

**[Fiskeriministeren.]**

Inden bekendtgørelsen udstedtes, var forbudet til behandling i kvalitetskontroludvalget, som er nedsat i henhold til loven om kvalitetskontrol med fisk og fiskevarer. I dette udvalg, der består af repræsentanter for såvel fiskerne, fiskehandlerne og fiskeeksportørerne som de forskellige producentgrupper, herunder også konserverindustrien, var der fuld enighed om, at forbudet af kvalitetsmæssige grunde burde gennemføres. Under kvalitetsudvalgets behandling af sagen gav fiskernes repræsentanter iøvrigt udtryk for deres tilfredshed med det påtænkte forbud, da det virker skånende for rejbestanden. Også biologisk station har anbefalet forbudet.

Som forholdene ligger, finder jeg derfor ingen anledning til at ophæve forbudet eller dispensere fra det, og i hvert fald vil en dispensation ikke blive givet, blot fordi der henvises til, at varerne ønskes eksporteret. Den danske konserverindustri eksportmarkeder er af så stor betydning, at vi ikke tør risikere at miste dem ved at tillade udførsel af dårlige varer.

Jeg kan i denne forbindelse oplyse, at der så sent som den 12. november i år netop har været et andragende om dispensation fra forbudet til behandling i fiskeriministeriets kvalitetsudvalg, men at der indenfor udvalget stadig var fuld enighed om, at man på dette område må fraråde en dispensation, fordi den vil være skadelig for vore eksportinteresser.

**J. M. Pedersen:** Jeg takker den højtærede fiskeriminister for den udførlige redegørelse, vi her har fået. Jeg er selvfølgelig skuffet over, at vi ikke kan få forbudet ophævet, men et klart svar er man altid glad for at få. Jeg synes blot, at når vore nabolande, Norge, Sverige, Tyskland og andre, fisker i internationale farvande, skulle vi også have mulighed derfor. Hvorfor må vor fiskerflåde ikke gøre det? Forholdet med hensyn til rogn i rejerne må være ens, hvadenten det er tyskere, nordmænd eller danskere, der fisker, og hvis rejerne er gode nok til eksport, når de andre fisker dem, skulle vore fiskere også have lov til at konservere rejerne. Jeg synes ikke, det er nogen god begrundelse.

I brancheforeningen for konserveringsfabrikkerne var der, ved jeg, ikke enstem-

mighed om forbudet, og man skal være forsigtig med fra myndighedernes side at udstede sådanne forbud, hvor det kun er nogle enkelte, der ønsker det. Jeg ved, at lynfrysningfabrikkerne, som har deres egen brancheforening, var modstandere deraf; de har, efter hvad jeg har fået oplyst, slet ikke været spurgt, og de synes, vi skulle have dette forbud ophævet.

**Fiskeriministeren (Chr. Christiansen):** Det er rigtigt, som det ærede medlem siger, at der hersker visse andre fredningsbestemmelser i andre lande, og derfor har jeg også taget initiativ til en forhandling, således at disse fredningsbestemmelser kan blive ens indenfor de farvande, hvor man driver dette fiskeri. Men sådan som forholdene ligger nu, hvor i virkeligheden hele erhvervet har ønsket en sådan bestemmelse og stadig ønsker det, mener jeg ikke, tiden er inde til en ændring på dette område.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

**Formanden:** Jeg finder anledning til at gøre opmærksom på, at forretningsordenen ikke hjemler tilladelse til at diskutere under spørgsmålet, men kun at stille et supplerende spørgsmål.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om forlængelse af midlertidige ændringer i forbrugsafgiftslove, forslag til lov om forskellige forbrugsafgifter og forslag til lov om omsætningsafgift af forskellige varer.*

Valgt blev: *Poul Hansen (Kalundborg), Einer-Jensen, Holger Eriksen, Kai Jensen, Hans Knudsen, M. Larsen, Lindberg, Viola Nørlov, Himmelstrup, Jørgen Gram, Thorkil Kristensen, Peter Larsen, Øllgaard, Støhr Johansen, Aksel Møller, Tesdorpf og Aage Fogh.*

Den følgende sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i statsbaneloven. [Af Oluf Pedersen].*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 775; fremsættelsen findes i tidenden sp. 817).

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 befordring“.

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 befordringsprisen og den med befordringen 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-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dring. Dette vil imidlertid i sin konsekvens medføre enten merudgifter for DSB eller merfragt for alle sendinger. Ingen af disse udveje synes ønskelige. DSBs driftsresultat opfordrer i hvert fald ikke til, at man pålægger DSB flere udgifter.

I praksis ligger det således, at det for statsbanerne ikke vil være teknisk muligt at indføre en gradueret tarifiering, der i de enkelte tilfælde kan sætte befordringsprisen i relation til forsendelsens værdi, altså inkludere en forsikringspræmie, hvis man hellere vil kalde det sådan. En sådan præmie måtte derfor fordeles lige på alle forsendelser, og det synes lidet rimeligt, at der skulle lægges en særlig risikopræmie på det meget store flertal af forsendelser, for hvilke den gældende ordning er helt tilfredsstillende, og hvor enhver risiko er dækket til fordel for det fåtal af forsendelser, hvor risiko for tab er tilstede, hvis der ikke tegnes „interesse i aflevering“.

Det ærede medlem har også i sin fremsættelsestale omtalt teksten i § 41, sidste punktum, der lyder sådan: „Dertil kommer erstatning for, hvad der muligt allerede måtte være betalt i told, andre omkostninger samt i fragt“. Denne sætning har kun relation til told, fragt og lignende, som løber på under transporten, og hvis erlæggelse er en betingelse for transportens gennemførelse — det er nøjagtig, hvad jeg gav til svar på det ærede medlems spørgsmål, da det blev rettet til mig — det vil sige de omkostninger, der løber på efter det tidspunkt, på hvilket sendingens værdi på afsendelsesstedet er opgjort. Denne regel er hentet fra den internationale overenskomst om godsbefordring på baner, og såvidt det vides i generaldirektoratet, har man aldrig tidligere påberåbt sig anden forståelsesmulighed af den end den her nævnte.

Det kan se så let ud for en cigaretsending vedkommende, som der her er tale om, at udskille statsafgiften, men i mange andre tilfælde vil forholdet forme sig meget, meget kompliceret. Hvis man rent eksempelvis tænker sig en sending færdigbehandlede tekstilvarer fra en mellemhandler til en forbruger eller detaillist, synes det på forhånd meget besværligt at tænke sig toldafgifter eller andre afgifter på råproduktet skilt ud af den samlede pris, og en nærmere under-

søgelse af rækkevidden af forslaget, vi behandler, vil sikkert vise vidtrækkende og vanskelige konsekvenser af dets gennemførelse.

Jeg vil gerne resumere mine udtalelser derhen, at jeg mener, den nugældende udformning af statsbaneloven på en rimelig måde begrænser banernes risiko i forhold til fragten, samtidig med at der åbnes adgang til på rimelige vilkår at sikre sig fuld erstatning for mere værdifulde varer, at det i statsbaneloven fastlagte princip på tilsvarende måde findes i andre transportvirksomheders erstatningsregler, både her i landet og ved udenlandske baner, og endelig, at lovens enkle afgørelse af handelsværdien som erstatningsgrundlag synes hensigtsmæssig både i administrativ henseende og for banernes publikum.

Jeg må derfor anbefale det høje ting ikke at gennemføre lovforslaget.

**Forslagsstilleren (Oluf Pedersen):** Den højtærede minister for offentlige arbejder har jo ret i, at jeg har stillet dette spørgsmål i det høje ting, først overfor finansministeren og så overfor ministeren for offentlige arbejder, men at det blev afvist. Det blev afvist af finansministeren med den begrundelse, at han ikke havde mulighed for at yde erstatning, uden at ministeren dog ville sige, at der var noget urimeligt i, om man havde ydet en sådan erstatning, og det blev afvist af ministeren for offentlige arbejder med den begrundelse, at loven ikke hjemlede ret dertil. Nu kan man jo læse en lov forskelligt, men om den bemærkning, „allerede måtte være betalt“, som står i loven, siger ministeren, at det er i relation til transporten. Jeg spurgte sidst, da vi behandlede sagen, om det var noget, ministeren digtede. Nu får jeg besked om, at det er noget, der findes i de internationale regler, men det er ikke noget, der står i loven af 1946; det står ikke i bemærkningerne, og det kom ikke frem under behandlingen. Tidligere blev der givet fuld erstatning, men det blev ændret i 1946, idet man satte bestemmelsen om „kostbarheder“ ind. Denne ændring blev vedtaget her i tinget. Der var kun en enkelt, der gjorde bemærkninger derom, og det var ordføreren for socialdemokratiet, som var lidt betænkelig ved ændringen. Der stod i bemærkningerne, at en ændring som den her

[Oluf Pedersen.]

foreslåede ville praktisk talt ikke have betydning undtagen med hensyn til kostbarheder, almindelige forsendelser ville ikke blive berørt. Sådan fortalte man det høje tings medlemmer, inden ændringen blev vedtaget, og det var vel også årsagen til, at den socialdemokratiske ordfører affandt sig med det, blot med visse betænkeligheder.

Nu kommer så det interessante ved det. Hvad er det, der i dette tilfælde gør varen til en kostbarhed, således at der ikke skal ydes fuld erstatning? Det er den afgift, som staten har lagt på sådanne varer. Jeg synes nok, det er besynderligt, at man forlanger, at en fabrikant i Hadsund, der får sendt cigaretter fra København, for hvilke der er en normal transportomkostning på 1 kr. 75 øre, ekstra skal betale i transportafgift en præmie på 3 kr. 60 øre for at få forsikret den afgift, der skal erlægges til staten, en afgift, der såvidt mig bekendt, overhovedet ikke ydes nogen godtgørelse for. I hvert fald er avancen for grossisten, forstår jeg, 10½ pct. svarende til 1,8 pct., når afgiften medregnes, og deraf skal han altså ikke alene afholde udgifterne til folkehold og alt, hvad der ellers hører til, men også betale 3 kr. 60 øre som forsikringspræmie for statens afgifter. Jeg synes, det er helt urimeligt og bunduretfærdigt, for det er jo ikke den pågældendes skyld, at varen bliver stjålet. Det er ikke fabrikanten i Hadsund, der skal sørge for, at statsbanerne har lås for dørene. Når en vare bliver sendt med statsbanerne, må disse vel have forpligtelse til at sørge for, at varen ikke bliver stjålet, det er ligetil.

Man vil måske så sige, at det er altfor kostbart for statsbanerne. Dertil skal jeg svare, at jeg har set en opgørelse i „B.T.“ — jeg går ud fra, at den er rigtig — som går ud på, at det, der bliver stjålet fra statsbanerne, beløber sig til 40 000 kr. om året.

Så vil man måske sige, som ministeren var inde på, at det ville ikke være til at gennemføre, det ville være for besværligt, men det hører ingen steder hjemme i det tilfælde, jeg her har nævnt, hvor varen havde kostet 100 kr. og afgiften var 510 kr., ialt 610 kr. I stedet for at erstatte hele dette

beløb vil man nøjes med at betale for de 7 kg højst 25 kr. pr. kg, altså 175 kr., og så skal fabrikanten betale de 435 kr., fordi tobakken er stjålet fra stasbanerne. Det må da være fra statsbanerne, den er stjålet, det er ikke fra ham! Altså, fordi der bliver stjålet fra statsbanerne, skal han betale 435 kr. Jeg kan ikke se, det ville være mere besværligt at sige: varen er stjålet fra statsbanerne, og man betaler så det hele, de 610 kr. inklusive afgift. Jeg kan ikke se, hvilken yderligere administration det ville give, ikke det allerringeste. Det bliver hip som hap! Det er ikke sådan, at man altid skal betale en erstatning på 25 kr. pr. kg. Det gør man kun, forsåvidt varen inklusive afgiften er det værd. Her er et eksempel på, at man lader ganske uvedkommende betale til staten. Når en vare sendes med statsbanerne, må banerne have forpligtelse til erstatning, hvis den bliver stjålet, indenfor den kilopris, der er fastsat, men de afgifter, som staten har lagt på varen, må virkelig også erstattes, forsåvidt det beløber sig til mere end de 25 kr. pr. kg.

Jeg har hørt, at rutebilerne yder fuld erstatning. Jeg har i dag for at kontrolere, om det er rigtigt, ringet til min lokale rutebilstation og spurgt, om man for rutebilernes vedkommende giver fuld erstatning, og der blev svaret: vi giver erstatning for det fulde beløb. Nu vil jeg gerne spørge, om det også gælder statsbanernes rutebiler. Er det således, at hvis man overhovedet skal have forsendt noget her i landet og være sikker på ikke at komme til at bære tabet selv, hvis det bliver stjålet, skal man sende det med private transportmidler?

**Victor Gram:** Jeg tror, jeg i alt væsentligt vil kunne henholde mig til de betragtninger, den højtærede minister har gjort gældende i anledning af det foreliggende forslag. Jeg tror, at det ærede medlem hr. Oluf Pedersen har forenklet spørgsmålet i meget høj grad. Jeg forstår meget vel, at de enkelte, der rammes af et forhold som dette, vil kunne føle sig særdeles uretfærdigt behandlet, men jeg er overbevist om, at problemet ikke er så enkelt at løse. Det vil sikkert vise sig at indeholde meget, som vil medføre konsekvenser, såvidt jeg er i stand til uden videre at overse det, men hvis man ønsker at kigge

[Victor Gram.]

lidt nærmere på dette forhold og på de konsekvenser, der kan være tale om, i et udvalg, vil mit parti ikke have noget imod det.

**Paabøl:** Jeg skal ikke nægte, at jeg er noget betænkelig ved det foreliggende lovforslag. Den bestemmelse, som er fastsat i statsbanelovens § 41 om et maksimumsbeløb på 25 kr. pr. kg gods, forekommer mig i og for sig rimelig, fordi den dækker det langt overvejende antal forsendelser. Sender man så med statsbanerne gods, som har større værdi end disse 25 kr. pr. kg, kan jeg ikke finde det urimeligt, at man derfor må betale en lille ekstra præmie, sat i forhold til den værdi, man angiver. I dette tilfælde er præmien, efter hvad ministeren oplyser, 3 kr. 60 øre. Jeg kan ikke se, at det for en vareforsendelse på 600 kr. kan være noget urimeligt beløb. Så kan man ganske vist sige, at det, der bevirker, at der må betales højere fragt i det tilfælde, som har givet anledning til det foreliggende lovforslag, er det, at der er en statsafgift, en banderoleafgift på, som trækker varen op i den højere sfære, hvor der skal betales en højere præmie. Det er altså en udgift, som er foranlediget af, at købmanden skal optræde som skatteopkræver, og det kan man i og for sig finde urimeligt. Og det er jo ikke den eneste direkte omkostning, som skal betales af de handlende i forbindelse med opkrævningen af statsafgifter. Der er også tale om et betydeligt rentetab og forøgede forsikringspræmier og forskellige andre omkostninger. I almindelighed må man formode, at disse omkostninger dækkes af den normale avance på varen, men enten det er tilfældet eller ikke, er det et spørgsmål, som ikke rationelt kan løses gennem statsbaneloven.

I og for sig synes jeg nok, at købmand Hvims er blevet noget urimeligt behandlet, vel at mærke under forudsætning af, at avancen ikke dækker den forsikringspræmie, der her er tale om, men skal han hjælpes, må det ske på anden måde, nemlig derigennem at finansministeren i fornødent omfang eftergiver banderoleafgiften.

Imidlertid kan man måske komme disse ting nærmere i et udvalg, og jeg har ikke noget imod, at sagen gøres til genstand for en behandling i et udvalg.

**Fanger:** Den nuværende statsbanelov begrænser, som vi har hørt, statsbanernes erstatningspligt for bortkommet gods til 25 kr. pr. kg, medregnet hvad der muligt allerede er betalt i told og andre omkostninger samt i fragt under forsendelsen. Hvis man derfor i dag skal sende en vare, som inklusive told og afgifter har en større værdi end de 25 kr. pr. kg, så må man enten selv bære risikoen for merværdien, eller også må man tegne en interesse i godsets aflevering, en forsikring, der dækker varens værdi over 25 kr. pr. kg.

Det ærede medlem hr. Oluf Pedersen har nu stillet forslag om en ændring af statsbaneloven, således at statsbanernes erstatningspligt gælder told, afgifter og andre omkostninger, som tidligere er betalt for godset. Derved vil f. eks. de omtalte tobaksvarer, hvor så stor en del af prisen består af banderoleafgiften, kunne erstattes ved bortkomst, selvom der ikke er tegnet en ekstra forsikring. Men tilbage bliver dog fortsat alle de almindelige dyre varer, som f. eks. guld, sølv, smykker, klædningsstykker, kunstgenstande o. s. v., som fortsat må dækkes ved en ekstra forsikring. Forslaget vil derfor i det væsentligste alene kunne komme erhvervslivet tilgode, idet det vel er for sådanne forsendelser, der kan være de store afgifter. Jeg hører til dem, der mener, at der ved lovgivningsarbejdet på alle måder skal tages hensyn til erhvervslivet og gives det de bedst mulige arbejdsvilkår, idet man som regel derved gavner helheden, men her er spørgsmålet, om ikke lovforslaget vil skade mere, end det vil gavne. Hvis vi vedtager lovforslaget, så vil jo for det første statsbanerne blive belastet med yderligere udgifter, og det kunne måske bidrage til, at en almindelig takstforhøjelse igen vil kunne komme i søgelyset. For det andet — og det er det væsentligste — vil statsbanerne blive belastet med yderligere arbejde med undersøgelsen af disse erstatningskrav. Hvis man f. eks. sender en kuffert på 5 kg med tøj og lignende, kan den jo meget nemt have en værdi af 200 kr., og hvis man ikke har tegnet en ekstra forsikring, så vil man efter det foreliggende lovforslag kunne få erstatning for told og afgifter, der tidligere er betalt på disse varer, og det vil jo kunne give anledning til en masse undersøgelser.

**[Fanger.]**

Måske vil det være rigtigt, at man i et udvalg drøfter fordele og ulemper ved lovforslaget, og i så tilfælde vil vi gerne medvirke dertil.

**Axel Sørensen:** Hvis man skulle følge den ærede forslagsstiller, ville der ske en ændring i statsbanelovens § 41, men man må huske, at det vil betyde en forhøjelse af fragtsatserne, hvad der sikkert vil føre til, at disse forsendelser i højere grad går udenom statsbanerne, hvor det er muligt. Man må huske på, at DSB og dets personale under alle forhold har samme pligt til at drage omsorg for, at forsendelserne når sikkert frem.

Den ærede forslagsstiller nævnte, at de private transportmidler dækker fuldtud, det vil sige, at man der giver større sikkerhed for, at forsendelserne når frem. Det er denne sikkerhed, man måske i højere grad burde søge fremmet på DSB således, at risikoen for forsendelsers bortkomst bliver mindre og det derfor bliver mindre påkrævet at udvide erstatningspligten, således som den ærede forslagsstiller insisterer på. Men da der her er forskellige spørgsmål, som det kan have sin interesse at tale om, mener også mit parti, at lovforslaget bør drøftes i et udvalg.

**Alfred Jensen:** Det tilfælde, der har fremkaldt de to spørgsmål og dette lovforslag, synes at afdække visse urimeligheder i statsbaneloven. Jeg kan i vid udstrækning følge forslagsstilleren i de betragtninger, han har gjort gældende. Det forekommer mig, at der her er urimeligheder, som bør rettes. Om det kan ske på den måde, det ærede medlem foreslår, er et andet spørgsmål, men jeg forstår, at der er enighed om, at problemet bør undersøges, for at man kan nå frem til mere betryggende forhold på dette område. Den kommunistiske gruppe ser velvilligt på lovforslaget og håber, at der må komme et resultat ud af forhandlingerne.

**Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen):** Jeg blev helt dårlig tilpas, da den ærede forslagsstiller med sit skarpe blik rettet mod mig og med høj stemmeføring spurgte, om det ikke var på statsbanerne, varepartiet var blevet stjålet. Det har vi

ikke benægtet, men jeg vil gerne advare det ærede medlem mod at tro, at det var mig, der gjorde det.

Det ærede medlem sagde, at da ændringen vedrørende statsbanernes pligt til erstatning blev vedtaget i 1946, havde man sagt, at den kun ville få betydning, hvor det drejede sig om kostbarheder, d. v. s. meget store værdier. Når man bruger udtrykket kostbarheder, må man sætte det i relation til, hvad der må ydes for at få befordret dem, og jeg synes nok, man kan bruge betegnelsen kostbarhed, når udgiften til forsendelse er 1 kr. 75 øre og værdien 600 kr. Det var sådanne urimeligheder, man ville komme om ved, da man vedtog ændringen i 1946.

Det forekommer mig iøvrigt, at det ærede medlems argumentation denne gang var noget tynd. Jeg blev bestyrket i denne opfattelse, da det ærede medlem talte om rutebilernes fulde erstatningspligt. Havde det ikke været rigtigere i samme forbindelse at sige, hvad der bliver betalt for at få transporteret en pakke med rutebil over en afstand af 600 km? Hjemme hos os giver vi 2 kr. for at få transporteret en lille pakke 7 km. Jeg ville tro, at udgiften for transport med rutebil af en pakke til en værdi af 600 kr. over tilsvarende afstand ville have ligget mellem 5 og 6 kr. Hvis den forsender, der er tale om, havde betalt 3 kr. 60 øre i forsikring plus 1 kr. 75 øre i fragt, havde han forsikret hele forsendelsens værdi, de 600 kr. Jeg tror derfor ikke, dette eksempel med rutebilerne duer, for det må stadig tages i betragtning, hvad man må betale for at få transporteret varen.

Jeg har selvfølgelig ikke det fjerneste imod, om man drøfter spørgsmålet i et udvalg, og jeg skal være villig til at give alle de oplysninger, som et eventuelt nedsat udvalg måtte ønske.

**Forslagsstilleren (Oluf Pedersen):** Ja, jeg må jo takke for modtagelsen, ikke mindst da de ærede ordførere tilsyneladende ikke var, om jeg så må sige, slet så sure som den højtærede minister.

Det ærede medlem hr. Victor Gram forstod i og for sig godt, at bestemmelsen kunne medføre uretfærdigheder, men mente, at den ændring, jeg har foreslået, ville få mange konsekvenser, og derfor burde vi se på sagen

[Oluf Pedersen.]

i et udvalg. Det synes jeg er en god løsning, for når vi drøfter sagen i udvalget, skal det nok vise sig, at det ærede medlems mange betænkeligheder forsvinder.

Det ærede medlem hr. Paabøl var også betænkelig. Det ærede medlem har åbenbart helt glemmt, at før 1946 havde man ikke den bestemmelse, jeg ønsker ændret. Var dette forefaldet før 1946, var der blevet ydet erstatning. Da sagde man ikke, at hvis der er tale om tobak og den slags, som staten har lagt en høj afgift på, er det kostbarheder, som der skal betales ekstra for. Nu sagde det ærede medlem hr. Paabøl, at der jo var en fortjeneste på varen. Ja, det er der, og den er på 10 kr. 50 øre. Det betyder da virkelig noget, hvis den pågældende fabrikant skal betale 3 kr. 60 øre eller  $\frac{1}{3}$  af hele fortjenesten. Der er oven i købet det mærkelige ved det, at de 3 kr. 60 øre, som han skal betale ekstra i forsikring, netop fremkommer ved, at varen er blevet fordyret af statsafgiften, som den pågældende overhovedet ikke får en eneste øre for at opkræve. Altså, staten skal ikke alene have gratis skatteopkrævere, men disse skal oven i købet betale penge til for den fornøjelse. Så skulle han da i alt fald have en guldtræset kasket, hvis der skulle være en lille smule mening i det. Jeg skal ikke nægte, at det er det, der har stødt mig.

Nu mente det ærede medlem hr. Paabøl, at finansministeren kunne eftergive beløbet. Ja, det ville jeg også synes, men det har den højtærede finansminister nægtet. Det var det første sted, jeg prøvede at sætte ind, jeg mente også, at det var den nemmeste måde at ordne det på, men han ville ikke. Så gik jeg til ministeren for offentlige arbejder og prøvede at få det ordnet uden en lov. Nej, han kunne ingenting, som loven var! Jeg havde så ikke anden udvej, hvis jeg ville have forholdet ændret, end at prøve på at få et lovforslag igennem.

Den ærede ordfører for det konservative parti, det ærede medlem hr. Fanger, var meget velvillig overfor forslaget. Han var klar over, at spørgsmålet var af betydning for erhvervslivet. Det ærede medlem mente, at hvis forslaget også skulle omfatte private, der sendte varer, kunne det måske blive lidt farligt. Men der er det ved det, at private, der sender varer, i almindelighed

ikke sender rene tobaksvarer, og så snart der er andre ting i forsendelsen, får man en forholdsvis meget større erstatning.

Det ærede medlem hr. Axel Sørensen indlæg forstod jeg for så vidt ikke andet af, end at det ærede medlem godt ville være med til at behandle lovforslaget i et udvalg.

Den højtærede minister siger, at jeg ikke kan tale om rutebiler i den forbindelse. Det, som jeg hævder, er, at rutebilerne betaler fuld erstatning. (*Ministeren for offentlige arbejder* [Carl Petersen]: Hvor meget koster det?) Ja, det kommer an på, om det skal sendes fra Hadsund til København, eller det skal sendes andre steder hen. . . . Betaler de danske statsbaners rutebiler fuld erstatning? (*Ministeren for offentlige arbejder* [Carl Petersen] svarer). Nå, dèr er de altså godt nok med på at betale fuld erstatning. Det, som jeg hævder, og som jeg gør mig til talsmand for, er, at statsbanerne bør yde fuld erstatning, 25 kr. pr. kg, som det står i loven nu, men at man også skal erstatte disse afgifter til staten. Jeg ved ikke, om statsbanerne må indføre højere takster, fordi de skal svare en erstatning på vel 40 000 kr. om året, men det kan vel ikke være så betydningsfuldt, og det kunne oven i købet ske, at der blev mere at køre med.

Det ærede medlem hr. Alfred Jensen var jo velvillig.

Til slut vil jeg sige til ministeren, at når jeg nu taler om kostbarheder, som jeg gør, er det ikke noget, jeg har fundet på. Det stod direkte i bemærkningerne til forslag til lov om ændring i statsbaneloven. Jeg mener, at statsbanerne og ministeren har vildledt folketingset ved at skrive om kostbarheder på den måde, de har gjort, når de ikke gør opmærksom på, hvorledes det forholder sig med de afgifter, som staten har lagt på varerne, idet det eneste, der har gjort disse varer til kostbarheder, er den af staten pålagte afgift. Jeg synes ikke, det kan begrunde, at man ikke giver fuld erstatning.

*Ministeren for offentlige arbejder* (Carl Petersen): Jeg synes, der er een bestemt ting, der er vigtig i forbindelse med denne diskussion, og det er: hvor stor en risiko har forsenderen selv, og hvor meget skal han betale for at blive risikofri? Jeg synes, det er det, det drejer sig om, og i det omtalte

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

tilfælde kunne forsenderen være blevet risikofri ved at betale 3 kr. 60 øre. Det er sandheden.

Jeg vil gerne have understreget een ting til i forbindelse med rutebilerne. Det har ingen fornuftig mening at nævne dem i forbindelse med fuld erstatning, hvis man ikke samtidig siger, hvad det koster at få varen sendt, og hvor stor en forsikringspræmie der er inkluderet i denne pris, netop for at man kan erstatte varen. Ellers har det da ingen betydning i denne forbindelse.

**Forslagsstilleren (Oluf Pedersen):** Jeg synes i og for sig ikke, at der er noget urimeligt i, at der skal betales en særlig forsikringspræmie for kostbarheder, som forsendes med statsbanerne, men jeg synes, det er helt urimeligt, at man også skal betale denne særlige præmie for en pålagt statsafgift.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Victor Gram:** Da der er fremsat ønske om udvalgsbehandling, skal jeg foreslå, at lovforslaget henvises til behandling i et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den følgende sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om børnetilskud.* [Af Petra Petersen m. fl.].

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 777; fremsættelsen findes i tidenden sp. 818).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Socialministeren (Strøm):** Som bekendt har vi en midlertidig lovgivning om børne-

tilskud. Den sorterer under finansministeriet. Efter loven udbetales, såfremt den tilskudsberettigedes indkomst er under 5 000 kr., i Storkøbenhavn 182 kr., i købstæder 164 kr. og i landkommuner 146 kr. Disse beløb nedsættes i forhold til i loven nærmere fastsatte indkomstgrænser, og tilskuddet modregnes såvidt gørligt i skatten. De problemer, der indeholdes i det lovforslag, der her er til behandling, er ikke fremmede for regeringen, men da børnetilskud hidtil har været behandlet sammen med skatteproblemerne, vil jeg mene, det er rigtigst, at vi drøfter spørgsmålet i forbindelse med forlængelsen af den nugældende børnetilskudsordning.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Petra Petersen):** Som jeg sagde det i min fremsættelsestale, er det forslag, vi her behandler, enslydende med det forslag om børnetilskud, mit parti fremsatte i fjor. Lovforslaget blev ikke færdigbehandlet dengang, men blev henvist til et udvalg, der ikke arbejdede; det var den nuværende højtærede socialminister, der som ordfører for socialdemokratiet foreslog at henvise vort forslag til et udvalg. Samtidig erkendte han, at der burde finde en forhøjelse af børnetilskuddene sted, og at dette børnetilskud, som vi foreslog det, burde udbetales til moderen. I mellemtiden er den daværende socialdemokratiske ordfører blevet socialminister, og jeg havde ventet en mere velvillig behandling af den højtærede socialminister.

Sagen er jo den, at der er ikke sket nogen reel eller afgørende forbedring for børnene, som gør, at det lovforslag, vi her har fremsat, skulle være overflødig; hjemmene er ikke blevet bedre stillet, tværtimod. Ved tidligere debatter her i folketinget har jeg gjort opmærksom på, at en bedre familiepølitik ikke alene ville betyde, at vore børn får en bedre og tryggere barndom, men en bedre familiepølitik vil også på længere sigt aflaste det offentliges udgifter på andre konti.

Har de seneste år ikke vist os, hvordan