

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 168 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om udlån til sammenlægning, supplerings samt oprettelse af mindre jordbrug m. m.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 21) findes i tidenden sp. 3906).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges med 93 stemmer mod 39; 35 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændringer i lov om „Ungdommens uddannelsesfond“s forvaltning og virksomhed.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 14) findes i tidenden sp. 3917).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 168 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i postloven.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 98) findes i tidenden sp. 2836, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 297).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Formanden: Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 99) findes i tidenden sp. 2836, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 297).

Der var stillet 6 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Kaj Rasmussen: Postlovforslaget har mellem første og anden behandling været til drøftelse i udvalget. Ofte har der i det høje ting været talt meget om rationaliseringer i forbindelse med postvæsenet og i forbindelse med statsbanerne, og som følge heraf har der været samråd med den højtærede minister og de 2 generaldirektører om disse 2 lovforslag. Det var efter min opfattelse et i meget høj grad nyttigt samråd med udveksling af særdeles værdifulde synspunkter, og under og ikke mindst efter samrådet må det stå helt klart for alle, at både vort postvæsen og statsbanerne er inde i en periode med stærk rationalisering, hvis hurtighed og effektivitet helt afgjort er

[Kaj Rasmussen.]

afhængig af bevillinger og ikke mindst af, at man overvinder den meget iøjnefaldende mangel på teknikere herhjemme.

Efter den højtærede ministers lovforslag var det hensigten at søge avisportoen forhøjet med 7 mill. kr., ligesom det var tanken, at der under ministerens administrative beføjelser med hensyn til takster og gebyrer skulle åbnes ministeren adgang til at få ca. 4 mill. kr. i statskassen for adresseløse forsendelser, herunder distriktsblade. Ministeren har meddelt, at han frafalder denne administrative forhøjelse, og at flertallet i udvalget foreslår ændringer i taksterne, bl. a. for brevportoens vedkommende, ligesom udvalget foreslår, at de foreslåede takstforhøjelser for aviser bortfalder. Det er som tidligere sagt 7 mill. kr., det drejer sig om, og denne gestus betyder forhåbentlig, at mange små aviser får forbedret deres økonomi og får rimelighed og mulighed for at klare dagen og vejen bedre i den hårde konkurrence, der vitterlig er inden for avisbranchen.

Jeg kan forestille mig, at nogle kan være forundrede over den relativt høje brevporto, 50 øre, som er foreslået i ændringsforslaget. Heroverfor er at sige, at brevposttaksten alligevel er holdt på et plan, der ikke har fulgt den almindelige prisstigning. Havde dette været tilfældet, ville f. eks. portoen for breve i 1. vægtklasse være ca. 55 øre, og det er vel også værd at understrege, at Danmark fortsat er det billigste land i Norden at skrive breve i. Vi har en vægtgrænse for 1. vægtklasse på 50 g, hvor de andre lande kun har 20 g. I forhold til ministerens oprindelige forslag vil de foreslåede ændringer give et merbeløb på rundt regnet 37 mill. kr., og det kan jeg ikke se noget forkert i; jeg kan slet ikke se noget forkert i det, når det er tanken — og det kan man lige så godt sige klart og tydeligt — at millionerne skal indgå som et beskedent bidrag til den almindelige sanering af landets økonomi.

Med hensyn til statsbanelovforslaget er der kun tale om de nødvendige tekniske og redaktionelle ændringer, som hele udvalget tiltræder.

Jeg skal derfor på mit partis vegne anbefale ændringsforslagene til såvel postloven som statsbaneloven, således som de er

stillet af flertallet, ligesom jeg skal anbefale begge lovforslags vedtagelse i deres helhed.

Holmberg: Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre her ved anden behandling af lovforslaget om ændringer i postloven. Jeg anførte ved første behandling, at forhøjelsen af porto for dagblade var vi ikke glade for, og vor stillingtagen er jo egentlig blevet bestyret under udvalgsbehandlingen, idet forslaget om disse takstforhøjelser nu falder bort, og det kan vi bare hilse med tilfredshed. Derimod kan vi ikke stemme for de forhøjelser, som i øvrigt er foreslået ved ændringsforslag til § 1 i postloven; her vil vi undlade at stemme.

Hvad statsbanelovforslaget angår, kan jeg på mit partis vegne sige, at vi vil stemme for de foreslåede forhøjelser. Jeg vil dog ikke undlade lige at kommentere det, vi har skrevet i betænkningen. Vi havde som nævnt et samråd med den højtærede minister for offentlige arbejder og generaldirektør Skov fra statsbanerne. Vi opfordrede her generaldirektøren til at udarbejde, eventuelt på længere sigt, en rationaliserings- og investeringsplan. Generaldirektøren har måske alligevel ret i, at det en gang imellem kan være lidt svært, for de nødvendige bevillinger skal jo til, og manglende bevillinger er en af grundene til, at DSB har et vistnok af alle erkendt for stort underskud. Det vil måske være rigtigt med en form for frigørelse fra staten; så er det muligt, at den store forretning, som DSB er, bedre kunne drives efter rent forretningsmæssige principper. Det er egentlig baggrunden for, at vi i betænkningen anmoder ministeren om en sagkyndig undersøgelse, således at en overgang til koncessioneret selskab måske kunne gennemføres.

Jeg spørger altså den højtærede minister, om han eventuelt vil undersøge muligheden for, at DSB kunne blive et koncessioneret selskab. Det kan selvfølgelig bare blive en ganske enkel og principiel stillingtagen.

Ninn-Hansen: Ved første behandling nævte den socialdemokratiske ordfører, at post- og telegrafvæsenet i 1964-65 ville give et overskud på 75 mill. kr., og den ærede socialdemokratiske ordfører tilføjede, at det er jo en ganske god forretning. Det har det ærede medlem jo ret i det er, og derfor

[Ninn-Hansen.]

kunne man måske undre sig over, at den højtærede minister for offentlige arbejder er kommet med et forslag om forhøjelser på 67 mill. kr., men det blev motiveret med forhøjelser af tjenestemandslønningerne og andet. Fra vor side var vi også indstillet på at give tilslutning til dette lovforslag og medvirke positivt til det. Vi havde indvendinger alene mod avisportoen og portoen på distriktsblade, men tilbød under forhandlingerne, at i det omfang, der skete nedsættelse af disse poster, ville vi medvirke til at fremskaffe provenuet gennem andre forhøjelser.

Vi har altså handlet i denne sag helt anderledes, end den højtærede finansminister sagde i går, hvor han bestred, at der skulle være en forhandlingsvilje hos oppositionen. Der har været en positiv indstilling over for det lovforslag, den højtærede minister for offentlige arbejder har fremsat. Men hvis man så spørger, hvad vi har fået ud af den positive forhandlingsvilje, så må man jo sige, at resultatet er noget besynderligt. Forhøjelsen af avisportoen er kommet væk, men i stedet for den forhøjelse på den almindelige porto, der var tale om, har regeringspartierne, socialdemokratiet og det radikale venstre, i udvalget foreslået et beløb, der er 3 gange så stort på portoen. Vi ved, hvad portoforhøjelser af den størrelse vil betyde for erhvervslivet, og at det også kan have betydning for pristallet. Hvis der havde været mulighed for saglige undersøgelser i sagen — men det var der jo ikke, vi fik forslaget en time før, der skulle afgives betænkning — så havde det vel også haft interesse at få at vide, hvordan det forholder sig med portoen i andre lande.

Men altså en portoforhøjelse på 40-50 pct., det er det, de to partier, det radikale venstre og socialdemokratiet, mener at ville tilbyde befolkningen. Det er ikke sagligt begrundet. Man har som sagt et driftsoverskud på 75 mill. kr. i dag inden for post- og telegrafvæsenet, og her lægger

man 104 mill. kr. til. Det er at gøre postvæsenet til skatteopkræver. Det mente vi ikke var meningen, og det regnede vi i og for sig heller ikke med var den højtærede ministers mening. Den højtærede minister har jo understreget det forretningsmæssige såvel i forbindelse med post- og telegrafvæsenet som i forbindelse med statsbanerne.

Med hensyn til statsbanelovforslaget kan vi give tilslutning til de stillede ændringsforslag. Jeg vil gerne takke for den lejlighed, der har været til at drøfte rationaliserings-spørgsmålet med generaldirektøren for statsbanerne. Den højtærede minister var noget skeptisk over for, hvad vi kunne få ud af en sådan drøftelse. Jeg mener, at drøftelsen havde positiv betydning, og henviser i denne forbindelse til den mindretalsudtalelse, som venstre og det konservative folkeparti har fremsat, og som konkluderer i ønsket om, at der bliver udarbejdet en rapport af sagkyndige, gerne med generaldirektøren i spidsen, en rapport, hvorefter man får en rationaliserings- og investeringsplan for DSB. Ligeledes henleder jeg opmærksomheden på, at de to partier har udtalt sig om det ønskelige i at få undersøgt, hvordan man kunne få frigjort DSB fra staten, således at et koncessioneret selskab kan overtage DSBs drift.

Kirkegaard: At ministeren for offentlige arbejder med visse mellemrum må have en forhøjelse af både post- og statsbanetakster, behøver jo ikke nærmere begrundelse. Når jeg i den aktuelle situation på mit partis vegne anbefaler, at brevportoen forhøjes, sådan som det fremgår af betænkningen, er der nok nogle, der vil mene, at den forhøjelse, der her er tale om, ligger i overkanten af det nødvendige.

Her i København f. eks., hvor bebyggelsen er både høj og tæt, tror jeg også det ville være muligt for postvæsenet at ekspedere brevene for en lidt lavere takst, men så let som det går i de store byområder, går det ikke alle vegne. Vi har i landet store landdistrikter med spredt bebyggelse, hvor post-

[Kirkegaard.]

budet også må ud til alle hjem, og det skal jo betales. Da vore postbude er begyndt at køre i bil, får vi en bedre betjening ude i landsognene; vi får nu selv store pakker bragt ud til en pris så billig, at en vis udligning med et bedre område må anses for at være nødvendig. Og det med at anskaffe biler til landpostbudene anser jeg for at være en udvikling, der vil fortsætte. Næsten alle, der skal færdes over betydelige afstande, kører jo i bil i vore dage, og hvorfor skal postbudene være ringere stillet end andre? Men det koster noget, og det må betales.

Endvidere vil jeg nævne, at der i udvalget har været stor enighed om at undgå en forhøjelse af avisporto. Man har nævnt grunde, der taler derfor, men det skal jeg ikke komme dybere ind på her. Når postvæsenet skal omdele aviser uden fortjeneste, så må der være en fortjeneste på andre områder, og derfor skal jeg anbefale, at den forhøjede brevporto vedtages.

Jeg skal på mit partis vegne anbefale at stemme for de ændringsforslag, som er stillet af et flertal både til forslaget til lov om ændringer i postloven og til forslag til lov om ændring i statsbaneloven. Endelig vil jeg anbefale, at begge lovforslag vedtages ved tredje behandling.

Arne Larsen: Som det fremgår af betænkningen, er der til forslag til lov om ændringer i postloven stillet et ændringsforslag af de socialdemokratiske og radikale medlemmer af udvalget, og dette ændringsforslag er tiltrådt af den højtærede minister.

Dette forslag er økonomisk langt mere vidtrækkende end det forslag, vi behandlede den 10. februar. Det væsentlige i ændringsforslaget er en meget kraftig forhøjelse af portoen på frankerede postforsendelser. For et brev under 50 g var den foreslåede forhøjelse oprindelig på 5 øre, men nu sat til 15 øre. For et brevkort var den oprindeligt foreslåede forhøjelse på 5 øre, nu 15 øre, hvilket rundt regnet vil sige, at vi efter forslaget vil få forhøjelser på brevporto på ca. 40 pct. og for brevkort endda helt op på 60 pct.

I det oprindelige forslag var de samlede portoforhøjelser anslået til ca. 53 mill. kr., og dertil kom en række andre takstforhøjel-

ser rent administrativt fastsat til ca. 14 mill. kr., således at forslaget indebar takstforhøjelser til i alt 67 mill. kr. Det fremsatte ændringsforslag går ud på, at disse forhøjelser yderligere sættes op, således at vi får en samlet forhøjelse på postloven på 104 mill. kr., altså en yderligere forhøjelse på 37 mill. kr. Motiveringen for det oprindelig stillede forslag var ganske kort den, at posttjenestegrenen gav underskud, at man kunne forvente en betydelig forøgelse af lønningskontoen, og at det var nødvendigt at skaffe en bedre balance i postvæsenets regnskab.

Det er klart, at når folketinget bevilger større udgifter, må det naturligvis følge det op med bevilling af større indtægter. Men det interessante ved det stillede ændringsforslag er jo dette, at man nu helt forlader det princip, som også den ærede socialdemokratiske ordfører var inde på. Nu er takstforhøjelsen ikke længere begrundet i postvæsenets udgifter, men må simpelt hen betragtes som en indirekte beskatning af befolkningen, som nu også skal ske via postvæsenets takster. Nogle hylder jo det princip, at folk må betale, hvad det koster at opretholde et så nødvendigt og udmærket serviceorgan, som postvæsenet er for os alle, men jeg synes, at dette er at gå langt uden for rammerne, når man vil skaffe penge til dækning af udgifterne på den her foreslåede måde. Derfor vil socialistisk folkeparti ikke stemme for det stillede ændringsforslag.

Måske ville vi have været villige til en realitetsdrøftelse af portoforhøjelserne, hvis man havde gjort et alvorligt forsøg på at gennemføre en yderligere forstærket modernisering og rationalisering af postvæsenet, hvis man i hurtigt tempo ville have udbygget motoriseringen f. eks. af landpostruterne. Men dette skal provenuet af de forhøjede takster jo ikke engang bruges til. Ydermere sker der i henhold til spareplanerne en nedskæring af postvæsenets investerings- og anlægsbudget på ca. 12 mill. kr. Det er efter vor opfattelse en gal politik. Den forhaler og forsinker jo netop tidspunktet for at opnå det mest ideelle, at postvæsenets regnskab kan hvile så nogenlunde i sig selv.

I henhold til det stillede ændringsforslag er endvidere forhøjelser af avisporto på 7 mill. kr. faldet bort. Herom har der været fuld enighed mellem de 4 gamle partier,

[Arne Larsen.]

som det hedder, trods det, at jeg ganske afgjort er af den opfattelse, at regeringspartiet ikke er særlig glad for, at disse takstforhøjelser bortfalder; men man har ladet sig presse hertil og har imødekommet det krav, som var stillet. Vi ville næppe have været slet så imødekommende, men ville have foretrukket en halvering af den foreslåede forhøjelse af avisportoene. Jeg tror også, det kunne have samlet et flertal i udvalget, såfremt udvalget selv havde fået lov til at forhandle om disse problemer, men det fik vi jo ikke, idet problemerne blev lagt op i det såkaldte topudvalg af de 4 gamle partier, hen over hovedet på det udvalg, som behandlede forslagene om ændringer i post- og jernbaneloven. Jeg synes, det er en meget besynderlig fremgangsmåde, som vi her har været ude for, en fremgangsmåde, som jeg i høj grad må beklage.

Det er også hensigten, at de administrative forhøjelser af adresseløse forsendelser nu skal bortfalde. De var fastsat til ca. 3,9 mill. kr. Vi kunne have foretrukket, at de blev forhøjet yderligere til ca. 5 mill. kr. Vi finder nemlig, at her er et arbejdsfelt, som er meget tabgivende for postvæsenet, og hvor der var en lille smule begrundelse for at sætte taksterne i vejret. Vi har et overhåndtagende reklamevæsen her i landet, og især adresseløse forsendelser, kataloger og reklamer, som jo altsammen går ud på at prøve på at få folk til at sætte deres forbrug i vejret, bruges jo meget. Jeg synes, der er meget lidt konsekvens netop i regeringens politik på dette område. Hvis man vil være med til en begrænsning, hvorfor så ikke prøve på at komme reklamedillen noget til livs.

Ved første behandling var jeg inde på et andet spørgsmål, som jeg fandt var interessant, og som man fra regeringens side skulle have opmærksomheden henvendt på. Det var spørgsmålet om at udnytte det serviceapparat, som postvæsenet jo er, til f. eks. at gennemføre en postsparebank. Der snakkes så meget om, at vi skal gøre så meget, vi kan, for at fremme den private opsparing. Her var jo mulighed for at få den virkelig sat i gang. Vi har et fiktst og færdigt apparat, et landsomfattende

apparat gratis til rådighed. Hvorfor ikke udnytte disse muligheder? Den højtærede minister imødegik mig ved første behandling, idet han sagde, at det ikke var nogen særlig ny idé, jeg her havde fremsat — det er det naturligvis heller ikke — og at den højtærede minister og regeringen havde overvejet det for år tilbage, men havde mødt modstand hos pengeinstitutterne. Jeg synes, at den højtærede minister og regeringen skulle gøre et forsøg på at finde frem til, om ikke der var parlamentariske muligheder for netop at gennemføre denne gode idé. Så tror jeg nok, at vi kunne overvinde pengeinstitutternes modstand. Med disse bemærkninger har jeg redegjort for vor stilling til lovforslaget om ændringer i postloven.

Vedrørende lovforslaget om ændringer i statsbaneloven vil jeg sige, at vi stort set går ind for de foreslåede takstforhøjelser, men vi kan ikke godkende de administrative fastsatte forhøjelser på måneds- og ugekort mellem bestemte stationer. Her er tale om en arbejdssted—hjem trafik eller omvendt, som i høj grad udnytter jernbanemateriellet, og som giver DSB temmelig gode indtægter; her kan i alle tilfælde ikke være tale om en underskudsforretning. Vi er interesseret i, at man ikke jager folk over til individuelle trafikformer, men at vi længst muligt beholder dem ved de kollektive trafikformer. Derfor er det en forkert vej at gå at forhøje disse takster og jage folk bort fra DSB. Det er i konsekvens heraf, at vi foreslår, at disse forhøjelser bortfalder.

I øvrigt finder jeg ligesom det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, at det i høj grad er nødvendigt, at der bliver udarbejdet en investerings- og rationaliseringsplan for statsbanerne. Man er inde i en god udvikling her, og jeg finder, at spareplanen sættes ind på et forkert sted, når det er meningen, at DSBs anlægs- og investeringsudgifter yderligere skal nedskæres med 16 mill. kr. Det fremmer ikke den politik, som vi mener er hensigtsmæssig i retning af at nå frem til, at også DSB kan blive en forretning, der sådan nogenlunde hviler i sig selv. Vi må have en sådan investeringsplan frem til offentlighedens bedømmelse, og jeg tror, det er nødvendigt, at den udvikling, der er i

[Arne Larsen.]
gang inden for DSB, fortsætter i forstærket tempo.

Rimstad: Under behandlingen af regeringens buketforslag, hvortil forslaget om en forhøjelse af postvæsenets takster i realiteten også hører, er det fra vort partis side flere gange fremhævet, at yderligere økonomiske belastninger af produktionen ud over de allerede eksisterende ikke ville finde støtte hos os.

De ændringer i postloven, som her foreslås, og som er karakteriseret af en række forhøjelser af brevporto, vil vi derfor ikke kunne gå med til, netop fordi de i første række betyder forøgede byrder for erhvervslivet. Man må ikke tro, at man uden videre kan sætte den almindelige brevporto op med omkring 43 pct., uden at det kan mærkes dér, hvor aktiviteten foregår og produktionen skabes.

Vi kan derimod støtte ændringsforslag nr. 2 og 3, der drejer sig om avisporto, som et udvalgsflertal med tiltrædelse af ministeren for offentlige arbejder foreslår uændret til forskel fra regeringens oprindelige buket, som forudsatte betydelige forhøjelser af taksterne her. Også vi er af den opfattelse, at ingen kan være interesseret i, at en sådan forhøjelse, som særlig vil gøre kårene for de små provinsblade vanskeligere, gennemføres.

Det er vel ikke for meget sagt, at en sådan forhøjelse i betydelig grad vil øge de senere års bladdød og derigennem medvirke til en større ensretning af meningsdannelsen, end godt er. Fra et demokratisk synspunkt må noget sådant være helt uønskeligt.

Jeg vil gerne tilføje, at vi tillægger de foreslåede forhøjelser efter ændringsforslag nr. 1 så stor betydning, at vi ikke vil kunne stemme for det samlede lovforslag ved tredje behandling, såfremt disse forhøjelser gennemføres.

Med hensyn til ændringerne i statsbanetaksterne gav vi under første behandling udtryk for, at vi kunne støtte de forhøjelser, som lovforslaget indebærer, men at vi ikke kunne gå med til den i lovforslagets § 1, nr. 12, omtalte bemyndigelse til den højtæredede minister for offentlige arbejder. Vi har fortsat denne opfattelse, og jeg vil gerne

tilføje, at vi ved lovforslagets tredje behandling ønsker særskilt afstemning om lovforslagets punkt 12.

Vi kan således medvirke til de af ministeren stillede ændringsforslag, der er tiltrådt af udvalget, medens vi derimod ikke mener at kunne støtte ændringsforslag nr. 5, stillet af et mindretal, fordi dette ændringsforslag for det første synes fremsat ud fra motiver, der ikke i lighed med de øvrige ændringsforslag har en saglig begrundelse, og dernæst fordi de byrder, som vi alle skal påtage os i den givne situation, herved ville blive fordelt på en måde, der forekommer os for ulige.

Poul Andreassen: Det er ikke meningen, at jeg vil forlænge denne debat med mange bemærkninger om de fremsatte lovforslag og ændringsforslag.

Før jeg kommer ind på selve lovforslagene, føler jeg trang til at komme med et par oplysninger angående min stillingtagen vedrørende lovforslag her i det høje ting. Der har været stillet mig spørgsmål om dette, og mit svar er blevet refereret i retning af, at jeg vil afholde mig fra at tage del i afstemninger og ikke blande mig i den politik, som bliver ført her. Dette beror på en misforståelse. Jeg har over for pressen og fjernsynet sagt, at jeg ikke tager del i intern dansk politik. Det er det standpunkt, vort parti har, og som jeg er valgt til at repræsentere her i det høje ting, og en vis loyalitet har man over for sit parti og sine vælgere.

Som forhåbentlig alle de ærede medlemmer bekendt har Færøerne en særlig styrelsesordning inden for det danske rige. Vi har vort eget ting, hvor der bliver fremsat og vedtaget love for Færøerne, således vor egen finanslov.

Også her i det høje ting bliver der fremsat og vedtaget love om Færøerne. Jeg har aldrig sagt, at jeg ikke vil deltage i dette arbejde. De afstemninger, som er foregået og vil foregå i det høje ting, har efter min mening til dels været kampafstemninger imellem de politiske partier. Der findes måske mulighed for, at min stemme kan være afgørende ligesom loddet på vægtskålen. Dette være ikke sagt for at skræmme med, at jeg vil udnytte denne mulighed

[Poul Andreassen.]

hverken i regeringens eller oppositionens favør. Jeg har tværtimod med glæde set den velvilje og den brede tilslutning, færøske anliggender har fået i det høje ting. Dette være sagt for at belyse mine standpunkter og om muligt bortfejse misforståelse.

Om det fremsatte lovforslag om ændringer i postloven vil jeg gøre et par bemærkninger. Nu foreslås brevportoen sat op til 50 øre. I året 1963 blev den sat op til 35 øre; husker jeg ikke forkert, blev den dengang forhøjet fra 30 til 35 øre. Ifølge det lovforslag, den højtærede minister for offentlige arbejder fremsatte, ville brevportoen blive sat op til 40 øre. Men i udvalget har der været flertal for et ændringsforslag om at sætte portoen til 50 øre pr. brev. Er det ikke — hvis jeg må bruge det udtryk — lidt for drastisk? Det vil være en forhøjelse på rundt regnet 43 pct. Fortsætter udviklingen med den fart, den går med for tiden — og den synes jo ikke at aftage — vil portoen f. eks. i 1969 være oppe på 1 kr. 5 øre. Jeg synes, det er lovligt meget; det ville være mere hensigtsmæssigt at vedtage ministerens oprindelige lovforslag.

Man er tilbøjelig til at sige, at det dog kun er et frimærke, og at altstiger. Hos befolkningen stiger indtægterne også, det vil jeg give ret i. Men for de færøske fiskeres vedkommende, især for dem, der er væk hele året på de såkaldte langture ved Grønlands kyst og Newfoundland's kyst, forholder det sig desværre ikke sådan. En sådan fisketur med en gennemgående god fangst vil give en timeløn på 3 kr. 60 øre pr. mand, og det gælder for året 1964. Dette lyder måske usandsynligt, men det er sandheden. Inden for andre områder er vi på Færøerne dog godt med; det gælder således de fastlønnede.

Ud fra disse synspunkter kan jeg og mit parti ikke være med til at stemme for dette ændringsforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke udvalget for det arbejde, der er udført, selv om det jo ikke er resulteret i enighed på alle områder i de to lovforslag, det drejer sig om. Jeg skal kun komme med nogle ganske få kommentarer i anledning af de bemærkninger, der er henvendt direkte til mig her ved lovforslagenes anden behandling.

Det ærede medlem hr. Holmberg var inde på det spørgsmål, hvorvidt man med udbytte på nuværende tidspunkt kunne undersøge, om de danske statsbaner ville have en fordel ved at blive et koncessioneret selskab. Det er vel nok meget besværligt at etablere en sådan undersøgelse. Det ærede medlem husker, at jeg i samrådet forleden dag med udvalget sagde, at jeg personlig, hvis forholdene lå sådan, at de danske statsbaner kunne blive et koncessioneret selskab, ikke skulle have noget imod at gå ind for denne tanke. Men der kræves en hel del, før man kan komme så vidt med et selskab, der befinder sig i en situation som den, danske statsbaner er i. Jeg skal imidlertid gerne på den foranledning, det ærede medlem har givet, undersøge, om der på en eller anden måde skulle være sådanne muligheder; men jeg tror ikke, det er muligt, sådan som tingene former sig i øjeblikket.

Til det ærede medlem hr. Ninn-Hansen vil jeg gerne sige, at det kan være rigtigt nok, at der var positiv forhandlingsvilje i udvalget. Det er vel også rigtigt, at udvalget ikke, om jeg så må sige, havde lovforslagene til behandling alene hele tiden, idet de jo også blev behandlet i det store udvalg, der beskæftigede sig med afgifterne i almindelighed. Det er ikke nogen hemmelighed, at jeg for mit vedkommende ikke er glad for den forholdsvis store forhøjelse, der skal ske af brevportoen, for det er helt klart, at når jeg fremsætter et lovforslag, er det velovervejet fra min side, og så har jeg ment, at de sats, der var i det oprindelige lovforslag, var tilstrækkelige til, at postvæsenet kunne klare sig. Men det er sikkert heller ikke nogen hemmelighed for det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, at forslaget om at gå op til 50 øre for brevene og det, der fulgte med, ikke stammer fra regeringshold. Det er et forslag, der er bragt frem under forhandlingerne i 8 mands udvalget og, så vidt jeg har erfaret, bragt frem fra oppositionens side.

Når det kommer til stykket, er vi jo som ordføreren for socialdemokratiet, det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen, rigtigt sagde, kommet i den situation, at det ikke drejer sig om at skabe balance på postvæsenets regnskab, men om at skaffe nogle flere penge til den økonomiske sanering, der skal finde sted. Det er altså det, jeg har bøjlet mig for. Så kan man diskutere, om det

[Ministeren for offentlige arbejder.]

er rigtigt at tage dem på portoen, på bilerne, på vægtafgiften, eller hvor man nu skal tage dem i det hele taget. Jeg har altså bøjet mig, fordi jeg mente, at der var bred tilslutning til at skaffe nogle penge ad denne vej. Nu forstår jeg, at venstre i hvert fald vil afholde sig fra at stemme. Jeg blev ikke klar over, hvad man ville i det ærede medlem hr. Ninn-Hansens parti. Jeg vil blot understrege, at sådan er situationen. Det er ikke, fordi vi mener, at postvæsenet har brug for disse penge, men fordi det er et led i den økonomiske sanering. Endvidere kan man sige, at i sammenligning med brevportoen i andre, i hvert fald i de nordiske lande kommer vi ikke højere op, end de er.

Jeg skal ikke indlade mig i nogen diskussion med det ærede medlem hr. Ninn-Hansen om, hvorvidt jeg var modvillig med hensyn til, at statsbanernes generaldirektør skulle deltage i et samråd eller ej. Jeg forstår, at det ærede medlem har haft megen fornøjelse og udbytte af dette samråd. Det er jo glædeligt. Jeg sagde, at jeg troede ikke, at man ved et sådant samråd ville høre noget nyt, idet generaldirektøren ville sige nogenlunde det samme som jeg. Det synes jeg også tilfældet var ved samrådet. Men det er jo klart, at noget lyder bedre fra én mand end fra en anden. Det afhænger noget af, om man bedre kan lide røsten fra den ene eller den anden side. Jeg har i hvert fald ikke indtryk af, at der fremkom noget opsigtsvækkende nyt i det samråd, noget, som det ærede medlem hr. Ninn-Hansen ikke vidste i forvejen.

Til det ærede medlem hr. Arne Larsen vil jeg kun sige, at jeg synes, forhøjelsen på uge- og månedskort er velmotiveret. Det er helt forkert, når det ærede medlem har den opfattelse, at det er på dette område, DSB tjener pengene. Kendsgerningen er, at det er på dette område, DSB sætter penge til, fordi måneds- og ugekort efterhånden er blevet så billige, at selv folk, der kun skal ind et par gange eller tre om ugen, køber dem, fordi der er fordel ved at købe disse kort i stedet for at betale de almindelige billetpriser. Når det er billigere at betale uge- og månedskort, er der noget galt. Det ærede medlem har derfor ikke ret i, at det er forkert at forhøje prisen på disse kort.

Til det ærede medlem hr. Rimstad vil jeg sige, at det er jo rigtigt, at portoen betyder noget for erhvervslivet. Det betyder også noget for den enkelte, men når man er i den situation, som folketinget er i, at vi skal skaffe penge, må man jo prøve de muligheder, der er til stede. Der kan selvfølgelig være forskellig opfattelse af, hvilke muligheder man skal bruge, men her har vi, som jeg allerede tidligere har sagt, ment, at der var en vej frem, hvortil der i hvert fald var bred tilslutning i tinget.

Endelig må jeg sige til det ærede medlem hr. Poul Andreasen, at jeg forstår godt, at man med hensyn til de forhøjelser af brevportoen, der skal finde sted, er ked af det på Færøerne. Det er der også en hel del der er i Danmark. Her må det samme imidlertid gælde, at man er i den situation, at vi skal bruge pengene. Så må vi tage dem et sted, hvor vi mener det er rimeligt og rigtigt målt i sammenligning med andre steder, hvor der skal tages penge hjem.

Ninn-Hansen: Må jeg sige til den højtærede minister, at min glæde over generaldirektørens tilstedeværelse i samrådet behøver ikke at opfattes diskriminerende over for den højtærede minister på den måde, at jeg skulle være mindre glad for ministerens tilstedeværelse. Jeg synes, det var uhyre interessant at høre ministeren i udvalget sige det, som også blev sagt her, at ministeren er tilhænger af at gøre DSB til et koncessioneret selskab. Der er noget at arbejde henimod her, noget, som venstre og mit parti i betænkningen har givet udtryk for også er vor opfattelse, så jeg vil gerne fastholde, at jeg synes, vi fik noget ud af denne drøftelse.

Nu forstår jeg, at den højtærede minister heller ikke er tilhænger af de store portoforhøjelser på 40-50 pct., der er tale om, og dermed synes jeg nok den sag ligger lidt anderledes end tidligere og ser med forventninger hen til udvalgsarbejdet mellem anden og tredje behandling. Vi er ikke tilhængere af disse portoforhøjelser. Jeg ved ikke, hvad der er sagt andetsteds, men vi må lægge vægt på de forhandlinger, der føres her i tinget og i udvalgene. Der har vi ikke givet tilsagn om at støtte sådanne portoforhøjelser og gør det stadig væk ikke, men der er vel nu et flertal for at gennemføre dem.

[Ninn-Hansen.]

Vi kan imidlertid tage det op mellem anden og tredje behandling, og da vil vi forsøge på i udvalget at nå frem til, at vi følger ministerens oprindelige forslag med hensyn til portoforhøjelserne.

Horn: Jeg skal ikke blande mig i diskussionen om taksterne, men gøre et par bemærkninger om det problem, der er rejst, om statsbanerne eventuelt skulle være et koncessioneret selskab; jeg kunne forestille mig, at der nu blev en pressediskussion om det. I relation til det, jeg gjorde opmærksom på for få uger siden, vil jeg gerne sige, at man skal ikke forestille sig, at ved at gå over til at blive et koncessioneret selskab kan statsbanerne blive en forretning, som hviler i sig selv. Her må jeg indskyde den bemærkning til det ærede medlem hr. Holmberg, at statsbanerne drives som forretning, det tror jeg ingen vil bestride; at de ikke får de midler til at drive det forretningsmæssigt, som de gerne skulle have, er en sag for sig. Men hvis det danske erhvervsliv skal have et transportapparat til at tage, hvad jeg vil kalde den tunge transport, vil man ikke kunne komme uden om, at det stort set svarer til det, vi har i statsbanernes hovedlinjer i dag, og hvis vi skal være konkurrence-dygtige i den henseende, vil det ikke være muligt at få det til at gå rundt og hvile i sig selv; hertil kommer, at der er tale om en afbalancering imellem, hvor meget vi kan lægge ud på vejene, og hvor meget vi kan lægge på jernbanerne, og det hænger igen sammen med, hvor mange penge vi kan investere i ny drift. Dette være sagt, for at vi ikke skal komme ind i en skæv diskussion bl. a. i pressen.

Arne Larsen: Jeg synes, det er en i høj grad besynderlig tale, vi hører fra den højtærede minister, som nu står op og siger, at han slet ikke er begejstret for portoforhøjelserne ud over det, han selv i sin tid foreslog, for ministeren har jo selv tiltrådt ændringsforslaget. Jeg imødeser med meget stor interesse og glæde, om vi under udvalgsarbejdet mellem anden og tredje behandling kan få en bred tilslutning til vore ønsker om at bibeholde det oprindelig stillede forslag. Jeg forstår nu også på oppositionen, at den slet ikke er begejstret for ændrings-

forslaget, og når den højtærede minister heller ikke er det, kan vi jo få et meget bredt flertal for at undgå de nu foreslåede ekstraforhøjelser.

Hvad angår det argument, den højtærede minister brugte over for vort forslag om at undgå forhøjelserne på måneds- og ugekort, vil jeg gerne sige, at jeg stiller mig meget tvivlende heroverfor.

Vi har en ganske kolossal fyldningsgrad i togene i de tidlige morgentimer og i eftermiddags- og aftentimerne på disse bestemte strækninger i og omkring de større byer. Det er ganske givet for mig, at denne trafik enten må kunne hvile i sig selv eller give et overskud; man må dog også komme ind på den betragtning, at hvis folk jages væk fra disse billiggkort, går de over til individuelle transportmidler. Det betyder så igen, at samfundets investeringer til veje, parkeringsanlæg o. s. v. vil stige. Disse ting må man vel opveje mod hinanden, og derfor tror jeg, det ville være klog politik at fastholde denne takstpolitik for de billige uge- og månedskort mellem bestemte strækninger.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg har sagt min mening til det ærede medlem hr. Arne Larsen om en forhøjelse af prisen for kortene; jeg mener ikke, jeg behøver at gentage den. Det ærede medlem gør sig skyldig i en misforståelse, hvis han tror, det giver flere penge til statsbanerne; det er tværtimod omvendt. Hvad angår det at jage folk over til den individuelle transport, vil jeg gerne sige, at alle de mennesker, der har lyst til at få en bil, køber den så hurtigt, de kan, uanset om kortene er lidt dyrere eller lidt billigere.

Jeg vil gerne svare det ærede medlem hr. Ninn-Hansen på spørgsmålet om, hvorvidt jeg interessserer mig for, om DSB skulle være et koncessioneret selskab eller ej. Det er jo ikke afgørende i denne sag. Det er, som jeg har sagt både i udvalget og her, et personligt standpunkt, jeg har, og spørgsmålet har overhovedet ikke været diskuteret inden for mit parti. I vort parti kan vi godt have personlige opfattelser, men derfra og så til at gøre DSB til et koncessioneret selskab er et spring. Når jeg har den opfattelse, er det i høj grad, fordi jeg tror, at det er skadeligt for DSB med de diskussioner, der

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ofte føres her i tinget om DSBs forhold både om forhøjelse af billetpriserne og meget andet. Jeg tror, DSB ville være bedre kørende — ikke for at være vittig — hvis de havde vilkår, som koncessionerede selskaber har på mange områder. Det er det, der ligger bag mine betragtninger.

Både det ærede medlem hr. Ninn-Hansen og det ærede medlem hr. Arne Larsen mente, at når jeg ikke var begejstret for, at portoen skulle højere op end det oprindelige forslag, måtte der være rige muligheder mellem anden og tredje behandling. Der må jeg bedrøve de ærede medlemmer. Sådanne muligheder findes ikke. Vi har taget vort standpunkt, og selv om jeg ikke er begejstret for en ting, er der da alligevel mulighed for, at jeg kan gå med til den. Man kan jo ikke være begejstret for alt her i livet, man må gå på kompromis. Det har vi måttet her, hvor vi har måttet forhandle os frem til en løsning. Årsagen er først og fremmest, at vi ikke kunne få det brede forlig, vi tilsigtede. Havde vi kunnet få det, havde vi sikkert heller ikke haft diskussion om portotaksterne. Så havde der sikkert også været stemt for dette ændringsforslag både af det ærede medlem hr. Ninn-Hansen og af partiet venstre.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om ændringer i postloven.

Ændringsforslag nr. 1

vedtoges med 88 stemmer mod 14; 75 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslag nr. 2

vedtoges med 162 stemmer mod 10; 3 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§ 1, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 3 betragtedes som vedtaget efter vedtagelsen af ændringsforslag nr. 2.

§ 2, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.

Ændringsforslagene nr. 1, 2, 3 og 4
vedtoges enstemmigt med 173 stemmer; 3 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslag nr. 5
forkastedes med 91 stemmer mod 10; 75 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§ 1, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 6 betragtedes som vedtaget efter vedtagelsen af ændringsforslagene nr. 1-4.

§ 2, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i lov om leje.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 123) findes i tidenden sp. 3305, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 305).

Der var stillet 14 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.