

[Ministeren for offentlige arbejder.]

den af post- og telegrafvæsenet udførte teletjeneste ud over, hvad der i givet fald måtte blive påkrævet af hensyn til en koordinering med de koncenssionerede selskabers takster, for så vidt der viser sig grundlag for at gennemføre en forhøjelse af disse. Det vil dog under alle omstændigheder kun komme til at dreje sig om et beløb af forholdsvis ringe størrelse for post- og telegrafvæsenets vedkommende, formentlig nogle få millioner kr.

Med disse bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Jeg har endvidere den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i statsbaneloven*, først og fremmest med henblik på en forhøjelse af statsbanernes takster.

Forhøjelsen er i sig selv motiveret med de allerede indtrådte og de forventede stigninger i statsbanernes udgifter. De foreliggende regnskabsresultater for den forløbne del af indeværende driftsår, d. v. s. fra april til udgangen af december 1964, viser et driftsoverskud på 28,9 mill. kr., der, når beløb til afskrivning og forrentning medregnes, giver et statstilskud på 80,4 mill. kr. De tilsvarende tal for samme periode i 1963 var 12,4 og 79,8 mill. kr.

For den tilbageværende del af indeværende driftsår vil imidlertid forhøjelsen af tjenestemandslønningerne med 49 overenskomstportioner betyde en merudgift på godt 4 mill. kr. pr. måned, svarende til ca. 50 mill. kr. på et år.

Hertil kommer, at der efter det nu offentliggjorte pristal yderligere udløses en portion dyrtidstillæg, og det må påregnes, at også overenskomstfornyelserne vil medføre stigninger.

At indhente så store udgiftsstigninger gennem rationalisering lader sig ikke gøre, men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at der ved rationalisering er opnået store fordele, bl. a. har det været muligt at få personaletallet ned på et lavere niveau end før arbejdstidsforkortelsen. Måske illustreres rationaliseringens betydning bedst derigennem, at personaleforbruget pr. præsteret 100.000 vognakselkilometer gennem de sid-

ste 5 år trods arbejdstidsforkortelsen er faldet fra 2,57 til under 2.

Ved lovforslaget er der forudset følgende forhøjelser:

Enkeltbilletpriserne forhøjes med ca. 11 pct. fra 14,4 til 16 øre pr. km på 2. klasse og fra 21,6 til 24 øre pr. km på 1. klasse.

For dobbeltbilletpriserens vedkommende må forhøjelsen ses på baggrund af, at der samtidig med ophævelsen af weekendbilletordningen er forudset indførelse af dobbeltbilletletter for alle afstande med 3 dages gyldighed. For sådanne billetletter vil der for afstande på 50 km og derover blive tale om en større reduktion i billetprisen i forholdet til 2 enkeltbilletletter end nu.

Hidtil svarede alle dobbeltbilletpriser til enkeltbilletpris med tillæg af 50 pct. Dette forhold forudses ændret, således at 3 dages dobbeltbilletternes priser for 50 km og derover vil svare til enkeltbilletpris + 35 pct., medens priserne for dobbeltbilletletter med 1 måneds gyldighed og dobbeltbilletletter med 3 dages gyldighed for afstande under 30 km i princippet vil svare til enkeltbilletpris med tillæg af 60 pct. For sidstnævnte billetart foretages dog en gradvis reduktion af procenttillægget, således at overgangen til forholdet 1 til 1,35 ved 50 km udjævnes.

Den maksimale forhøjelse af dobbeltbilletpriserne bliver herefter omkring 18 pct., nemlig for billetletter med 1 måneds gyldighed, medens priserne for 3 dages dobbeltbilletletter, når bortses fra de ganske korte afstande, hvor priserne er så små, at afrunding til hel 10-øre kan spille en rolle, får samme procentvise forhøjelse, der dog aftager med afstandens stigning, indtil priserne fra 50 km og opefter stort set kommer til at svare til de nugældende priser for dobbeltbilletletter med 1 måneds gyldighed og altså på dette sammenligningsgrundlag ikke indeholder nogen stigning.

Priserne for månedskort og ugekort mellem bestemte stationer forhøjes, således at der opnås en samlet merindtægt på ca. 10 pct. af det hidtidige provenu, men således at forhøjelsens hovedvægt lægges på kortene for de længere afstande.

Priserne for månedskort og 10 dages kort mellem samtlige stationer forhøjes med 20 pct., men månedskortene vil, ligesom det allerede er tilfældet for 10 dages kortene, herefter få udvidet gyldighedsområde, idet

[Ministeren for offentlige arbejder.]

de også vil blive gyldige til de af statsbanerne drevne automobilruter.

Banepakketaksterne forhøjes, således at forhøjelsen varierer fra 50 øre for de mindste pakker til 125 øre for de største (over 20 indtil 25 kg).

Stykgodstaksterne forhøjes med gennemsnitlig 10 pct. Det er hensigten at afpasse forhøjelsen efter transportens art og omkostninger, således at den bliver forholdsvis mindre i de forbindelser, hvor trafikken har et vist omfang og i det væsentlige kan afvikles uden omlæsning, og forholdsvis højere i andre forbindelser.

Vognladningstaksterne ændres, idet der tilsigtes et merprovenu svarende til ca. gennemsnitlig 5 pct. af det hidtidige. Da de eksisterende 4 vognladningsklasser agtes reduceret til 2 ved sammendragning af de 2 højeste og de 2 laveste klasser, vil forhøjelsen virke noget forskelligt på de enkelte godsarter.

Måske bør jeg for at undgå misforståelser tilføje, at biltaksterne på overfarterne — bortset fra tariftekniske reguleringer af lastbiltaksterne, der i og for sig ikke har tilknytning til takstforhøjelserne — ikke påtænkes forhøjet.

Forudsat uændret trafik er de nævnte forhøjelser beregnet til at give følgende omtrentlige merindtægter pr. år:

Billetter . . . . .	20,0	mill. kr.
Abonnementskort . . . . .	4,0	- -
Banepakker . . . . .	2,5	- -
Stykgods . . . . .	9,0	- -
Vognladningsgods . . . . .	7,0	- -

I alt . . . 42,5 mill. kr.

Ud over de ændringer i statsbaneloven, som de ønskede takstforhøjelser nødvendigvis gør, er der medtaget nogle andre ændringer. De hidrører fra, at 2 nye internationale konventioner om befording af personer, rejsegods og gods på jernbaner er trådt i kraft den 1. januar 1965. Det er ønskeligt, at den danske statsbanelov som hidtil ligger så tæt som muligt op ad disse konventioner, men der er dog ved denne lejlighed kun medtaget de mere væsentlige ændringer. Ændringerne er i det store og hele til fordel for godsforsendelserne.

Jeg skal hermed anbefale det foreliggende forslag til ændringer i statsbaneloven til det høje tings velvillige og hurtige behandling.

**Formanden:** Finansministeren har meddelt mig, at han i henhold til § 22 i forretningsordenen for folketinget ønsker at tage det af ham den 27. november 1964 fremsatte forslag til lov om udskrivning af indkomst- og formueskatten til staten for skatteåret 1965-66 tilbage. Ønsker nogen at optage det?

**Poul Møller:** Ja.

**Formanden:** Lovforslaget er optaget af det ærede medlem hr. Poul Møller og ligger herefter til fortsat behandling.

Uden for dagsordenen giver jeg ordet til den højtærede finansminister, for at han kan fremsætte de for hans vedkommende anmeldte lovforslag.

**Finansministeren (Poul Hansen):** Jeg skal herved tillade mig at fremsætte følgende lovforslag for tinget:

*Forslag til lov om ændringer i lov om afgift af spiritus, vin og øl samt i lov om forskellige forbrugsafgifter,*

*forslag til lov om ændring i lov om tobaksafgifter,*

*forslag til lov om forhøjelse af vægtafgift af motorkøretøjer og benzinafgift m. v.,*

*forslag til lov om ændringer i lov om almindelig omsætningsafgift,*

*forslag til lov om afgift af annoncer,*

*forslag til lov om afgift af elektricitet,*

*forslag til lov om forhøjelse af stempelafgift,*

*forslag til lov om forhøjelse af afgift af arv og gave,*

*forslag til lov om forhøjelse af indkomstskat-ten af aktieselskaber m. v.,*

*forslag til lov om ændring af lov om særlig indkomstskat m. v.,*

*forslag til lov om ændring af lov om beskatning af medlemmer af investeringsforeninger og*

*forslag til lov om udskrivning af indkomst- og formueskatten til staten for skatteåret 1965-66.*

Ved fremsættelsen af finanslovforslaget for finansåret 1965-66 understregede jeg