

## Forslag

til

### Lov om ændring af statsbaneloven.

Fremsat den 19. april 1967 af *ministeren for offentlige arbejder*.

#### § 1.

I statsbanelov nr. 210 af 11. juni 1959 som ændret senest ved lov nr. 119 af 3. april 1965 og lov nr. 213 af 4. juni 1965 foretages følgende ændringer:

1. I § 6, stk. 1, ændres i 1. pkt. „10 kr.“ til „25 kr.“, og i § 6, stk. 2, ændres i sidste pkt. „1 kr.“ til „2 kr.“.

2. § 17, stk. 2 og 3 affattes således:

„Stk. 2. Rejsegodsfragten betales ved indleveringen. Den beregnes efter antal rejsegodsstykker, befordringsafstanden og arten af det tog, hvormed rejsegodset ønskes befordret.

Stk. 3. Ved indskrivningen af rejsegods leveres der den rejsende et rejsegodsbevis. Den rejsende skal ved modtagelsen af rejsegodsbeviset forvise sig om, at det svarer til hans angivelser.“

3. I § 52 indsættes efter stk. 1 som nyt stk.:

„Stk. 2. I det omfang afgifter indregnes i taksterne, forhøjes de nedenfor anførte maksimaltakster tilsvarende.“

4. § 53, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. For billetter må grundtaksten pr. kilometer, jfr. dog § 57, stk. 4, (bortset fra afrunding af kilometerafstanden og billetprisen) ikke overstige:

For 1. klasse . . . . . 30 øre  
- 2. — . . . . . 20 - “

Min. for off. arb. j. nr. 000-000-1967.

5. § 53, stk. 8, affattes således:

„Stk. 8. Priserne for et 1 måneds abonnementskort til rejse mellem samtlige stationer må ikke overstige:

For 1. klasse . . . . . 360 kr.  
- 2. — . . . . . 290 - “

6. § 54, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. Taksterne pr. 100 kg beregnet vægt må inden afrunding opad til hel øre ikke overstige:

For ilstyk gods:

350 øre med tillæg af 14 øre pr. km.

for fragtstykgods:

230 øre med tillæg af 9 øre pr. km.

for almindeligt vognladningsgods:

125 øre med tillæg af 2,7 øre pr. km.“

7. § 55, stk. 1, affattes således:

„§ 55. Banepakker skal befordres mellem alle hertil indrettede ekspeditionssteder, når de er påklæbet statsbanefrimærker til en af ministeren fastsat takst.

Stk. 2. Taksterne må ikke overstige:

For en pakke, som vejer indtil

5 kg . . . . . 3,00 kr.  
over 5 kg indtil 10 kg . . . . . 4,00 -  
— 10 - — 15 - . . . . . 5,00 -  
— 15 - — 20 - . . . . . 6,00 -  
— 20 - — 25 - . . . . . 7,00 - “

#### § 2.

Loven træder i kraft den 1. juni 1967.

## Bemærkninger til lovforslaget.

Trods stigende indtægter havde statsbanerne i driftsåret 1965-66 et driftsunderskud på 69,2 mill. kr., og det regnskabsmæssige resultat inkl. afskrivning og forrentning blev et statstilskud på 226,9 mill. kr. For den opgjorte del af driftsåret 1966-67 (perioden april 1966-februar 1967) er der et driftsunderskud på 104,7 mill. kr. og et statstilskud på 263,2 mill. kr. (De tilsvarende tal for samme periode af driftsåret 1965-66 var 49 henholdsvis 194,6 mill. kr.) I kalenderåret 1964 var statsbanernes lønningsudgifter 579 mill. kr., medens de for kalenderåret 1966 — trods en ikke uvæsentlig nedgang i det samlede personaletal (1121 mand) — var 741 mill. kr. Denne stigning har — som det fremgår af driftsregnskabet — kun for en mindre del kunnet modsvares af de fra 1. maj 1965 foretagne takstforhøjelser, der var baseret på forholdene i efteråret 1964. For driftsåret 1967-68 må der regnes med yderligere stigende lønudgifter i forbindelse med overenskomstfornyelser og dyrtidstillæg, og da det ikke trods fortsatte rationaliseringsforanstaltninger er muligt at opveje udgiftsstigningerne, finder man det nødvendigt at foretage takstforhøjelser som nedenfor skitseret til et samlet årligt provenu på ca. 100 mill. kr.

Dette provenu agtes tilvejebragt ved følgende forhøjelser:

	Gennemsnitlig pet.	Merindtægt i mill. kr.
Billetter.....	15	46
Abonnementskort.....	20	10
Banepakker.....	25	4
Stykgods.....	20	18
Vognladningsgodse.....	10	17
Personbiler på overfarterne m. m.....	10	5
		100

De beregnede merindtægter forudsætter uændret trafik.

### ad billetter.

Prisen pr. km sættes til maksimalt 20 øre på 2. kl. og 30 øre på 1. kl. (mod nu 16 hhv. 24 øre); men der foretages en aftrapning, således at nævnte maksimumtakster kun udnyttes på de kortere afstande, hvor terminalomkostningerne gør sig stærkest gældende. For 3-dages dobbeltbilletter, der idag beregnes som enkeltbilletspris  $\times$  1,35 for afstande på 50 km og mere, forhøjes forholdet til enkeltbilletspris  $\times$  1,4. For afstande under 50 km foretages på lignende måde som nu en aftrapning fra enkelt-

billetspris  $\times$  1,60 ved 0 km til enkeltbilletspris  $\times$  1,40 ved 50 km.

For månedsdobbelbilletter bevares det nugældende forhold enkeltbilletspris  $\times$  1,60.

De nævnte forhøjelser beregnes i gennemsnit at give ca. 15 pct.

### ad abonnementskort.

Priserne for månedskort og ugekort mellem bestemte stationer forhøjes, således at der opnås en samlet merindtægt på ca. 20 pct. Egentlig burde der ud fra rent kommercielle synspunkter have været foretaget en væsentlig større forhøjelse, og priser for kort af den her omhandlede art for unge mennesker under 18 år, der i dag kun udgør halvdelen af voksenprisen, burde enten have været yderligere forhøjet, f. eks. som på mange omnibusruter til tre fjerdedele af voksenprisen, eller også burde aldersgrænsen for overgang til voksenpris have været sænket. For nærværende har man dog set bort fra at foreslå disse kommercielt begrundede ændringer. Priserne for kort til rejser mellem samtlige stationer forhøjes med 20 pct.

### ad banepakker.

Forhøjelserne fremgår af følgende tabel.

	Vægt	Nugældende pris	Ny pris
indtil 5 kg.....		225 øre	300 øre
over 5-10 - .....		300 -	400 -
— 10-15 - .....		400 -	500 -
— 15-20 - .....		500 -	600 -
— 20-25 - .....		600 -	700 -

### ad stykgods.

Taksterne for knudepunktstrafik forhøjes ca. 10 pct. og for ikke-knudepunktstrafik (forbindelser, der kræver omlæsning undervejs) med ca. 22 pct. Under hensyn til trafikens fordeling på knude — hhv. ikke-knudepunktstrafik er merindtægten beregnet til ca. 20 pct.

### ad vognladningsgodse.

Forhøjelserne agtes stort set gennemført således, at de laveste vægtklasser og den billigste vognladningsklasse forhøjes noget mere end 10 pct. og de højeste vægtklasser og den dyreste vognladningsklasse noget mindre end 10 pct. Herved opnås en merindtægt på ca. 10 pct.

### ad biler på overfarterne.

Der påtænkes kun en forhøjelse på gennemsnitlig ca. 10 pct. for cykler, motorecykler og personbiler

gradueret på de forskellige overfarter efter den skønnede risiko for afvandring af transporterne. For lastbiler kan en ændret tarifieringsmåde, hvorved der dog ikke tilsigtes nogen egentlig merindtægt, komme på tale.

De anførte forhøjelser forudsætter ændringer i statsbaneloven, og hertil sigter de under numrene 4.-7. i lovforslagets § 1 anførte ændringer.

Nummer 1 i lovforslagets § 1, hvorved tillægsbetalingerne for billetudstedelse i togene forhøjes, tilsigter bl. a. en ajourføring af de hidtil gældende beløb, der har været uændret siden 1950. Nummer 2 i lovforslagets § 1 tilsigter at gøre det muligt at gennemføre en stærkt forenklet ekspeditions- og tarifieringsform for ekspederet rejsegods.

Nummer 3 i lovforslagets § 1 tilsigter at muliggøre den af praktiske grunde nødvendige indregning af afgifter i de pågældende takster.

Med hensyn til lovens ikrafttrædelsestidspunkt skal bemærkes, at da den vedtagne almindelige omsætningsafgift i videst muligt omfang af tekniske grunde må indregnes i taksterne (jfr. stk. 2 i den ved lovforslagets § 1, nummer 3, foreslåede ændrede affattelse af statsbanelovens § 52), og da ændringer af de heraf berørte takster med ganske kort mellemrum bør undgås, agtes disse takster sat i kraft den 3. juli 1967 (samtidig med merværdiafgiftens ikrafttræden), medens de takster, der ikke berøres af denne afgift, agtes sat i kraft den 1. juni 1967 (jfr. lovforslagets § 2).

Med hensyn til den økonomiske betydning for statsbanerne hhv. statskassen af overgangen fra engros-omsætningsafgift til merværdiafgift kan bemærkes:

Statsbanernes afgiftspligtige omsætning — d. v. s. først og fremmest indtægter af indenlandsk gods-

befordring og biler m. v. på indenlandske overfarter — kan, inkl. de foreslåede takstforhøjelser, på årsbasis anslås til ca. 350 mill. kr., hvorefter statsbanernes udgående afgift bliver ca. 35 mill. kr.

Statsbanernes indgående afgift pr. år kan anslås til ca. 40 mill. kr., hvoraf banerne selv skal bære den del, der vedrører indenlandsk personbefordring. Det er endnu ikke afgjort, hvorledes den totale indgående afgift skal fordeles på den del, banerne selv skal bære, hhv. den del, der kan fratrækkes. Fordeles imidlertid efter indtægterne af personbefordring hhv. øvrige indtægter, bliver ca. 50 pct. fradragsberettiget.

Den nugældende engros-omsætningsafgift har for statsbanerne i det sidste driftsår betydet en udgift på ca. 25 mill. kr.

Herefter vil overgangen til merværdiafgift give statsbanerne en lettelse på ca. 5 mill. kr., idet der fragår ca. 25 mill. kr. i engros-omsætningsafgift og tilkommer ca. 40 mill. kr. i indgående merværdiafgift, hvoraf statsbanerne skal bære ca. halvdelen.

For statskassen vil virkningen blive:

udgående afgift . . . . .	35 mill. kr.
÷ 50 pct. af indgående afgift . . . . .	20 - -
merværdiafgift . . . . .	15 mill. kr.
+ 50 pct. indg. afgift som banerne selv skal bære . . . . .	20 - -
	35 mill. kr.
÷ bortfald af engros-afgift . . . . .	25 - -
merprovenu for staten . . . . .	10 mill. kr.

For de 9 måneder af finansåret 1967-68, hvori merværdiafgiften vil virke, vil der således for statsbanerne blive tale om en lettelse på ca. 3,7 mill. kr. og om et merprovenu for statskassen på ca. 7,5 mill. kr.