

[Bilgrav-Nielsen.]

give ministeren mulighed for uden om folketinget at regulere taksterne i takt med pristalsudviklingen, så udtrykte jeg som andre ordførere en vis betænkelighed. Imidlertid forstår vi, at det nuværende system er noget usmidigt, og vi kan derfor støtte forslaget om, at ministeren i fremtiden med finansudvalgets godkendelse kan regulere taksterne.

Under udvalgsarbejdet blev der rejst en række andre spørgsmål, som allerede er omtalt af tidligere ordførere, og som jeg ikke skal fordybe mig særlig meget i. Det gælder bl. a.: spørgsmålet om, hvorvidt det er muligt og ønskeligt, at statsbanerne opretter datterselskaber. Det er min opfattelse, at overvejelser af denne art kan være nyttige, men at der samtidig må foretages en grundig udredning omkring hele vores trafikpolitik og ikke mindst hvad angår den placering, banerne i fremtiden skal have i det samlede trafiksystem. Udvalget har da også i betænkningen udtrykt ønske om en debat om DSBs fremtid, og jeg tror, det ville være ønskeligt, om vi kunne få en sådan debat inden alt for længe. Jeg forstår, at der er enighed om dette blandt ordførerne.

Jeg håber, ministeren er af samme indstilling, således at vi her kan få alle de ting op til diskussion, som det er nødvendigt at diskutere i denne sammenhæng — statsbanernes takstpolitik såvel som de organisatoriske forhold. Vi må jo indrømme, at med den udvikling, der er i gang med hensyn til nye trafikinvesteringer, anlæg af lufthavne, broer og veje, er det nødvendigt, at vi også tager statsbanernes hele placering i trafiknettet med ind i overvejelserne.

Jeg håber, vi får denne debat, og jeg synes, vi i første del af baneplanudvalgets betænkning har et godt udgangspunkt. Hvis man samtidig tør håbe, at trafikkommissionen inden alt for længe kan begynde at barsle, som det blev udtrykt af hr. Horn, så tror jeg, at vi har et godt grundlag at

bedømme hele statsbanernes problematik på.

Jeg skal med disse ord anbefale, at man vedtager de stillede ændringsforslag.

Arne Larsen: Stort set er socialistisk folkeparti tilfreds med den udformning, statsbaneloven efter udvalgsarbejdet nu får. Ved første behandling var der jo fra alle sider stor betænkelighed især ved den udformning, som § 53, stk. 3, havde fået, hvorefter banetaksterne fremover skulle reguleres efter pristal. Det er jo imidlertid nu resulteret i et ændringsforslag til denne paragraf. Vi forstår udmærket det ønskelige i at komme bort fra den hidtidige praksis ved takstreguleringerne, som var besværlig og langsommelig, og som bevirkede, at takstreguleringerne altid hinkede langt bag efter omkostningsudviklingen. Om vi så har fundet en bedre løsning ved, at ministeren nu med samtykke af finansudvalget kan fastsætte takster, uden at det skal til behandling i folketinget, vil tiden vel vise. Jeg går ud fra som en given ting, men vil gerne have min opfattelse bekræftet, at de beføjelser til takstregulering, der nu gives ministeren og finansudvalget i forening, kun drejer sig om maksimaltaksterne, sådan som disse er opstillet i §§ 54 og 55, altså om, hvorvidt kilometerprisen skal være 25, 30 eller 35 øre m. m., hvorimod en virkelig tilbundsgående og en principiel ændring af DSBs takstpolitik fortsat skal til behandling i folketinget og af ministeren fremsættes som lovforslag — hvis noget i den retning altså skulle vise sig ønskeligt.

Hvis min opfattelse af ændringen til lovens § 53, stk. 3, således som jeg her har fremstillet den, er rigtig, kan vi give tilslutning til dette ændringsforslag.

En interessant ting i betænkningen er udvalgets opfordring til ministeren om at undersøge, hvorvidt det er ønskeligt, at DSB opretter datterselskaber. Hertil kan jeg sige, at socialistisk folkeparti er positivt indstillet. De danske statsbaner som sådan,