

Forslag

til

Lov om ændring af statsbaneloven.

(Sammenlægning af il- og fragtgodsbefordringen).

FremSAT den 4. februar 1971 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1.

I statsbanelov nr. 221 af 31. maj 1968 som ændret ved bekendtgørelse nr. 363 af 3. juli 1969 og lov nr. 440 af 4. november 1970 foretages følgende ændringer:

1. I § 22, stk. 1, udgår: „ „ med fremskyndet hastighed som ilgods“.

2. I § 22, stk. 2, 1. pkt., ændres „Fragt- og ilgods“ til: „Fragtgods“.

3. I § 22, stk. 2, 2. pkt., udgår: „ilgods og“.

4. I § 22, stk. 2, 3. pkt., ændres „ilgods“ til: „gods“.

5. I § 25, stk. 3, udgår: „ „ il-“.

6. § 55, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. Taksterne pr. 100 kg beregnet vægt må ikke overstige:

1. for fragtstyk gods 250 øre med tillæg af 10 øre pr. km;

2. for fragtgods i vognladninger 150 øre med tillæg af 3 øre pr. km; og

3. for ekspresgods 750 øre med tillæg af 30 øre pr. km.“

7. § 55, stk. 4, affattes således:

„Stk. 4. Der kan fastsættes lavere takster for fragtstyk gods i vigtigere forbindelser med større stykgodstrafik og særlige tillæg for sendinger i forbindelser, der kræver omlæsning eller befordring med lastautomobil.“

8. I § 55, stk. 7, udgår: „for sendinger i forbindelser, der kræver omlæsning eller befordring med lastautomobil, for befordring af vognladningsgods i lukket vogn.“

9. I § 69, stk. 1, ændres „3 måneder“ til: „2 måneder“.

§ 2.

Loven træder i kraft den 1. oktober 1971.

Bemærkninger til lovforslaget.

1. Almindelige bemærkninger.

Fra den 1. oktober 1971 påbegynder statsbanerne indførelsen af et nyt stykgodssystem, hvorefter den egentlige jernbanebefordring af stykgods koncentrerer om et begrænset antal knudepunkter, medens terminalbefordringen mellem knudepunktet og den endelige afsendelses- henholdsvis bestemmelsesstation efterhånden påregnes udført med lastautomobil.

Min. f. off. arb. j. nr. KJ Aa 38/69.

165 FremSATte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev. lovforslag).

Med hensyn til betalingen for befordringen, jfr. ændringen af § 55, stk. 4, sker der ikke større principielle ændringer, idet der allerede i dag holdes et lavere takstniveau i visse hovedforbindelser med større trafik, de såkaldte knudepunktsforbindelser; medens der i andre forbindelser gælder de normale, noget højere takster, subsidiært kræves tillægsbetaling for den supplerende bilbefordring. Den væsent-

ligste forskel består i en efterhånden mere konsekvent anvendelse af det system, at fragten sammensættes af en egentlig jernbanefragt og en bilfragt.

Hjemmelen til denne beregningsmåde findes allerede nu i paragraffens stk. 7, men synes mere hensigtsmæssigt placeret i det nyformulerede stk. 4.

Stykgods kan i dag befordres med almindelig hastighed som *fragtgods*, med fremskyndet hastighed som *ilgods* og så hurtigt som køreplanen tillader det som *ekspresgods*.

Fragtstykgodset har i de senere år opnået en stadig hurtigere befordring, således at såvel fragtstykgods- som iltstykgodsbefordringen i de vigtigere forbindelser i dag ligger inden for begrebet aften-til-morgen transport. Da yderligere det transportapparat, der i dag stilles til rådighed for de to forsendelsesarter i realiteten er det samme, ligesom der stort set ydes samme service i forbindelse med de to forsendelsesarters ind- og udlevering, har man fundet det uhensigtsmæssigt under det nye stykgodssystem at operere med to transportmåder, der derfor er foreslået sammenlagt under betegnelsen fragtstykgods. En sådan sammenlægning synes også markedsføringsmæssigt at være den bedste løsning under det nye system.

Vognladningsgods kan i dag befordres som *fragtgods* og som *ilgods*. Da befordring som *ilgods* med deraf følgende højere fragt imidlertid praktisk taget ikke benyttes, foreslås afskaffelse af *ilgods* i vognladninger, således at *ilgods* som begreb afskaffes helt.

Med *ilgods*begrebets afskaffelse bortfalder automatisk *ilgods* til nedsat fragt. Da reglerne om begunstiggelse af fødevarerendinger i øvrigt i det hele ikke i dag kan begrundes i omkostnings- eller konkurrenceforhold, foreslås også ekspresgods til nedsat fragt afskaffet, hvorved hele den nuværende tekst i lovens § 55, stk. 4, falder bort. Merindtægten ved denne ændring anslås at andrage noget under 0,5 mill. kr. årlig.

Ekspresstykgodsbefordring mod betaling af normal ekspresgodsfrafragt forudsættes bevaret under det nye system.

I trafik med udlandet opretholdes begrebet *ilgods* af hensyn til fremmede baner, men sådant gods vil på dansk strækning blive fragtberegnet som fragtgods.

En undersøgelse har vist, at indtægtstab ved en sammenlægning af *il-* og fragtstykgodsbefordringen til én forsendelsesart vil andrage ca. 2 mill. kr. årligt, medens indtægtstab ved afskaffelse af *ilgods* befordring i vognladninger vil være ubetydeligt.

Det omhandlede tab er bruttotab. Det samlede økonomiske resultat forventes imidlertid at blive positivt, idet der ud over den førnævnte merindtægt på 0,5 mill. kr. årligt må kunne regnes med en vis ikke ubetydelig stigning i indtægterne for ekspresstykgodsbefordringen, hvortil kommer, at en sammentragning af *il-* og fragtstykgodsbefordringen indebærer en rationaliseringsgevinst, der skønsmæssigt er opgjort til 1,25 mill. kr. årligt.

Efter lov om hittegods er opbevaringstiden 3 måneder regnet fra indleveringstiden, medens statsbanerne efter statsbaneloven skal opbevare glemte eller tabte genstande 3 måneder + en fremlysningsmåned.

Da pladsforholdene i depotet for fundne sager på Københavns hovedbanegård er meget trange, og antallet af forespørgsler på genstande, der opbevares i 4. måned udgør mindre end 10 om året, hvilket tal skal ses i relation til ca. 45.000 årligt til depotet indgåede genstande, foreslås opbevaringsfristen bragt på linje med hittegodsloven. Man vil herved kunne undgå betydelige udgifter til en ellers nødvendig ombygning af depotet.

II. Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Ad nr. 1-5.

Ved ændringerne afskaffes *ilgods*begrebet.

Ad nr. 6.

Ekspresgodstaksten, der hidtil har udgjort det dobbelte af taksten for *ilgods*, fastsættes herefter til det tredobbelte af fragtgodstaksten. Dette indebærer i princippet uændrede takster.

Ad nr. 7.

Ved ændringen afskaffes den særlige fragtbegunstiggelse for fødevarer.

Den nye formulering er en følge af det under Almindelige bemærkninger anførte om nyt stykgodssystem.

Ad nr. 8.

Ændringen er affødt af det under ad nr. 7 anførte, idet dog også hjemmelen til at opkræve tillæg for befordring af vognladninger i lukket vogn er udeladt, idet disse tillæg ikke mere opkræves.

Ad nr. 9.

Ved ændringen indskrænkes den samlede opbevaringsfrist til 3 måneder, jfr. paragraffens stk. 2.