

Forslag til lov om ændringer i statsbaneloven.

Fremsat den 9. september 1954 af *ministeren for offentlige arbejder.*

I statsbaneloven (lov nr. 336 af 27. juni 1946), således som denne er ændret ved lov nr. 192 af 16. maj 1950, lov nr. 154 af 28. marts 1951, lov nr. 97 af 31. marts 1953 og lov nr. 93 af 31. marts 1954, foretages følgende ændringer:

1. I § 53 affattes stk. 2 og stk. 10 således:
„Stk. 2. For billetter må grundtaksten pr. kilometer ved befordring med ikke tillægspligtige tog (jfr. stk. 6) ikke overstige:

For 1. klasse 15 øre
— fællesklasse 10 - “

„Stk. 10. Priserne for abonnementskort til rejse mellem samtlige stationer må for fællesklassen ikke overstige:

For et 8 dages kort 90 kr.
— - 15 — — 125 -
— - 1 måneds kort 165 -

For kort til indenlandsk 1. klasse må højst opkræves 50 pct. mere end for kort til fællesklassen.“

2. I § 54, stk. 2, ændres angivelserne for fragtstykgoods „90 øre med tillæg af 3,5 øre pr. km“ (jfr. lov nr. 97 af 31. marts 1953) til: „100 øre med tillæg af 4 øre pr. km“.

3. I § 55 ændres stk. 1 således:

„Stk. 1. Banepakker skal befordres mellem alle hertil indrettede ekspeditionssteder, når de er påklæbet statsbanefrimærker til højst følgende værdi:

En pakke af vægt indtil 5 kg. 1 kr. 20 øre
over 5 kg indtil 10 kg 2 - 00 -
— 10 - — 15 - 2 - 75 -
— 15 - — 20 - 3 - 50 -
— 20 - — 25 - 4 - 25 - “

4. I § 57, stk. 1, ændres i sidste punktum „7 kr. 00 øre“ (jfr. lov nr. 97 af 31. marts 1953) til: „8 kr. 00 øre“.

Bemærkninger til lovforslaget.

Statsbanernes driftsregnskab for driftsåret 1953—54 sluttede med et statstilskud til driften på ca. 66 mill. kr., heraf ca. 46 mill. kr. til afskrivning og forrentning.

For 1. kvartal i indeværende finansår er statens tilskud ca. 8 mill. kr. mod ca. 10 mill. kr. i det tilsvarende kvartal i 1953—54.

For at søge statstilskuddet formindsket har man fundet det betimeligt at stille forslag om forskellige takstændringer til en skønmæssig merindtægt på

ca. 20 mill. kr. (jfr. nedenfor). Herved er der taget i betragtning, at enhver ikke helt ubetydelig takstforhøjelse under de nuværende forhold med meget stærk konkurrence fra andre befordringsmidlers side må påregnes at medføre et tab af transporter. Et nøje skøn over omfanget af et sådant transporttab kan vanskeligt anlægges, da foruden taksternes højde tillige bl. a. publikums købeevne og vilkårene for de konkurrerende befordringsmidler kan spille ind.

Hvad angår personbefordringen er det hensigten at foretage en almindelig forhøjelse af billetpriserne bortset fra de lokale bybanebilletter i København (herom nedenfor) med ca. 11 pct., svarende til de nye grundtakster pr. km, der indføres ved lovforslaget. Til gengæld vil man samtidig ophæve det særlige tillæg for befordring med hurtigtog (hurtigtogsbillet), hvorved den generelle forhøjelse i adskillige stationsforbindelser, i hvilke hurtigtog normalt benyttes, reduceres eller ikke bliver mærkbar.

Abonnementskortpriserne, der (bortset fra 8-dages kort) ikke blev ændret ved forrige takstforhøjelse, er af den grund blevet urimeligt lave i forhold til priserne for dobbeltbilletter. Eksempelvis svarer prisen for et ratekort København—Klampenborg efter de nugældende takster kun til prisen for ca. 12 dobbeltbilletter og for et tilsvarende kort Aarhus—Randers til ca. 7 dobbeltbilletter. For unge mennesker mellem 12 og 18 år, der betaler fuld billetpris, men halv abonnementskortpris, svarer månedsprisen for et kort således i de nævnte eksempler kun til 6 henholdsvis 3-4 dobbeltbilletter. Udtrykt på en anden måde vil det sige, at der for tiden (under forudsætning af rejse frem og tilbage hver hverdag) gives rejsende med kort mellem to stationer en rabat på 50—75 pct. i forhold til almindelige rejsende med dobbeltbilletter. For kort til rejse mellem samtlige stationer svarer til månedsprisen til fællesklasse på det nærmeste kun prisen for 2 dobbeltbilletter København—Aarhus og for 1. klasse 2 dobbeltbilletter København—Horsens. Under hensyn hertil foreslås abonnementskortpriserne forhøjet med ca. 25 pct. I forbindelse med denne ændring vil man erstatte det nuværende prisystem, der omfatter en højere pris for den første måned og en lavere fornyelsespris for hver følgende måned, med en ensartet månedspris, hvilket stiller rejsende, der genoptager abonnementet efter en afbrydelse, gunstigere end hidtil og også medfører lettelser ved kortudstedelsen og -fornyelsen.

For de lokale bybanebilletter i København sker takstreguleringer samtidig med tilsvarende reguleringer på Københavns sporveje og er afhængig af forhandling mellem bystyret og statsbanerne. Da

takstforhøjelser på sporvejene synes nær forestående, vil man afvente beslutningen herom og derefter foretage de tilsvarende ændringer i bybanetaksterne samtidig med gennemførelsen på sporvejene.

De foreslåede ændringer i §§ 54, 55 og 57 tilsigter at muliggøre en forhøjelse af stykgodstaksterne med gennemsnitlig ca. 10 pct., af banepakketaksterne med 10 øre pr. pakke indtil 5 kg og 25 øre for større pakker samt af havnebanefragten. For iltykgodstaksternes vedkommende ligger forhøjelse med ca. 10 pct. inden for det i loven nu fastsatte maksimum.

Vognladningstaksterne vil ikke blive væsentlig ændret ud over de mindre reguleringer, som kan følge af, at takstskemaet fremtidig vil blive opstillet med udregnede takstenheder for 5, 10 og 15 tons sendinger i stedet for som nu, hvor der kun findes takster for 5 tons sendinger, medens fragten for større sendinger fremkommer ved reduktion af sendingens vægt.

De forskellige takstforhøjelser og -ændringer, der vil blive gennemført, efterhånden som det er teknisk muligt efter lovens ikrafttræden, skønnes at andrage følgende beløb:

Forhøjelse af de almindelige billetpriser (17 mill. kr. ÷ bortfald af hurtigtogsbilletter)	ca. 12	mill. kr.
Forhøjelse af abonnementskortpriserne	6	—
Forhøjelse af stykgodstaksterne	5	—
Forhøjelse af banepakketaksterne	0,75	—
Forhøjelse af havnebanefragt	0,35	—
	<hr/>	
	ialt	ca. 24,1 mill. kr.,

hvertil kommer for forhøjelse af taksterne på Københavns bybane, alt efter hvilken forhøjelse sporvejene vil foretage, 0,75 à 1,5 mill. kr.

Når der regnes med en margin for afvandring af transporter fra jernbanen som følge af forhøjelserne, skitserer man nettoprovenuet af takstændringerne til de ovenfor nævnte ca. 20 mill. kr.