

Forslag

til

Lov om ændringer i statsbaneloven.

Fremsat den 3. februar 1965 af *ministeren for offentlige arbejder.*

§ 1.

I statsbaneloven (lov nr. 210 af 11. juni 1959) foretages følgende ændringer:

1. I § 24, stk. 6, tilføjes et nyt punkt e. således:

„e. angivelser vedrørende opfyldelsen af told- og andre myndigheders forskrifter efter § 32, stk. 2.“

2. § 32, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. Dog kan afsenderen ved en påtegning derom i fragtbrevet eller adressaten, når afsenderen ikke har givet en sådan påtegning forlange:

- a. selv eller ved en befuldmægtiget at overvære de i stk. 1 omhandlede forretninger for at give enhver oplysning og fremsætte formålstjenlige bemærkninger;
- b. selv eller ved en befuldmægtiget at foretage disse forretninger og eventuelt betale tolden og andre omkostninger.

Hverken afsenderen eller adressaten eller deres befuldmægtigede har ret til at tage godset i besiddelse.“

3. § 37, stk. 5, affattes således:

„Stk. 5. Afsenderens ret til at ændre fragtkontrakten ophører, selv om han er i besiddelse af fragtbrevduplikatet, når adressaten har:

- a. indløst fragtbrevet eller
- b. gjort sine af fragtkontrakten følgende rettigheder efter § 33, stk. 3, gældende eller
- c. benyttet sig af sine af § 32, stk. 2 b) følgende rettigheder.“

Min. f. off. arb. j.nr. II Aa 5-1965.

4. I § 40, stk. 3, tilføjes et nyt punkt h. således:

„h. opfyldelsen af told- eller andre administrative myndigheders forskrifter ved afsenderen, adressaten eller en befuldmægtiget for en af disse.“

5. § 45, stk. 1 og stk. 2, affattes således:

„§ 45. Når leveringsfristen er overskredet, og den berettigede ikke påviser, at der derved er opstået noget tab, skal jernbanen betale en tiendedel af fragten for hver påbegyndte tiendedel, hvormed leveringsfristen er overskredet. Erstatningen kan ikke overstige en fjerdedel af fragten.

Stk. 2. Påvises det, at der ved overskridelsen af leveringsfristen er opstået et tab, betales for dette tab en erstatning, som ikke kan overstige det dobbelte af fragten.“

6. § 48, stk. 3, affattes således:

„Stk. 3. Krav mod jernbanen ved andre fra fragtkontrakten hidrørende krav tilkommer afsenderen indtil det tidspunkt, da adressaten enten har indløst fragtbrevet eller gjort de ham efter § 33, stk. 3 eller § 32, stk. 2 b), tilkommende rettigheder gældende, og adressaten fra dette tidspunkt.“

7. § 53, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. For billetter må grundtaksten pr. kilometer, jfr. § 57, stk. 4 (bortset fra afrunding af kilometerafstanden og selve billetprisen) ikke overstige:

For 1. klasse.....	24 øre
— 2. —	16 —“

8. § 53, stk. 8, affattes således:

„Stk. 8. Priserne for et 1 månedes abonnementskort til rejse mellem samtlige stationer må ikke overstige:

For 1. klasse 300 kr.
— 2. — 240 —“

9. § 54, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. Taksterne pr. 100 kg beregnet vægt må inden afrunding opad til hel øre ikke overstige:

For ilstykgoods:

250 øre med tillæg af 12,5 øre pr. km.

for fragtstykgods:

170 øre med tillæg af 8 øre pr. km.

for almindeligt vognladningsgods:

100 øre med tillæg af 2,5 øre pr. km.“

10. § 54, stk. 4, affattes således:

„Stk. 4. Ministeren kan fastsætte særlige regler for beregning af fragt for befording som stykgods med henblik på genstande, der i forhold til vægten er særlig rumindtagende, eller som er særlig omfangsrige eller tunge, samt for befording af stoffer og genstande, hvis befording kræver sikringsforanstaltninger. Endvidere kan ministeren fastsætte et tillæg til fragten for sendinger, for hvilke fragten og andre omkostninger helt eller delvis skal opkræves hos adressaten, for stykgodssendinger i forbindelse, der kræver omlæsning eller be-

fording med lastautomobil, for befording af vognladningsgods i lukket vogn og for befording af levende dyr med personførende tog. Endelig kan ministeren fastsætte betaling for levering af presenninger til dækning af gods i åben vogn og for befording af gods, der ønskes sendt i specialvogne eller på særlige betingelser, samt i særlige tilfælde fastsætte undtagelsesariffer.“

11. § 55, stk. 1, affattes således:

„Banepakker skal befordres mellem alle hertil indrettede ekspeditionssteder, når de er påklæbet statsbanefrimærker til en af ministeren fastsat takst.

Taksterne må ikke overstige:

For en pakke af vægt indtil 5 kg.	2,25 kr.
over 5 kg indtil 10 kg	3,00 -
- 10 - - 15 -	4,00 -
- 15 - - 20 -	5,00 -
- 20 - - 25 -	6,00 —“

12. § 59, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. Ministeren kan endvidere fastsætte regler, hvorefter generaldirektøren i særlige tilfælde, hvor hensynet til driftens økonomi måtte gøre det ønskeligt, kan nedsætte taksterne med indtil 50 pct.“

§ 2.

Denne lov træder i kraft den 1. april 1965.

Bemærkninger til lovforslaget.

Statsbanerne havde for driftsåret 1963-64 et driftsunderskud på 9,2 mill. kr., og resultatet inklusive afskrivning og forrentning blev et statstilskud på 140,2 mill. kr. For den forløbne del af indeværende driftsår (perioden april-december 1964) er der et driftsoverskud på 28,9 mill. kr. og et statstilskud på 80,4 mill. kr. (De tilsvarende tal for samme periode af driftsåret 1963-64 var et driftsoverskud på 12,4 mill. kr. og et statstilskud på 79,8 mill. kr.).

For den tilbageværende del af driftsåret 1964-65 vil der imidlertid fremkomme væsentligt forøgede lønningsudgifter til tjenestemænd som følge af forhøjelsen pr. 1. januar 1965 med 49 overenskomstportioner, svarende til ca. 50 mill. kr. pr. år For driftsåret 1965-66 vil der formentlig yderligere ske

en forhøjelse af dyrtidstillægget, hvortil kommer, at der efter al sandsynlighed må regnes med yderligere lønstigninger til såvel tjenestemænd som andre ansatte i forbindelse med overenskomstfornyelserne.

Det vil ikke trods fortsatte rationaliseringsforanstaltninger være muligt at opveje forøgede lønningsudgifter af en sådan størrelse, hvorfor man finder det nødvendigt at foretage takstforhøjelser som nedenfor skitseret til et samlet årligt provenu på ca. 42,5 mill. kr.

De omhandlede merindtægter tænkes tilvejebragt således:

1) Billetpriserne forhøjes med ca. 11 pct., idet grundtaksten pr. kilometer ændres fra 14,4 til 16 øre for 2. klasse og fra 21,6 til 24 øre for 1. klasse.

Priserne for dobbeltbillet (nu $1,5 \times$ enkeltbilletsprisen, gyldighedstid 3 dage for afstande under 30 km og 1 måned for større afstande) ændres som følge af, at udstedelse af dobbeltbilletter med 1 måneds gyldighed begrænses til afstande på 50 km og derover i stedet for som hidtil for afstande på 30 km og derover, og udstedelse af dobbeltbilletter med 3 dages gyldighed udvides til at omfatte alle afstande i stedet for som hidtil kun afstande under 30 km. Til gengæld afskaffes weekendbilletterne. Priserne for dobbeltbilletter med 1 måneds gyldighed skal svare til $1,6 \times$ enkeltbilletspriserne, og priserne for dobbeltbilletter med 3 dages gyldighed skal for afstande på 50 km og derover svare til $1,35 \times$ enkeltbilletspriserne, medens de for afstande under 50 km vil svare til $1,6 \times$ enkeltbilletspriserne med en vis aftrapning af priserne, således at der fremkommer en passende overgang til $1,35 \times$ enkeltbilletspriserne ved 50 km. Priserne for dobbeltbilletter med 1 måneds gyldighed stiger herved ca. 18 pct., medens priserne for dobbeltbilletter med 3 dages gyldighed for de korteste afstande stiger med samme procent, men derefter aftager stigningen efterhånden som befordringsafstanden øges, indtil priserne fra 50 km og opefter reelt svarer til de hidtil gældende priser for 1 måneds-dobbeltbilletter.

2) Priserne for månedskort og ugekort mellem bestemte stationer forhøjes i nogen grad stigende efter afstanden, således at der opnås en samlet merindtægt på ca. 10 pct. af det hidtidige provenu.

3) Priserne for månedskort mellem samtlige stationer forhøjes med 20 pct., idet kortene fremtidig, ligesom det allerede nu er tilfældet for 10 dages kort, også skal være gyldige til de af statsbanerne drevne automobilruter.

4) Banepakketaksterne forhøjes med beløb fra 50 øre pr. pakke (for pakker indtil 5 kg) til 125 øre pr. pakke (for pakker over 20 indtil 25 kg).

5) Stykgodstaksterne forhøjes med gennemsnitlig 10 pct. Det er hensigten at indføre udregnede takster i forbindelser mellem knudepunkter, hvor stykgodsbeholdningen har et vist omfang og foregår i det væsentlige uden omlæsning, og anvende noget højere takster, opstillet efter det hidtidige system (pr. 100 kg for de forskellige afstande), når godset sendes i forbindelser, hvor der finder tilsluttende befordring sted med tog eller lastbil (med omlæsning) til og/eller fra knudepunkterne.

6) Vognladningstaksterne ændres, således at der opnås et merprovenu på ca. 5 pct. af den nugældende indtægt for vognladningsgods. De eksisterende

4 takstklasser agtes reduceret til 2 ved sammenlægning af de 2 højeste og de 2 laveste klasser. Dette vil medføre, at taksterne for mindre sendinger efter den laveste af de 2 klasser, der slås sammen, vil blive forhøjet, medens taksterne for større sendinger efter den højeste af de 2 sammendragne klasser vil blive relativt lavere.

Merindtægten af de enkelte nævnte forhøjelser kan, bortset fra mulig trafiknedgang, anslås til:

1) Billetter.....	20	mill. kr.
2)-3) Abonnementskort.....	4	— -
4) Banepakker.....	2,5	— -
5) Stykgods.....	9	— -
6) Vognladningsgods.....	7	— -

I alt... 42,5 mill. kr.

Herudover anslås vederlaget for postens befordring at ville stige med ca. 2 mill. kr. Statsbanernes nugældende takster hviler på kapitlerne V og VI i statsbaneloven, lov nr. 210 af 11. juni 1959, ændret ved lov nr. 355 af 15. december 1961 og lov nr. 119 af 2. april 1963.

De anførte forhøjelser forudsætter ændringer i statsbaneloven, og hertil sigter de under numrene 7.-11. i lovforslagets § 1 anførte ændringer. Nummer 12. i lovforslagets § 1 tilsigter at forøge jernbanens muligheder for på forretningsmæssigt grundlag at sikre sig større transport, som ellers kan overgå til andre befordringsmidler. Af hensyn til den stadig voksende konkurrence er det hensigtsmæssigt, at adgangen til at nedsætte taksterne udvides til 50 pct. for godsbeholdningen, ligesom det i dag gælder for personbefordringen.

Nye ændrede internationale konventioner om befordring af personer og rejsegods på jernbaner (CIV) og om befordring af gods på jernbaner (CIM) er trådt i kraft den 1. januar 1965.

Såvel af hensyn til kunderne som til personalet er det ønskeligt som hidtil at have den størst mulige overensstemmelse mellem disse konventioner og statsbaneloven. Man har ved denne lejlighed begrænset sig til at medtage nogle ændringer af mere væsentlig karakter.

Numrene 1.-4. og 6. i lovforslagets § 1 tilsigter således at give forsenderne en udvidet adgang til selv at varetage toldbehandlingen af godset, mens dette er undervejs, og nummer 5. ændrer erstatningens størrelse ved overskridelse af leveringsfristen; det medfører en nedsættelse af erstatningen, når der ikke påvises et tab ved forsinkelsen, og en forøgelse af erstatningen, når sådant tab påvises.