

[Finansministeren.]

nes efter varenes alkoholstyrke. Forhøjelsen af engrosomsætningen er imidlertid foreslået fastsat således, at der sker en forhøjelse af den samlede spiritusbeskatning, der ligger nogenlunde på niveau med de foreslåede forhøjelser af øl- og vinbeskatningen. Det er dog klart, at afgiftsforhøjelsen netop på grund af, at beskatningen af spiritus er en kombination af beskatning efter styrke og beskatning efter værdi, ikke bliver den samme for forskellige spiritusarter. Til nærmere belysning af den foreslåede afgiftsforhøjelse skal jeg oplyse, at afgiften for en helflaske dansk taffelakvavit efter forslaget vil stige med godt 3 kr. pr. helflaske, og at afgiften for en god cognac indført på flaske vil blive forøget med 7 kr. 50 øre-8 kr. pr. helflaske.

Det er klart, at afgiftsforhøjelser som de foreslåede med den nuværende beskatning af omsætningen af stærke drikke på restaurationer på 25 pct. af serveringsprisen inklusive restaurationsafgiften ville bevirke et kraftigt udslag i restaurationspriserne. Regeringen har imidlertid fundet det rigtig at søge undgået, at afgiftsforhøjelse i produktions- og engrosled for øl, vin og spiritus slår igennem i restaurationspriserne. I forbindelse med de foreslåede afgiftsforhøjelser er det derfor foreslået, at restaurationsafgiften samtidig reguleres på en sådan måde, at restaurationspriserne alt i alt skulle kunne holdes uændrede trods gennemførelse af afgiftsforhøjelserne.

De foreslåede ændringer i beskatningen af spiritus, vin og øl kan — under forudsætning af, at der ikke sker nogen væsentlig ændring i forbrugsudviklingen — skønsmæssigt anslås at ville indbringe ca. 75 mill. kr. på et år.

Forslaget om forhøjelse af benzinafgifterne går ud på at forhøje den statskassen tilfaldende tillægsafgift med 10 øre pr. l svarende til en merindtægt på godt 100 mill. kr.

Forhøjelsen foreslås gennemført efter samme regler som den sidst foretagne forhøjelse i 1955, d. v. s. at benzin, som ifølge benzinafgiftsloven er fritaget for afgift, f. eks. den farvede benzin til landbrugs-traktorer, også fritages for den nu foreslåede forhøjelse.

For så vidt angår den vægtafgift, som betales af ikke-benzindrevne køretøjer, er det hensigten i nær fremtid at fremsætte lovforslag om en forhøjelse, som svarer til forhøjelsen af benzinafgiften. På grund af særlige forhold, som gør sig gældende med hensyn til vægtafgiften, herunder de gældende betalingsterminer, kan en sådan tilpasning ikke foretages med virkning fra samme tidspunkt som forhøjelsen af benzinafgiften, og jeg har derfor fundet det på sin plads at benytte lejligheden til at foretage en teknisk gennemgang af vægtafgiftslovene med henblik på en ønskelig forenkling af de for denne afgift gældende regler. I det jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til de to lovforslag, skal jeg hermed anbefale disse til velvillig og hurtig behandling.

Jeg skal endvidere tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring i lov om indkomstbeskatning af aktieselskaber m. v.*

Forslaget indeholder forskellige ændringer til den ny selskabsskattelov, der gennemførtes i juni 1960, og som skal træde i kraft for det kommende skatteår, skatteåret 1962-63. Der er ikke tale om ny regler af principiel karakter, men alene om mere teknisk betonedede ændringer, der dels er foranlediget af senere gennemført lovgivning, dels har til formål at tydeliggøre enkelte af lovens bestemmelser.

Ved ændringen til § 3 foreslås Dansk Landbrugs Realkreditfond og Danmarks Skibskreditfond sidestillet med de øvrige realkreditinstitutioner, der er skattefri af deres indtægt ved statutmæssig virksomhed.

Ændringen til § 10 går ud på at fastslå, at selskaber og foreninger, der for indeværende skatteår ansættes på grundlag af indkomsten i et tidligere regnskabsår end normalt, også skal fortsætte med denne praksis for skatteåret 1962-63 og kommende skatteår.

Efter de ny regler i § 17 vil flere selskaber end hidtil kunne få datterselskabslempeelse. De ny regler er noget enklere end de hidtidige bestemmelser. Det er derfor ikke længere nødvendigt, at alle disse sager behandles både af ligningsdirektoratet og skattedepartementet. Det foreslås derfor

[Finansministeren.]

ved en ændring til § 17 at bemyndige finansministeren til at overlade behandlingen til ligningsdirektoratet.

Ændringerne til §§ 31 og 35 har til formål at tydeliggøre reglerne om, hvorledes aktieselskabsskatten beregnes i tilfælde af sambeskatning og efter de særlige overgangsregler.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til folketingets velvillige behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg har herved den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændringer i statsbaneloven*, tagende sigte på en forhøjelse af statsbanernes takster.

En sådan forhøjelse er nødvendiggjort af de i foråret indtrufne stigninger i lønningerne og af de gennemførte arbejdstidsforkortelser for statens tjenestemænd m. v., idet der herved må regnes med at være påført statsbanerne en merudgift på ca. 65 mill. kr. årlig. Det driftsoverskud på 29 mill. kr., der fremkom i driftsåret 1960-61, må herefter — uanset udgiftsbesparelser ved fortsatte rationaliseringsforanstaltninger — påregnes, hvis der ikke gennemføres takstforhøjelser, at blive forvandlet til et ganske betydeligt driftsunderskud.

For så hurtigt som muligt at skaffe nogen forhøjelse af statsbanernes indtægter blev der pr. 1. juli i år inden for lovens rammer administrativt gennemført en forhøjelse af taksterne for stykgods og banepakker, som for den del af driftsåret 1961-62, hvori disse forhøjelser kommer til at virke, skønnes at ville give en indtægtsforøgelse på ca. 10,5 mill. kr. En tilsvarende forhøjelse for persontaksternes vedkommende kan kun gennemføres ved en ændring af statsbaneloven. Der sigtes ved lovforslaget mod et samlet provenu af ca. 40 mill. kr. årligt.

Ud over de egentlige takstforhøjelser foreslås samtidig visse andre ændringer, hvoraf jeg særlig skal fremhæve:

De nuværende bestemmelser om ret til fribefordring af torvegods til nærmeste købstad foreslås ophævet. Det omhandlede torvegods forekommer kun i yderst ringe omfang, og tiden må nærmest siges at være løbet fra denne særbestemmelse.

Endvidere foreslås hjemmel til at fastsætte et tillæg til den ordinære fragt for stykgods til og fra stationer, der betjenes af statsbanernes lastbiler. Tillægget skal tjene til at dække omkostningerne ved den nævnte lastbilkørsel, og det er hensigten samtidig med tillæggets eventuelle indførelse at afskaffe de gebyrer, som i dag opkræves for afhentning og tilbringning på forsændernes bopæl, således at der for disse godsforsendernes vedkommende ingen reelle ændringer indtræder.

Til de enkelte foreslåede takstforhøjelser skal jeg bemærke:

Billetpriserne foreslås forhøjet med 10 pct. fra 18 øre til 19,8 øre pr. km på 1. klasse og fra 12 øre til 13,2 øre pr. km på 2. klasse for enkeltbilletternes vedkommende. For dobbeltbilletternes vedkommende bibeholdes de nugældende regler, hvorefter dobbeltbilletprisen svarer til enkeltbilletprisen med et tillæg på 50 pct.

Månedskort til rejser mellem bestemte stationer påtænkes forhøjet med ca. 20 pct. under hensyn til, at disse kort er meget billige både i forhold til de almindelige billetpriser og til de takster, der var gældende før krigen — nærmere bestemt i 1935 — og taksterne har langtfra fulgt den almindelige prisstigning, for slet ikke at tale om stigningen i arbejds lønningerne.

Jeg kan således nævne, at medens månedskortpriserne indtil 1960 kun er steget 2,15 gang de tilsvarende priser i 1935, er billetpriserne steget 2,4 gang, detailpristallet 2,66 gang, og arbejds lønnen endda 4,46 gang de tilsvarende tal i 1935. Der bliver således ikke ved den foreslåede forhøjelse tale om en fuldstændig ajourføring af kortpriserne, men forholdet rettes noget op.

Priserne for ugekort sættes i et bestemt forhold til priserne for månedskort, nemlig månedskortprisen divideret med 3,5.

Priserne for månedskort til rejser mellem samtlige stationer, 15 dages og 8 dages kort foreslås forhøjet med ca. 15 pct.

Indskrivningsgebyret for rejsegods, der nu er gradueret efter 3 afstandszoner (indtil 100 km, 101 km-200 km og over 200 km), foreslås fremtidig fastsat til 2 afstandszoner (indtil 150 km og over 150 km) og samtidig forhøjet for de fleste afstandes vedkommende.