

Bemærkninger til lovforslaget.

Den nugældende statsbanelov stammer fra 1946 og er i de forløbne år gentagne gange ændret. Da man nu står overfor at skulle foretage forskellige ændringer som følge af faktiske ændringer i jernbanernes befordringsmæssige og tarifmæssige forhold, og da det endvidere må anses for ønskeligt at bringe statsbaneloven i så nær overensstemmelse som muligt med de to internationale konventioner, International konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbaner (CIV) og International konvention om befordring af gods på jernbaner (CIM), synes det hensigtsmæssigt at erstatte den gældende lov med en ny.

De nævnte to konventioner, der er tiltrådt af

	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58
Driftsindtægter	459,0	476,2	493,8	506,9	527,9
Driftsudgifter	478,9	497,2	514,7	536,1	556,0
Driftsoverskud	÷ 19,9	÷ 21,0	÷ 20,9	÷ 29,2	÷ 28,1
Afskrivning	16,7	18,8	21,3	19,0	21,7
Forrentning	29,3	32,4	36,9	40,8	46,3
Statens tilskud	65,9	72,2	79,1	89,0	96,1

Selve driftsunderskuddet er således i den betragtede periode steget med ca. 8 mill. kr., og når dertil kommer de væsentlige stigninger i udgifterne til afskrivning og forrentning som følge af en række nyanlæg og nyanskaffelser af rullende materiel og færger, bliver forøgelsen af statens tilskud i 5-årsperioden ca. 30 mill. kr. (fra ca. 66 mill. kr. i 1953-54 til ca. 96 mill. kr. i 1957-58).

Hertil kommer, at lønningsloven af 7. juni 1958 har medført en væsentlig lønstigning (ca. 10 pct.) og at januarpristallet 1959 yderligere har givet to dyrtidsportioner, svarende til ca. 8 mill. kr.

Den sidste almindelige forhøjelse af statsbanernes takster fandt sted i 1954 (persontaksterne) og 1955 (godstaksterne).

Siden da er detailpristallet, der pr. oktober 1954 var 382 med år 1914 som basis, steget til (pr. januar 1959) 448, altså med 66 points eller ca. 17 pct.

Lovforslaget tager derfor også sigte på at give statsbanerne nogen kompensation for de indtrufne udgiftsstigninger, således som det fremgår af bemærkningerne til de enkelte paragraffer.

Ad § 1.

Bestemmelsen i stk. 3 tager sigte på at præcisere, at statsbanernes godsbefordring, også i de tilfælde, hvor befordringen helt eller delvist udføres med

alle europæiske stater ekskl. Sovjetunionen, er i deres nuværende skikkelse trådt i kraft den 1. marts 1956. Der er hidtil ved udformningen af gældende statsbanelov lagt vægt på — af hensyn til jernbanens brugere og dens personale — at de indenlandske bestemmelser i statsbaneloven, så vidt forholdene tillader det, har svaret til de internationalt gældende.

Endvidere er det ønskeligt at foretage en forhøjelse af statsbanernes takster.

Statsbanernes indtægter og udgifter har i de seneste 5 driftsår stillet sig således (beløbene angivet i mill. kr.):

automobil, i så vidt omfang som muligt omfattes af statsbanelovens bestemmelser, jf. også bemærkningen til forslagets § 26.

Ad § 2.

Bestemmelsen om jernbanens ret til i perioder, hvor befordringsmidlerne ikke strækker til, at tilgodese de regelmæssigt forekommende transporter, tilsigter ikke nogen reel ændring, men kun en legalisering af den hidtil anvendte fremgangsmåde, hvorefter de regelmæssigt forekommende transporter af f. eks. brunkul til de jyske elektricitetsværker — transporter, hvis regelmæssighed er af afgørende betydning for elektricitetsværkernes drift — ikke skal slås i stykker, når der opstår en sæsonmæssig godsvogsmangel.

Ad §§ 4, 23 og 53.

Den ved international aftale mellem jernbanerne indførte reduktion af antallet af vognklasser til 2 og ændring af disse benævnelser (1. og 2. klasse) medfører tilsvarende ændringer i bl. a. §§ 5, stk. 2, 20, stk. 6, og 53 (§§ 4, stk. 2, 23, stk. 2, og 53 i forslaget).

Ad § 17.

Ved den ændrede affattelse af den hidtidige § 14, stk. 1 d (forslagets § 17, stk. 4) ophæves den hidtil