

## [Finansministeren.]

denhed ved forslag om nedsættelse af finanslovens bevillinger, hvor der har været tvivl om størrelsen af et eventuelt mindreforbrug.

Det er således muligt, at det endelige regnskabsmæssige kasseoverskud i finansåret 1966-67 vil blive noget større end de 792,9 mill. kr., tillægsbevillingsforslaget indebærer. Jeg henviser herom til oversigten pag. 21 i anmærkningerne til tillægsbevillingslovforslaget.

Dette resultat må karakteriseres som tilfredsstillende, ikke mindst på baggrund af, at de stedfundne løn- og prisstigninger har medført en merudgift på ca. 165 mill. kr. ud over den ved finanslovens vedtagelse skønnede virkning. Denne merudgift er i et vist omfang modsvaret af, at statens indtægter er steget som følge af prisudviklingen, men hovedparten må tilskrives, at der gennem hele året er ført en stram udgiftspolitik, hvorved der er tilvejebragt den fornødne reale besparelse på budgettet.

Med disse bemærkninger, og idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende anmærkninger, skal jeg anbefale forslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

## Ministeren for offentlige arbejder (Horn):

Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring 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, idet den sidst foretagne takstforhøjelse fra 1. maj 1965 kun for en mindre del har modsvaret de stigninger i lønudgifterne, som trods personale reduktioner og rationaliseringsforanstaltninger er indtrådt siden efteråret 1964, som egentlig dannede basis for den nævnte takstforhøjelse. Jeg skal i øvrigt tillade mig at henvise til den nærmere redegørelse for disse udgiftsbevægelser i bemærkningerne til lovforslaget.

Til de enkelte i lovforslaget forudsete forhøjelser skal jeg fremkomme med følgende supplerende bemærkninger:

Billetpriserne er forudset opbygget på den måde, at de ønskede maksimale kilometerpriser, 20 øre i 2. klasse og 30 øre i

1. klasse, kun udnyttes for de allerkorteste befordringsafstande, medens de reduceres jævnt glidende, indtil de ved befordringsafstande på 50 km og derover kun udgør 18 henholdsvis 27 øre pr. km mod de i dag regnede kilometerpriser på 16 henholdsvis 24 øre. De billige 3 dages dobbeltbilletter, hvis priser hidtil har været 35 pct. større end enkeltbilletterpriserne for tilsvarende afstande på 50 km og derover, vil fremtidig komme til at svare til enkeltbilletpris med tillæg af 40 pct., medens månedsdobbeltbilletterpriserne for afstande på 50 km og derover som hidtil skal koste 60 pct. mere end enkeltbilletterpriserne for de tilsvarende afstande. 3 dages dobbeltbilletter for afstande under 50 km skal som hidtil principielt koste enkeltbilletpris med tillæg af 60 pct. med gradvis nedtrapning til forholdet 1 til 1,4 ved 50 km. Resultatet af disse ændringer kan kort udtrykkes på den måde, at billetpriser for korte afstande får de forholdsvis største forhøjelser, og 3 dages dobbeltbilletterne forhøjes forholdsvis lidt mere end månedsdobbeltbilletterne.

Priserne for abonnementskort forhøjes ret regelmæssigt med ca. 20 pct. for at opnå et noget mere rimeligt forhold til billetpriserne, når de rejsemuligheder, kortene giver adgang til, tages i betragtning. Det må dog fremhæves, at man for nærværende har givet afkald på at forfølge disse kommercielle synspunkter fuldt ud. Havde man gjort det, ville endnu større forhøjelser for disse rejsehjemmeler være blevet resultatet. Særlig kort til bestemte strækninger for unge mennesker byder så billige befordringsmuligheder, at der med rette kan tales om en social belastning, for hvilken det ikke ville være ubegrundet at yde banerne et særligt tilskud.

Takstforhøjelserne for godsbefordring er søgt lagt på de befordringer, hvis rentabilitet må anses for tvivlsom, set på baggrund af det personaleforbrug, de giver anledning til, men i øvrigt er der også taget passende hensyn til de sandsynlige muligheder for at opnå den ønskede gevinst, således som forholdene på det almindelige transportmarked udvikler sig.

For motorkøretøjer på færgeoverfarterne foretages en forhøjelse, der tilsigter en samlet forøgelse af det hidtidige provenu på ca. 10 pct. Forhøjelsen agtes lagt på de områr-