. å., og allerede den 23. oktober d. å. blev lovforslaget fremsat.

Lovforslaget er faktisk lille og enkelt, det indeholder jo kun ændringer til tre paragraffer; men selv om forslaget er lille og enkelt, vil det jo få store virkninger, idet ændringerne — om de gennemføres i den foreslåede form — vil betyde, at de rejsende og erhvervslivet vil få pålagt ekstra byrder, som er anslået til et beløb på ca. 50 mill. kr.

Som begrundelse for lovforslaget har den højtærede minister for offentlige arbejder i sine bemærkninger bl. a. fremhævet, at statsbanerne for driftsåret 1961-62 havde et underskud på ca. 23,5 mill. kr. Medens de gennemførte takstforhøjelser kun for en del af afvigte driftsår fik deres fulde virkning, kan man regne med i indeværende driftsår at få noget større indtægter, idet de nævnte forhøjelser vil få virkning for hele året. Men pr. 1. april i år og senere er der som bekendt sket yderligere væsentlige omkostningsstigninger. Det fremgår af bemærkningerne, at disse omkostninger for det kommende år vil udgøre ca. 47 mill. kr. Forhøjelserne af lønningerne vil alene udgøre ca. 31 mill. kr.; og andre udgifter er ansat til en stigning på ca. 16 mill. kr. Hertil kommer forventede omkostningsstigninger som følge af stigning i prisniveau og dyrtidstillæg. Det fremgår tillige af bemærkningerne til lovforslaget, at uanset fortsatte rationaliseringsforanstaltninger kan man ikke regne med blot tilnærmelsesvis at kunne opveje de meget store omkostningsstigninger; jeg her har omtalt.

Lovforslaget går ud på, at billetpriserne forhøjes med ca. 9 pct., idet grundtaksterne forhøjes fra 13,2 til 14,4 øre pr. km på

2. kl. og fra 19,8 til 21,6 øre pr. km på 1. kl. Dobbeltbilletprisen beregnes fortsat med et tillæg af 50 pct. til enkeltbilletprisen. Månedskort og ugekort mellem bestemte stationer forhøjes med ca. 10 pct., og månedskort mellem samtlige stationer forhøjes ligeledes med ca. 10 pct. Da salget af 8 og 15 dages kort har været nedadgående, foreslås det, at disse kort helt udgår. I stedet foreslås 10 dages kort, og disse 10 dages kort skal også kunne benyttes på statsbanernes rutebiler. Disse kort skal betales med 140 kr. gældende til 2. kl. For overførsel af personbiler, busser og tomme og læssede lastbiler på overfarterne forhøjes taksterne med 10 pct. Banepakker forhøjes med 25 øre pr. pakke uanset vægten, og stykgodstaksterne forhøjes med 10 pct. Vognladningstaksterne forhøjes gennemsnitlig med 10 pct.

Ser man bort fra mulig trafiknedgang, vil de foreslåede forhøjelser give en merindtægt på ca. 50,2 mill. kr.

Da udgiftsstigningerne som nævnt er anslået til ca. 47 mill. kr. og man hertil lægger nye forventede stigninger i prisniveau, dyrtidstillæg m. v., kan man vel sige, at marginen på 3,2 mill. kr. ikke er særlig stor.

De foreslåede forhøjelser er på baggrund af det regnskabsmæssige materiale velbegrundede. Jeg erkender gerne, at det er mange penge, man her opererer med, og at det er udgifter, man pålægger den enkelte borger og erhvervslivet. Men skal vi principielt tilstræbe balance i DSB, og dette princip er der vel ingen ansvarlige i denne sal der vil foreslå ændret, må vi, hvor upopulært det end kan være, gå ind for, at der gives mulighed for disse foreslåede forhøjelser ved, at man går ind for lovforslagets princip.

Jeg kan ikke på nuværende tidspunkt sige noget om, hvorvidt de ændringer, som den højtærede minister har foreslået, vil ramme det helt rigtige, eller om samtlige takstforhøjelser er rimelige og retfærdige. Vi i socialdemokratiet vil gå ind for det principielle i lovforslaget, men jeg lytter