

[Holmberg.]

institutionerne, men det ville måske være rigtigere, at de beløb, det her drejer sig om — de må være ret store — blev tilskrevet DSB, så vi bedre kunne bedømme det underskud, som der naturligvis også er uden dette.

Men vi tilsiger velvillig udvalgsbehandling.

Bilgrav-Nielsen: Det radikale venstre kan umiddelbart give sin tilslutning til dette lovforslag for så vidt angår de bestemmelser, der tilsigter at bringe statsbaneloven i overensstemmelse med internationale konventioner, og for så vidt angår de ændringer, der er af mere lovteknisk karakter. Ligeledes kan vi tilslutte os, at ministeren får bemyndigelse til at fastsætte særlige regler for efterbetaling for rejsende, der på uregelmæssigt kontrollerede strækninger ikke har de nødvendige rejsepapirer.

Hvad derimod angår spørgsmålet om at give ministeren mulighed for at regulere taksterne i takt med pristallet, vil det jo nok kræve lidt mere klarhed. Efter ministerens fremsættelsestale at dømme kunne noget også tyde på, at heller ikke ministeren selv er helt sikker på, om det nu er rigtigt at gøre det. Selvfølgelig er det rigtigt, at det kan være generende for statsbanerne, at stigningerne i omkostningerne, i lønningerne, ikke umiddelbart smitter af på billetpriserne, men først må gennem folketinget, hvorefter priserne og lønningerne kan være steget yderligere og skævheden derved bevares. Spørgsmålet, om det alligevel er rigtigt at pristalsregulere billetpriserne, må kræve nøjere omtanke, og det må i den forbindelse overvejes, om junipristallet 1966, som jo er nævnt i bemærkningerne, i givet fald er det rigtige udgangspunkt, idet dette pristal jo var grundlaget for de forhøjelser, folketinget vedtog for et år siden. Endelig må det klargøres, hvilke konsekvenser det vil få for billetpriserne, hvis man lægger de tre pristalsportioner, der er udløst siden sidste takstforhøjelse, til grund for en ny regulering.

Med disse få bemærkninger skal jeg tilsige velvillighed i udvalgsarbejdet.

Arne Larsen: Jeg skal heller ikke knytte så særlig mange bemærkninger til forslaget

til statsbanelov; det er jo en almindelig revision, ajourføring og tilpasning til internationale konventioner om befordring af personer, rejsegods og gods på jernbaner osv. Det er en række lovtekniske ændringer, som jeg er helt enig med ministeren i.

Men der er jo det principielle problem, spørgsmålet om fastsættelse af taksterne, hvor der jo her er en nydannelse. Ministeren er ikke selv særlig på det rene med, om det er det rigtige, der er foreslået, og samtlige foregående ordførere har i og for sig også udtalt visse betænkeligheder i denne forbindelse. Jeg må melde mig med de samme betænkeligheder; jeg er ikke helt sikker på, at en pristalsregulering vil være det rigtige. Spørgsmålet er i øvrigt også, om man vil bibeholde pristalsregulering af lønninger osv. fremover. Det kan jo godt være, der sker ændringer her, og så er det måske ikke rimeligt at have det indføjet i statsbaneloven. Det er jo sådan, at lønningerne reguleres efter prisstigningerne, og i pristallet indgår altså også omkostninger ved rejser; når stigning er konstateret, udbetales der forhøjede lønninger — dyrtidsportioner — og så skal statsbanerne altså igen have lov til at sætte priserne op — og så har vi jo skruen uden ende. Jeg ved ikke, om det er rigtigt, jeg tror faktisk, det er forkert, men jeg kan da godt se, at en smidigere ordning for takstfastsættelser vil være rimelig.

Jeg har forstået af forslaget, at grundlaget for de takster, vi i øjeblikket har, for 1. klasse 30 øre pr. km og for 2. klasse 20 øre pr. km, skulle være pristallet 118, men nu har vi jo pristallet 127. Vil det sige, at i overmorgen, eller når dette forslag er vedtaget, vil ministeren simpelt hen fastsætte forhøjede kilometertakster ud fra pristallet 127, og hvor meget vil det eventuelt blive? Jeg har også forstået, at momsafgifter skal indarbejdes, og at man her giver ministeren visse bemyndigelser.

Der er en ting, jeg ikke er på det rene med — det er muligvis min fejl, at jeg ikke er i stand til at læse lovteksten rigtigt — men hvordan skal § 53, stk. 7 forstås? Der står nemlig:

„Ved taksternes udregning kan der regnes med kilometerzoner, således at prisen for gruppens største kilometerafstand gælder for hele zonen.“