

§ 1, ændringsforslag nr. 1 og § 2, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2, gående ud på indsættelse af en ny paragraf,
vedtoges med 87 stemmer mod 8; 69 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslag nr. 3 og § 3, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Derpå foretoges afstemning vedrørende forslag til lov om ændring i beskatningen af øl.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet udvalgsbehandling.

Man gik sluttelig til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring i lov om tobaksafgifter.

Ændringsforslag nr. 1, gående ud på indsættelse af 3 nye paragraffer foran § 1,
vedtoges med 87 stemmer mod 8; 70 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§§ 1—4
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2, gående ud på indsættelse af en ny paragraf efter § 4,
vedtoges med 87 stemmer mod 8; 70 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§ 5
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet udvalgsbehandling.

Den følgende sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.

(Første behandling findes i tidenden sp. 6236; udvalgets betænkning findes i tillæg B. sp. 1581).

Udenfor betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst, de stillede ændringsforslag og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under eet.

Ordføreren (Poul Hansen [Kalundborg]): Et flertal i udvalget, socialdemokratiets og det radikale venstres repræsentanter, indstiller lovforslaget til vedtagelse med de ændringsforslag, der er stillet af ministeren og tiltrådt af flertallet.

Den almindelige billetprisforhøjelse pr. takstkilometer for fællesklasse bliver kun på 0,8 øre mod det oprindelige forslags 1 øre. Samtidig bliver forhøjelserne for abonnementskort nedsat noget og kommer kun til at udgøre 20 pct. mod de oprindelig foreslåede 25 pct. Endelig udgår den foreslåede forhøjelse af banepakketaksterne af lovforslaget under hensyn til, at det ikke er hensigten nu at gennemføre forslag til lov om posttakstforhøjelserne.

For at opnå det samme økonomiske resultat, som var tilsigtet med det oprindelige lovforslag, er man enedes om, at man fremover skal bibeholde hurtigtogsbilletterne, som det ellers havde været den højtærede ministers hensigt at afskaffe i denne forbindelse.

Jeg skal anbefale ændringsforslagene og selve lovforslaget til vedtagelse.

Tholstrup: Vi kan støtte en forhøjelse af jernbanetaksterne udfra den betragtning, at der må bringes balance i statsbanernes

[Tholstrup.]

regnskab, men om man ensidigt skal lade forhøjelserne gå ud over persontrafikken, er meget tvivlsomt, idet det kan fortolkes som et misbrug af transportmonopolet, om man her lægger vægt på kun at forhøje billetprisen. Den oprindelige tanke må være, at statsbanerne skal tjene befolkningen, men sådan, at der betales ligeligt for det, man nyder. Fremtidige bestræbelser på at opnå balance må gå i retning af, at de forskellige transportområder kan hvile i sig selv, således at persontrafikken eller en del heraf ikke skal bære et underskud på godstrafikken.

Statsbanerne beskyldes ofte for at føre en takstpolitik, der går ud over småskibsfarten og vognmændene. Hvis denne transport er den mest økonomiske, er det et tab for samfundet, når man på kunstig vis med stort tilskud fra skatteyderne omlægger den. Noget sådant må nedsætte vort lands konkurrenceevne overfor udlandet. Jeg vil nævne et enkelt eksempel på en uøkonomisk måde at transportere gods på. Før statsbanerne overtog de sydfynske baner, transporteredes grynmøllens produkter fra Svendborg til Sønderborg med en lille pakkebåd; det var en lille, kort sejlur. Disse varer bliver nu læsset i jernbanevogne og kørt den lange vej op over Odense og Lille-Bæltsbroen ned gennem Sønderjylland og tilbage til Als, en lang, lang tur, som uvægerligt må være dyrere end den lille, korte sejlur. Det er en usund måde at benytte trafikmidlerne på.

Når jeg nævnte en del af persontrafikken, tænkte jeg især på nærtrafikken. Det er forkert at lægge nærtrafikken hindringer i vejen eller pålægge den særlige byrder, idet nærtrafikken er et meget vigtigt led i den spredning af befolkningen, som modvirker en for stor sammenklumpning her i hovedstaden og andre større byer i landet. Nærtrafikken har netop til formål at betjene det publikum, som foretrækker at leve ude i sunde, luftige omgivelser fremfor at være sammenstuede, men de bør ikke straffes af den grund. Det bør være således, at statsbanerne netop beregner billetprisen efter det, som det i realiteten koster at transportere, og ikke efter et forgodtbeholdende, så man tager, hvor man har nemmest ved at tage. Skal disse mennesker først betale en

høj pris for deres billet og derefter i form af skattetilskud betale en del af de andres billetter eller en del af den billige fragt til fordel for erhvervene, som nyder godt af de billige fragter, er vi langt ude. Vi mener, at erhvervene selv må betale for deres transport, og transportudgifterne bør ikke lægges nærtrafikken eller skatteyderne til byrde.

Jeg vil i den forbindelse gerne spørge den højtærede trafikminister, om det ikke vil være nyttigt for både befolkningens og ærede medlemmers kendskab til statsbanernes interne regnskab, at vi her i tinget fik en redegørelse for, hvorledes det forholder sig med de enkelte transportområders rentabilitet. Jeg ville meget gerne vide, hvorledes vognladningsgodsområdet klarer sig, hvorledes det går med personbefordringen, stykgodsbefordringen, færgefarten, for slet ikke at tale om nærtrafikken, i særdeleshed S-togtrafikken. I almindelige private regnskaber deler man områderne op for at se, hvilke grene af virksomheden der betaler sig; det burde også være tilfældet med statsbanernes regnskab. Det er muligt, man har det indenfor statsbanerne, men så bør disse regnskaber være tilgængelige for offentligheden, således at vi her i tinget i fremtiden får lettere ved at tage stilling til lovforslag om takstforhøjelse o. lign. Men da statsbanernes underskud er så højt, som det er — meget nær 100 mill. kr. — kan vi ikke se andet, end at vi må støtte nærværende lovforslag, som går ud på, at vi skulle nærme os balance i dette regnskab.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg mener, at jeg i min fremsættelsestale ret fyldigt har gjort rede for årsagerne til, at vi ønsker en forhøjelse netop af taksterne for persontrafikken, og jeg skal derfor ikke gå ind i nogen diskussion om dette punkt.

Det ærede medlem hr. Tholstrup spurgte mig, om det ikke var muligt, at det høje ting fik statsbanernes regnskab forelagt, så at man kunne se, hvorledes det så ud med regnskabet for hver enkelt transportgruppe, transport af personer, af gods o. s. v., o. s. v. Jeg tror, dette vil være meget, meget vanskeligt, for der er jo for så vidt ikke noget af det, der står ene; det ene griber ind i det andet, og jeg vil anse det for omtrent

[Ministeren for offentlige arbejder.]

umuligt at stille et regnskab op, der giver et rigtigt billede af de enkelte gruppers bæreevne.

Tholstrup: Jeg må jo sige, at det var nærmest en falliterklæring, rent regnskabsmæssigt, at man virkelig i en institution, som, såvidt jeg ved, beskæftiger 25 000 mennesker — eller er det 30 000? vistnok den største forretning, vi har i hele landet — ikke har oversigt over de enkelte grenes bærekraft og rentabilitet. Så tror jeg, vi kommer til at bede om et lovforslag fra den høje regering, gående ud på, at der i fremtiden føres ordentligt regnskab i Danmarks største vognmandsforretning. For det er jo i allerhøjeste grad angribeligt. At tænke sig en sådan måde at føre regnskab på i en forretning!

Hvad skulle vi gøre, som driver privat forretning, hvis vi ikke kendte de enkelte afdelingers bæreevne og rentabilitet? Da var vi sandelig ude at svømme allesammen. Men vi har jo heller ikke skatteyderne at kunne hente underskuddet fra, hvis vi ikke får balance, og det er måske forklaringen på, at statsbanerne kan lave deres regnskab på den måde; det spiller ingen rolle, man kan bare gå til skatteyderne og hente pengene; de betaler, selvom ledelsen ikke forstår at drive forretningen forretningsmæssigt. Derfor kan jeg såmænd godt forstå den bemærkning, der findes i fremsættelsen: at der er taget hensyn til, hvilken evne de pågældende befordringer har til at bære en forhøjelse med mindst risiko for tab af transport. Altså — man lægger afgiften der, hvor man mener at kunne få den, uden at tage hensyn til, om man får dækket de underskudsgivende dele af virksomheden.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslagene nr. 1 og 2 og lovforslagets tekst, 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 begrænsning af adgangen til fradrag i den skattepligtige indkomst af udgifter til vedligeholdelse af visse ejendomme.

(Første behandling findes i tidenden sp. 6236; udvalgets betænkning findes i tillæg B. sp. 1581).

Udenfor betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, de stillede ændringsforslag og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under eet.

Ordføreren (Poul Hansen [Kalundborg]): Også for dette lovforslag gælder det, at det indstilles til vedtagelse af et flertal i udvalget, socialdemokratiets og det radikale venstres repræsentanter, medens et mindretal, venstres og det konservative folkepartis repræsentanter, ikke kan medvirke til dets gennemførelse.

Ved de stillede ændringsforslag sker der to ting. For det første vil der herefter ingen begrænsning ske, for såvidt angår skatteåret 1955—56; det vil altså sige, at de almindelige vedligeholdelsesudgifter, der er afholdt indenfor indeværende kalenderår, vil man som hidtil kunne fradrage i den skattepligtige indkomst. For det andet sker begrænsningen for skatteåret 1956—57 kun for den del af vedligeholdelsesudgifterne, der overstiger 200 kr.

Der er altså under udvalgsbehandlingen foretaget denne lempelse, idet det har været den almindelige opfattelse, at det oprinde-