

[Arne Larsen.]

Jeg kan ikke rigtig se, hvad der ligger deri. Har det nogen relation til nærbanetrafikken? Og hvordan vil prisfastsættelsen for transport på nærbanenettet blive i henhold til forslaget?

I øvrigt synes jeg, at man går lidt for vidt her. Jeg tror, at det, vi har i den gamle lov, på adskillige områder i alle tilfælde, er nok så tilfredsstillende.

Jeg har forstået af forslaget, at man vil undlade billetkontrol på visse strækninger — det er vel nærtrafikken, der her kommer på tale — og jeg har her fået bekymrede nødråb fra folk, som er ansat ved billetkontrollen, men som ikke er fast ansatte ved statsbanerne. De frygter nu, at deres arbejdskraft er overflødig, og at de simpelt hen vil blive afskediget. Jeg vil gerne høre, om ministeren kan sige noget om dette spørgsmål.

Det er stort set de bemærkninger, jeg har. Hvis vi skulle vedtage § 53, stk. 3, vil det vel også få konsekvenser for andre, for private baner, for private rutebiler o. lign., hvis takster jo fastsættes af den koncessionsgivende myndighed. Vil det så også betyde, at disse myndigheder vil begynde at pristalsregulere taksterne? Det kan man vel tænke sig, at de ville gøre. Så det har altså visse videre konsekvenser end lige netop for statsbanerne.

I øvrigt vil jeg tilsige en meget velvillig behandling af forslaget.

Hanne Reintoft: Der er jo i overvejende grad tale om formelle tilpasninger af statsbanelovens bestemmelser, og jeg skal ikke bruge megen tid til at kommentere det. Derimod må jeg knytte nogle principielle bemærkninger til de reelle ændringer, der sker vedrørende bestemmelserne om betaling for befordring.

Det kan næppe være hensigtsmæssigt, at folketinget bemyndiger ministeren til at fastsætte betalingen for befordring, og at denne regulering skal følge pristallets udvikling. Jeg må her fremhæve, at vi har den opfattelse, at takstpolitikken skal være, som den hidtil har været, politisk bestemt og ikke blot rentabilitetsbestemt. Ifølge lovforslagets § 2 pålægges folketinget statsbanerne en befordringspligt, hvoraf må

følge, at statsbanerne kan opretholde linjer, som næppe er rentable, men som samfundet finder det hensigtsmæssigt at opretholde. Når hertil føjes, at der i lovforslagets § 54 og § 55 sættes en grænse for, hvor høje billetpriserne for personbefordring og taksterne for godsbefordring må være, ja, så må vi bede om, at i hvert tilfælde tingets medlemmer undlader at være med i det kor, der råber op om statsbanernes store underskud, når regnskabet foreligger. Man taler jo mod bedre vidende, når man ønsker sig, at statsbanerne skal kunne bruges som et eksempel på, at statsdrift ikke betaler sig. Det er også sjovt, at man i dag nedstemmer, at skolebørn skal have fribefordring, men åbenbart accepterer, at militæret skal have det.

Forholdet er jo netop det, at statsbanerne driver en tilsyneladende ret hårdhændet rationaliseringspolitik, i hvert tilfælde over for de lavere tjenestemandsgupper, der er har klaget gennem deres organisationer. Når underskuddet på statsbanernes regnskab er så stort, som det er, vil jeg derfor gerne spørge ministeren, om han kan redegøre for rentabiliteten af godsbefordringen. Det vil sige: giver statsbanernes godsbefordring overskud eller underskud? Giver det offentlige gennem særlig lave godsbefordringstakster, f. eks. for fragtstykgods i større partier, specielt hvor der er tale om vognladninger, indirekte et tilskud til private erhvervsvirksomheder? Det samme spørgsmål kan også stilles med hensyn til bestemmelserne om taksterne for befordring af letfordærlige varer.

Når jeg stiller disse detaljspørgsmål, er det for at få klarhed over, om der ligger en bevidst takstpolitik bag bestemmelserne i § 55, en takstpolitik, jeg ikke i øvrigt skal diskutere nu; jeg ønsker blot at få be- eller afkræftet en formodning om, at erhvervslivet egentlig bliver ganske godt betjent af DSB og derfor som helhed skulle være mere tilbageholdende med at lade sine repræsentanter kritisere statsbanernes driftspolitik. Hvis DSB ikke kan konkurrere med den private vognmandskørsel, skyldes det vel snarere, at der ikke rationaliseres og investeres på moderne og hensigtsmæssig måde. Så vidt jeg ved, er Københavns godsbanegård absolut forældet, og uden at jeg tør indlade mig i diskussion med mini-