

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen):** Forslaget tilsigter en ændring i det sidste stykke af statsbanelovens § 41, således at dette punktum, hvis lovforslaget bliver vedtaget, kommer til at lyde således:

„Dertil kommer erstatning for, hvad der muligt før eller under forsendelsen måtte være betalt i told, afgifter og andre omkostninger samt i fragt.“

Hvis denne bestemmelse bliver til lov, vil det i realiteten betyde, at udover den erstatning, der kan betales i henhold til paragraffens første stykke, d. v. s. efter værdien i handel ogandel begrænset af et maksimumsbeløb af 25 kr. pr. kg, skulle man også erstatte de omkostninger, der var løbet på som følge af fragt og afgifter.

Da det er en bestemt erstatningssag, der har givet anledning til, at det ærede medlem har stillet spørgsmål både til finansministeren og til mig i de ugentlige spørgetider, og nu endog har givet anledning til et forslag om ændring af statsbanelovens § 41, finder jeg det nyttigt til indledning at forklare det høje ting, hvad denne specielle sag drejer sig om.

Den forsendelse, der er tale om, er en tobakssending af en vægt på 7 kg. Dens værdi var godt 600 kr., og beløbet, som betaltes for transporten, var 1 kr. 75 øre.

Statsbanerne erkendte deres erstatningsansvar og ydede i henhold til § 41 den deri fastsatte maksimumserstatning af 25 kr. pr. kg, altså en samlet erstatning på 175 kr. Forsenderen fik derved et tab på ca. 425 kr.

Da det vel fra alle sider må erkendes, at det vil være umuligt i en så stor forretning, som DSB er, helt at undgå beskadigelser og tyverier af varer, der forsendes, er det nødvendigt at have regler for, hvordan eventuelle erstatningsbeløb skal fastsættes. Reglerne herfor findes i statsbanelovens §§ 35—51, og hovedreglen findes i den paragraf, jeg har nævnt, § 41, hvori det hedder, at erstatningen beregnes

„efter den almindelige værdi i handel ogandel eller i mangel deraf efter den sædvanlige værdi, som gods af samme art og beskaffenhed havde på afsendelsestedet på den tid, da godset blev modtaget til befording“.

Statsbanerne er altså ikke fritaget for at

betale f. eks. erlagt statsafgift for en bortkommen vare. Loven skelner i det hele taget ikke mellem de forskellige faktorer, der fastsætter den omtalte „værdi i handel ogandel“. Banens ansvar begrænses *alene* af den i § 41, næstsidste punktum, anførte maksimumsgrænse på 25 kr. pr. kg af bruttovægten, medmindre der er tegnet interesse i afleveringen eller skaden skyldes forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side, i hvilket tilfælde erstatning kan ydes med et højere beløb.

Begrænsningen rammer altså eventuelt lige så fuldt varens egenværdi som påhvillende afgifter eller lignende, når disse faktorer tilsammen overstiger det nævnte maksimumsbeløb.

Ved denne begrænsningsbestemmelse, der blev indsat i statsbaneloven ved dennes revision i 1946 — og såvidt jeg husker, blev enstemmigt vedtaget — søgte man at sikre sig mod, at der i særlige tilfælde kunne opstå et altfor urimeligt forhold mellem beforderingsprisen og den med befordingen forbundne risiko for statsbanerne.

For den sending tobaksvarer, som jeg lige har omtalt, blev der altså betalt 1 kr. 75 øre i fragt, og havde distancen for forsendelsen været kortere, havde den kostet 1 kr. 25 øre. Det er da klart, at der ikke i disse små beløb kan være plads for nogen forsikringspræmie. Det er derfor princippet i det, at man overlader til forsenderne selv at bestemme, om de vil betale det lille beløb for forsendelsen og selv løbe en vis risiko, hvis der sker uheld med forsendelsen, eller om de vil tegne den forsikring, som der er adgang til, og dermed være fri for risikoen.

Det er meget små beløb, det drejer sig om for at fritage sig selv for denne risiko. Det koster 1 pro mille af den forsikrede interesse pr. 100 km af afstanden, dog mindst 1 kr. Det ville for den omhandlede tobaksforsendelse til en værdi af 600 kr. over en afstand på op imod 600 km have andraget 3 kr. 60 øre. Da gennemsnitstransportlængden imidlertid ligger betydeligt lavere, vil den gennemsnitlige særlige risikopræmie også ligge væsentlig lavere end for det eksempelvis vedkommende, jeg nu har nævnt.

Naturligvis kan man rent principielt hævde, at DSB bør være ubetinget ansvarlig for alle værdier, der betros dem til befor-