

[Ministeren for handel, industri og søfart.]
 pågældende virksomhed dog har begrundet formodning om at kunne gennemføre. Den virksomhed, der sandsynliggør en ønskelig eksport, skal derfor i fremtiden kunne få statens garanti for lån til indkøb af råmaterialer, udbetaling af arbejdsløn m. v. samt efter omstændighederne tillige til anskaffelse af maskiner eller værktøj eller udvidelse af bestående anlæg. Det er ikke tanken, at staten i denne gruppe af tilfælde skal stå som direkte långiver, men den finansielle støtte, som er nødvendig for virksomhederne, skal som hidtil ydes gennem de private pengeinstitutter, overfor hvilke staten garanterer.

Om bestemmelserne i den nye § 5 finder jeg anledning til at fremhæve, at jeg lægger vægt på, at der indenfor statens eksportkreditudvalg nedsættes et forretningsudvalg på 5 medlemmer, som på praktisk måde kan gennemgå de indkommende ansøgninger og bringe disse frem til hurtig afgørelse.

Bestemmelserne i den gældende lovs § 4 erstattes med de nye §§ 7 og 8 i lovforslaget. § 7 bestemmer, at der i hvert finansår indenfor et beløb af 10 mill. kr. skal kunne ydes lån af statskassen til virksomheder, der med henblik på eksport iværksætter produktion af varer, til hvis afsætning i udlandet der er knyttet økonomisk eller handelspolitisk interesse, og det siges videre i bestemmelsen, at sådanne lån også skal kunne ydes til igangsættelse, udvidelse og omlægning af de pågældende virksomheder. Jeg anser det for at være af betydning, at der i et vist omfang bliver mulighed for at yde sådanne direkte langfristede lån til virksomheder, der ønsker at tilpasse virksomhedens produktionsforhold til eksport. Det er tanken, at en væsentlig del af de 10 mill. kr., som bestemmelsen giver mulighed for at anvende, skal komme eksportformål tilgode, men man opretholder ved lovforslaget samtidig den hidtidige regel om, at der indenfor beløbet også kan ydes lån til andre virksomheder, der også fremover vil kunne opnå lån, dersom dette findes på-

krævet for at styrke virksomhedernes konkurrenceevne overfor udlandet eller for at muliggøre fornyelse eller rationalisering af samfundsvigtig produktion.

Den nye § 8 svarer til de i den gældende lovs § 4 indeholdte bestemmelser om ydelse af direkte lån til håndværksvirksomheder, men man har fundet det naturligt, at der også bliver adgang for mindre industrivirksomheder til at opnå lån på tilsvarende vilkår som dem, der er gældende for håndværksvirksomheder.

Endelig finder jeg anledning til at nævne, at det foreslås, at loven får gyldighed indtil udgangen af marts 1960, fordi det vil være af betydning, at eksporterhvervene sættes i stand til på længere sigt at tilrettelægge deres eksport på baggrund af de støtteforanstaltninger, som lovforslaget åbner mulighed for.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til hurtig og villig behandling i det høje ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændringer i statsbaneloven. Som det vil fremgå af bemærkningerne, tilsigter lovforslaget ved visse takstforhøjelser at opnå et bedre økonomisk resultat af statsbanernes drift.

Som det sikkert vil erindres, er det ikke mere end 1½ år siden, at der sidst blev gennemført et lovforslag om takstforhøjelser på statsbanerne tilsigtende en indtægtsforøgelse på ca. 15 mill. kr.

Der blev dengang regnet med nogen nedgang i befordringen som følge af takstforhøjelserne, men denne nedgang viste sig heldigvis at være af forholdsvis beskedent omfang, bl. a. på grund af akkvisitionsvirksomhed fra statsbanernes side (f. eks. indførelse af weekendbilletter m. v.), således at statsbanernes driftsindtægter i 1953—54 ialt blev ca. 28,8 mill. kr. større end i 1952—53. De egentlige driftsudgifter steg med ca. 8,1 mill. kr. og afskrivning og for-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

rentning med ca. 4,8 mill. kr., således at det endelige regnskabsmæssige resultat for 1953—54 forbedredes med ca. 15,9 mill. kr. i forhold til det foregående år. Statens tilskud til driften udgjorde, som anført i bemærkningerne, for det nævnte driftsår ca. 66 mill. kr., hvoraf de ca. 46 mill. kr. faldt på afskrivning og forrentning og altså ca. 20 mill. kr. på selve driften.

De første måneder i indeværende finansår viser en stigende tendens for både indtægter og udgifter, men tegn til stagnation i trafikken, således at der for det indeværende år ikke kan regnes med nogen forbedring af væsentlig betydning af driftsresultatet i relation til sidste års resultat.

Uanset den omtalte bedring i statsbanernes regnskab har man imidlertid fundet det betimeligt at stille forslag om forskellige takstændringer, og med hensyn til provenuet af disse har man stilet efter en merindtægt på ca. 20 mill. kr., svarende til dækning af det egentlige driftsunderskud, som det var i 1953—54.

Herved må det tages i betragtning, at enhver takstforhøjelse — og i jo højere grad, jo højere takstniveauet i forvejen er — må påregnes at medføre et tab af transporter og især for tiden, hvor jernbanen er udsat for en meget stærk konkurrence fra andre transportørets side. Et højere skøn over størrelsen af et sådant påregeligt transporttab er det meget vanskeligt at anlægge, idet foruden selve taksternes størrelse tillige kundernes købeevne og de vilkår, hvorunder de konkurrerende transportvirksomheder kan arbejde, influerer stærkt på jernbanernes benyttelse.

Som det nærmere er vist i bemærkningerne, har man anslået de ved dette lovforslag tilsigtede takstændringer til — forudsat at trafikken bevares uforandret — at give ca. 25 mill. kr., hvilket anses for nødvendigt, når nettoresultatet — afvandringen af trafik taget i betragtning — skal stile mod de nævnte 20 mill. kr.

Ved bedømmelsen af, hvorledes takstforhøjelsen bør fordeles på de forskellige slags befordringer, personer, gods m. v., har man søgt at tage hensyn til, hvilken evne de pågældende befordringer har til at bære en forhøjelse med mindst risiko for tab af transport. Herved har man ment, at gods-

befordringen for tiden dårligst kan tåle en forhøjelse, og at indtægten af personbefordringen repræsenterer en så stor del af de samlede indtægter, at det tilsigtede resultat ikke vil kunne opnås, uden at denne befordring bærer en væsentlig del af forhøjelsen. Som det nærmere er specificeret i bemærkningerne til lovforslaget, er ca. $\frac{3}{4}$ af forhøjelsen forudsat lagt på personbefordringen.

Om de enkelte ændringer skal jeg herefter nærmere sige følgende, idet jeg selvfølgelig er rede til i det udvalg, der formentlig nedsættes til gennemgang af lovforslaget, at forelægge statsbanernes mere detaljerede forslag på de enkelte punkter:

Som det iøvrigt er sagt i bemærkningerne, har statsbanerne og Københavns kommune aftale om ensartede takster, for så vidt angår bybaneområdet i København, og en forhøjelse af statsbanernes takster indenfor dette område forudsætter forhandling mellem bystyret og statsbanerne. Sådanne forhandlinger er indledet, og da Københavns kommune selv arbejder med forslag til takstforhøjelse på sporvejene, er der al mulig udsigt til, at forhøjelse for disse og statsbanerne vil kunne foretages samtidig og senest 1. januar 1955.

Forhøjelsen af taksterne for de mindre banepakker sker i forståelse med postvæsenet. Et hertil sigtende forslag til lov om ændringer i postloven fremsættes samtidig for det høje ting.

Bortset fra bybanebilletterne, hvor forhøjelsen som nævnt vil følge sporvejenes, foreslås billetpriserne forhøjet med ca. 11 pct. Til gengæld er det hensigten at ophæve det hidtil regnede hurtigtogstillæg, der for en enkeltbillet til fællesklassen for tiden udgør 1 kr., 1 kr. 50 øre eller 2 kr. 50 øre alt efter afstanden. Dette vil for adskillige af de afstande, hvorover de rejsende normalt benytter hurtigtog, betyde, at den generelle forhøjelse reduceres eller helt udlignes, nemlig i de forbindelser, hvor 11 pct. af den almindelige billetpris ikke når op på det beløb, som hurtigtogsbilletten nu koster.

For abonnementskort er der foreslået en større forhøjelse, nemlig på 25 pct. Grunden hertil er, at disse priser ikke ved de forskellige takstforhøjelser, der har fundet sted i de senere år, har fulgt med priserne på almindelige billetter; ved forhøjelsen i 1953 blev kortpriserne (bortset fra 8 dages kort)

[Ministeren for offentlige arbejder.]

slet ikke ændret. Som det nærmere er belyst ved eksempler i bemærkningerne til lovforslaget, gives der rejsende med kort mellem to stationer en rabat på 50—75 pct. i forhold til almindelige rejsende med dobbeltbilletter, og for rejsende med kort til rejse mellem samtlige stationer svarer månedsprisen for kortet kun til 2 dobbeltbilletter København—Horsens for 1. klasse og København—Aarhus for fællesklassen. Det må altså siges, at prisen for disse kort ligger urimelig lavt. Rent forretningsmæssigt set vil det være et område, hvor en forhøjelse kan tages uden stor risiko for transporttab; på den anden side taler sociale og erhvervs-mæssige hensyn for en ret lav pris. Den foreslåede takstændring skulle skifte sol og vind lige mellem disse forskellige hensyn.

Også på dette felt vil statsbanerne i forbindelse med takstændringen forlade en tradition, nemlig den, at der for kortene regnes en højere pris for den første måned og en lavere fornyelsespris for hver følgende måned, og gå over til at regne samme pris for hver måned. En sådan ændring vil sikkert blive hilst med glæde af abonnenterne, idet disse bliver stillet gunstigere end hidtil, når de genoptager abonnementet efter en afbrydelse.

De 5 mill. kr., som er tænkt lagt på godstaksterne, vil stort set kun vedrøre stykgodstaksterne og svare til en gennemsnitlig forhøjelse af disse med ca. 10 pct. Statsbanerne er i gang med at undersøge, hvorledes denne forhøjelse mest hensigtsmæssigt kan fordeles på de forskellige stykgodstakster og afstande, således at transporttab i videst muligt omfang undgås.

Med disse bemærkninger, som jeg — som allerede sagt — gerne uddyber i det eventuelle udvalg, tillader jeg mig at indstille lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Jeg tillader mig dernæst for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i postloven.*

Post- og telegrafvæsenet havde vel som helhed et betydeligt overskud i det forløbne finansår, men efter de i foråret gennemførte lønforhøjelser, der for post- og telegrafvæsenet betyder en merudgift på ca. 9 mill. kr. i det indeværende finansår og ca. 11 mill. kr. i det følgende finansår, er der for

de egentlige postforretningers vedkommende ikke noget overskud, og for en del af disse er portoen for lav.

Det må derfor anses for forretningsmæssigt rigtig at foretage en forhøjelse af visse posttakster, navnlig takster for forretninger, på hvilke udgiften til manuel arbejdskraft hviler særlig tungt.

En almindelig forhøjelse af brevportoen er ikke foreslået, idet en sådan anses for betænkelig. Derimod har man ment at burde foreslå en forhøjelse på et enkelt punkt ved at ændre den laveste vægtsats, 50 g, til 20 g, hvorved Danmark kommer på linie med de øvrige nordiske lande. Dette vil lette den af Nordisk Råd foreslåede overgang til anvendelse af de indenrigske takster for breve i den nordiske udveksling.

Med hensyn til avisportoen er at bemærke, at post- og telegrafvæsenet kalkulationsmæssigt ikke kan afsætte mere til omdeling af dagbladene end en brøkdel (vel nærmest $\frac{1}{3}$) af det, som omdelingen koster ved anvendelse af tariflønnet arbejdskraft.

De foreslåede takstforhøjelser påregnes at ville indbringe årlig:

Brevforsendelser	1 000 000 kr.
Pakker	1 000 000 -
Postanvisninger	200 000 -
Postoprævninger og postindkasseringer	1 500 000 -
Aviser	3 000 000 -
	<hr/>
	6 700 000 kr.

Med hensyn til de øvrige poster skal jeg iøvrigt henvise til de i bemærkningerne til lovforslaget givne oplysninger.

Det påtænkes samtidig administrativt at forhøje en del takster. Disse må forventes at give følgende omtrentlige merindtægter:

Den særlig lave danske takst for tryksager, de såkaldte „rene tryksager“, bortfalder, således at der fremtidig kun bliver een takst for tryksager. (På de 2 første vægtsatser kan der blive tale om at yde en rabat ved samtidig afsendelse i meget stort antal) . .	1 500 000 kr.
Udbetalingskort (kontant udbetaling gennem et posthus), for hvilke taksten vil blive forhøjet fra 60 til 70 øre . .	400 000 -