

årsag til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykker af samme eller lignende art.

Stk. 2. Kommissionen kan i samme forbindelse fremkomme med en udtalelse om, hvorvidt der bør gøres ansvar gældende mod nogen, og hvilke skridt der i så fald bør foretages. Finder kommissionen eller ministeren for offentlige arbejder, at der kan være spørgsmål om at gøre strafansvar gældende mod nogen, sendes redegørelsen og kommissionens udtalelse til anklagemyndigheden.

§ 60. Kommissionens redegørelse og eventuelle forslag kan af ministeren for offentlige arbejder stilles til rådighed for pressen.

Kapitel 9.

Lovens ikrafttræden. Bortfald af tidligere love.

§ 61. Loven træder i kraft den 1. juli 1977.

Stk. 2. Statsbanelov nr. 221 af 31. maj 1968 ophæves.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

Den første Statsbanelov er fra 1946 (lov nr. 336 af 27. juni 1946), hvor man samlede Takstloven (lov nr. 111 af 13. maj 1911 om Statsbanernes Takster m. v.) og Politiloven af 11. maj 1897 i en fælles lov benævnt Statsbaneloven.

Den efterfølgende Statsbanelov fra 1959 såvel som den gældende Statsbanelov nr. 221 af 31. maj 1968 har stort set været optryk af den foregående Statsbanelov med senere ændringer, idet der herudover er foretaget de tilpasninger, der har været ønskelige for at opnå den størst mulige reelle og formelle overensstemmelse med de to internationale konventioner om befordring af gods på jernbaner (CIM) og om befordring af personer og rejsegods på jernbaner (CIV).

Nærværende lovforslag bygger også på den gældende Statsbanelov (lov nr. 221 af 31. maj 1968, som ændret ved bekendtgørelse nr. 363 af 3. juli 1969, lov nr. 440 af 4. november 1970, lov nr. 100 af 17. marts 1971, bekendtgørelse nr. 434 af 21. september 1971, lov nr. 549 af 22. december 1971, bekendtgørelse nr. 552 af 19. oktober 1973, lov nr. 214 af 24. april 1974, bekendtgørelse nr. 463 af 4. september 1974 og bekendtgørelse nr. 106 af 7. april 1975), men revisionen er denne gang gjort mere gennemgribende, dels fordi en række regler i tidens løb er tilpasset så mange gange til nye systemer, at visse regler efterhånden fremstår som hovedregler, skønt de faktisk i tidens løb er reduceret til undtagelser, dels fordi lovens på mange punkter synes unødigt detaljeret og alene af den grund trænger til en forenkling og modernisering.

En række detaljerede regler, der overvejende har karakter af ekspeditionsforskrifter, er således

forslået fremtidigt reguleret i person- og godsbefordringsreglementerne samt tariffene, ligesom enkelte regler er bortfaldet som overflødige. Disse forenklinger må i øvrigt antages at ville reducere fremtidige revisionsønsker, hvilket i sig selv er ønskeligt.

Lovteksten er endvidere bragt i overensstemmelse med moderne DSB-terminologi, således er overalt ordene »Statsbanerne« ændret til »DSB«, »rejsende« til »passagerer« og »rejsegods« til »bagage«. Endvidere er lovteksten generelt søgt moderniseret, hvilket hensyn denne gang er givet højere prioritet end hensynet til formel overensstemmelse med de førnævnte CIM/CIV-konventionstekster. Der er dog ikke herved sket nogen ændring i den reelle overensstemmelse mellem loven og konventionerne, hvilken overensstemmelse stedse er anset for hensigtsmæssig.

De vigtigste ændringer udover forenklinger i forhold til gældende statsbanelov er følgende:

- 1) Diverse tilpasninger til nyreviderede CIM/CIV-konventioner, der trådte i kraft den 1. januar 1975.
- 2) Afskaffelse af muligheden for at tegne interesse i afleveringen for indskrevet bagage (udeladelse af gældende lovs § 17).
- 3) Afskaffelse af muligheden for at tegne interesse i afleveringen for visse befordringsarter, hvilket påtænkes udnyttet f.s.v. angår ekspresstykgods, jfr. § 26.
- 4) Forhøjelse af erstatningen for forsinket levering af indskrevet bagage fra 35 øre til 50 øre pr. kg pr. døgn, jfr. § 14, stk. 3.