

Forslag

til

Lov om DSB.

Fremsat den 10. marts 1977 af *ministeren for offentlige arbejder.*

Kapitel 1.

Lovens gyldighedsområde, internationale konventioner, befordringsreglementer og tariffer, overenskomster med andre befordringsvirksomheder, befordringspligt, ansvar for personalet.

Lovens gyldighedsområde.

§ 1. Loven gælder for befordringer over jernbanestrækninger, som drives af DSB (Danske Statsbaner), og på DSBs færgeoverfarter.

Stk. 2. Lovens regler om befordring af gods finder tilsvarende anvendelse på befordring af gods med DSBs bilruter.

Stk. 3. Ministeren for offentlige arbejder kan for færgeoverfarter til udlandet i tariffene fastsætte afvigende bestemmelser.

Internationale konventioner.

§ 2. Regeringen kan indgå konventioner med andre stater om befordring af personer, bagage og gods. Bestemmelserne i sådanne konventioner gælder her i landet efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Befordringsreglementer og tariffer, overenskomster med andre befordringsvirksomheder.

§ 3. DSB fastsætter i befordringsreglementer og tariffer nærmere regler om befordring efter loven.

Stk. 2. Udgivelsen af befordringsregle-

menter og tariffer samt tillæg til disse bekendtgøres i Statstidende med angivelse af, fra hvilken dag de træder i kraft, jfr. dog § 42, stk. 4. Reglementerne og tariffene skal kunne købes gennem stationerne.

Stk. 3. DSB kan indgå tarifoverenskomster med inden- og udenlandske befordringsvirksomheder om den gennemgående befordring.

Befordringspligt.

§ 4. DSB skal befordre personer og bagage samt gods efter lovens bestemmelser, når:

1) passageren, henholdsvis afsenderen, efterkommer lovens, befordringsreglementernes og tariffernes bestemmelser,

2) befordringen er mulig med de befordringsmidler, der normalt er tilstrækkelige til dækning af trafikkenes behov,

3) befordringen ikke hindres af forhold, som DSB hverken kan afværge eller afhjælpe.

Stk. 2. Hvis befordringsmidlerne midlertidigt er utilstrækkelige, kan DSB dog lade mere regelmæssigt forekommende befordringer nyde forret.

Stk. 3. Hvis samfunds- eller tvingende driftshensyn kræver det, kan DSB ved offentlig bekendtgørelse bestemme, at driften midlertidigt skal indstilles helt eller delvis, at visse sendinger midlertidigt skal være udelukket fra eller kun på visse betingelser modtages til befordring, og at visse befordringer midlertidigt skal nyde forret.

Ansvar for personalet.

§ 5. DSB er ansvarlig for sit personale og andre personer, som DSB anvender ved udførelsen af befordringerne.

Kapitel 2.

Befordring af passagerer.

Ret til befordring.

§ 6. Passageren skal fra rejsens begyndelse være i besiddelse af gyldig billet eller kort, som skal opbevares under hele rejsen og på forlangende forevises det kontrollerende personale. Benyttede billetter kan forlanges afleveret ved rejsens afslutning.

Stk. 2. Regler om overgang til anden vognklasse, ændring af rejserute, anvisning og reservering af pladser samt overdragelse af billetter og kort fastsættes i befordringsreglementet.

Passagerer uden gyldig billet eller kort.

§ 7. En passager, der ikke har gyldig billet eller kort til den vognklasse, han benytter, skal snarest muligt efter rejsens begyndelse uopfordret oplyse dette til det kontrollerende personale. Han skal herefter i toget købe billet mod takstmæssig betaling med et tillæg, der fastsættes i befordringsreglementet.

Stk. 2. Undlader passageren at oplyse det kontrollerende personale om forholdet eller at købe billet som nævnt i stk. 1, eller nægter han at forevise billet eller kort, skal han efter reglerne i befordringsreglementet betale dobbelt takst, dog mindst 50 kr.

Stk. 3. For strækninger uden regelmæssig billetkontrol kan ministeren fastsætte regler, der fraviger bestemmelserne i stk. 1 og 2.

Stk. 4. Betaler passageren ikke straks det beløb, der afkræves ham efter foranstående bestemmelser, kan han udelukkes fra befordring.

Personer, som er udelukket fra eller kun på visse betingelser modtages til befordring.

§ 8. Personer, som er berusede eller opfører sig upassende, er udelukket fra befordring eller fra viderebefordring.

Stk. 2. Personer, som af andre grunde øjensynligt vil være til besvær for deres medpassagerer, herunder personer under politiledsagelse, befordres kun i særskilt vognafdeling.

Medbringelse af håndbagage og dyr.

§ 9. Passagerer kan medbringe håndbagage og dyr i tog og på færger efter bestemmelserne i befordringsreglementet.

Stk. 2. Passageren bærer selv ansvaret for sin håndbagage og de dyr, han medbringer. Han skal erstatte enhver skade, som forvoldes heraf, medmindre der foreligger fejl fra DSBs side.

Forsinkelse af tog eller færger.

§ 10. Forsinkelse af tog eller færger begrundet ikke erstatningskrav mod DSB.

Kapitel 3.

Befordring af indskrevet bagage.

Genstande, der modtages til befordring. Indlevering. Bagagebevis.

§ 11. Det bestemmes i befordringsreglementet, hvilke genstande der kan indleveres til befordring som indskrevet bagage, og i hvilke forbindelser befordring kan ske. Som betingelse for befordringen skal passageren forevise billet eller kort, der er gyldig mindst til bagagens bestemmelsesstation.

Stk. 2. Ved indleveringen af bagagen udleveres der passageren et bagagebevis.

Passagerens ansvar for sin indskrevne bagage. Fragttillæg.

§ 12. DSB har til enhver tid ret til at undersøge, om den indskrevne bagage opfylder bestemmelserne i § 11. Passageren skal så vidt muligt have lejlighed til at overvære undersøgelsen.

Stk. 2. Er genstande befordret som indskrevet bagage i strid med bestemmelserne i § 11, skal passageren betale forskellen mellem taksten for befordring som indskrevet bagage og taksten for befordring som gods samt et fragttillæg efter regler, der fastsættes i befordringsreglementet.

Stk. 3. I det i stk. 2 nævnte tilfælde er passageren ansvarlig for enhver skade, der er en følge af overtrædelsen.

Udlevering.

§ 13. Bagagen udleveres mod aflevering af bagagebeviset. De nærmere regler fastsættes i befodringsreglementet.

Stk. 2. Passageren kan nægte at modtage bagagen, så længe en forlangt undersøgelse til konstatering af en påstået skade ikke er iværksat.

DSBs ansvar for indskrevet bagage.

§ 14. Medmindre andet følger af stk. 2-4, er DSB ansvarlig for forsinket levering og for skade, der opstår ved helt eller delvist tab af indskrevet bagage eller ved beskadigelse af denne i tidsrummet fra dens modtagelse til befodrning og indtil udleveringen efter samme regler, som gælder for gods efter kapitel 5.

Stk. 2. Passageren kan betragte et manglende stykke bagage som tabt, hvis udlevering ikke har kunnet finde sted inden 14 dage efter bagagens normale ankomsttid.

Stk. 3. Ved forsinket levering skal DSB, når passageren ikke beviser, at der derved er opstået noget tab, betale en erstatning på 50 øre pr. kg bruttovægt af den for sent udleverede bagage for hver påbegyndte 24 timer regnet fra bagagens normale ankomsttid, dog højst for 14 dage.

Stk. 4. Beviser passageren, at der ved forsinkelsen er lidt et tab, betales erstatning for dette tab. Erstatningen kan dog ikke overstige det firdobbelte af den i stk. 3 nævnte erstatning.

Stk. 5. Den højeste erstatning, der kan forlanges udbetalt for et bortkommet eller beskadiget stykke bagage, er 3000 kr., jfr. dog § 37.

Stk. 6. Ved forsinket levering af biler, motorcykler med sidevogn, påhængsvogne og campingvogne, der befodres som indskrevet bagage, skal DSB kun yde erstatning, hvis et tab påvises, og ikke ud over fragtbløbet.

Kapitel 4.

Befodrning af køretøjer m.v. på færgeoverfarer.

§ 15. Bestemmelser om befodrning af køretøjer m.v. på færgeoverfarer fastsættes i befodringsreglementerne og tariffene.

Stk. 2. DSB er ansvarlig for skade, der opstår ved helt eller delvist tab eller beskadigelse af køretøjer m.v. på færgeoverfarer efter samme regler, som gælder for gods efter kapitel 5. Medmindre der foreligger forsat eller grov uagtsomhed fra DSBs side, jfr. § 37, kan erstatningen dog ikke overstige for:

1) personmotorkøretøjer med medført bagage: 25000 kr. pr. køretøj, og

2) andre køretøjer, herunder busser, med medført bagage og pålæst gods: 5000 kr. pr. køretøj eller 15 kr. pr. kg bruttovægt af det køretøj eller gods, der er tabt eller beskadiget, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb.

Stk. 3. DSB er fritaget for ansvar efter stk. 2, når tabet eller skaden er en følge af den særlige risiko, der er forbundet med ombord- og ilandsætning under medvirken af køretøjets fører og af overførsel på åbent færgedæk.

Kapitel 5.

Befodrning af gods.

Befodringsarter.

§ 16. De forskellige befodringsarter fastsættes i befodringsreglementet.

Genstande, der er udelukket fra eller kun på visse betingelser modtages til befodrning.

§ 17. Udelukket fra befodrning er:

1) stoffer og genstande, der efter bilag A til godsbefodringsreglementet er udelukket fra befodrning,

2) genstande, der på grund af deres omfang, vægt eller beskaffenhed ikke egner sig til den forlangte befodrning under hensyn til banernes indretninger eller materiel.

Stk. 2. På visse betingelser modtages til befodrning:

1) stoffer og genstande, der er nævnt i bilag A til godsbefodringsreglementet, på de dér anførte betingelser,

2) genstande, hvis befodrning på grund af deres omfang, vægt eller beskaffenhed frembyder særlige vanskeligheder. Befodrningen sker på betingelser, der i hvert enkelt tilfælde fastsættes af DSB.

Stk. 3. Afsenderen skal erstatte ethvert tab, som DSB påføres, hvis han indleverer gods, der er udelukket fra eller kun på visse

betingelser modtages til befordring, under urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse eller i strid med gældende sikkerhedsforskrifter.

Fragtbrev. Ansvar for angivelser i fragtbrevet. Fragttillæg.

§ 18. Afsenderen skal efter reglerne i befodringsreglementet medgive sendinger udfyldte fragtbreve eller andre befodringsdokumenter, der tillægges samme gyldighed som fragtbreve. Han er ansvarlig for rigtigheden af de angivelser og erklæringer, som han har anført i fragtbrevet. Han er ansvarlig for alle følger af, at disse angivelser eller erklæringer er urigtige, unøjagtige, ufuldstændige eller ikke er anført på den til dem bestemte plads.

Stk. 2. DSB har til enhver tid ret til at undersøge, om sendingen svarer til angivelserne i fragtbrevet, og om de sikkerhedsforskrifter, der er fastsat i bilag A til godsbefodringsreglementet, er iagttaget. Den rådighedsberettigede skal så vidt muligt have lejlighed til at overvære undersøgelsen.

Stk. 3. Det fastsættes i befodringsreglementet, i hvilket omfang DSB ved godsets modtagelse skal kontrollere, at det i fragtbrevet angivne antal godsstykker og den angivne vægt er rigtig. DSB er i sådanne tilfælde ansvarlig for disse angivelser, medmindre der kan føres bevis i modsat retning.

Stk. 4. Uanset betaling af fragtforskellen og erstatning for eventuel skade kan DSB i følgende tilfælde opkræve et fragttillæg:

1) ved urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse af stoffer og genstande, der efter bilag A til godsbefodringsreglementet er udelukket fra eller kun på visse betingelser modtages til befordring, eller når de sikkerhedsforskrifter, der er fastsat i bilag A til godsbefodringsreglementet, ikke er iagttaget: 5 kr. pr. kg af hele godsstykkets bruttovægt,

2) når lastgrænsen for en vogn er overskredet i tilfælde, hvor læsning er foretaget af afsenderen, og hvor denne ikke i fragtbrevet har forlangt vognen vejlet af DSB: 50 kr. pr. 100 kg overskridelse af lastgrænsen,

3) ved anden urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse af godset eller ved for lav vægtangivelse: fragttillægget fastsættes i befodringsreglementet.

Afslutning af fragtkontrakten.

§ 19. Fragtkontrakten er sluttet, når DSB har modtaget godset til befordring med tilhørende fragtbrev. Når fragtbrevet er godtaget af DSB, udgør det bevis for fragtkontrakten.

Stk. 2. Fragtbrevets angivelser om vægt og stykketal udgør dog kun bevis mod DSB, hvis DSB efter bestemmelserne i befodringsreglementet skal kontrollere rigtigheden heraf, eller hvis DSB på anmodning har påtaget sig at kontrollere angivelserne. Angivelserne kan dog også bevises på anden måde.

Leveringsfrister.

§ 20. Godset skal leveres inden for de leveringsfrister, der fastsættes i befodringsreglementet.

Stk. 2. Under usædvanlige forhold, der medfører en ualmindelig trafikstigning eller ualmindelige driftsvanskeligheder, kan leveringsfristerne midlertidigt forlænges eller sættes ud af kraft ved offentlig bekendtgørelse.

Godsets tilstand. Emballering.

§ 21. Når DSB modtager gods til befordring, som bærer åbenbare tegn på beskadigelse, kan det forlanges, at der gøres særskilt bemærkning i fragtbrevet om godsets tilstand.

Stk. 2. Når godset efter sin natur kræver emballering, skal afsenderen emballere det således, at det er beskyttet mod helt eller delvist tab og beskadigelse under befodrningen og ikke kan volde skade på personer, materiel eller andet gods. Emballeringen skal i øvrigt opfylde bestemmelserne i befodringsreglementet.

Stk. 3. Har afsenderen ikke overholdt bestemmelserne i stk. 2, kan DSB enten nægte at modtage godset eller forlange, at afsenderen i fragtbrevet anerkender, at sendingen er uemballeret eller mangelfuldt emballeret.

Stk. 4. Afsenderen er ansvarlig for alle følger af, at emballeringen mangler eller er mangelfuld. Han skal erstatte DSB det tab, som lides i den anledning. Indeholder fragtbrevet ingen angivelse derom, påhviler det DSB at bevise, at emballeringen har manglet eller været mangelfuld.

Godsets indlevering og læsning.

§ 22. Regler om afhentning, indlevering, mærkning og læsning af gods, fristerne for indlevering og læsning af gods, bestilling og læsning af vogne eller andet materiel samt beregning af oplagspenge eller vognleje for forsinket indlevering og læsning fastsættes i befordringsreglementet.

Stk. 2. Når læsningen er foretaget af afsenderen, er denne ansvarlig for alle følger af en mangelfuld læsning. Han skal navnlig erstatte DSB den skade, som lides i den anledning. Bevisbyrden for den mangelfulde læsning påhviler DSB.

Udlevering.

§ 23. DSB skal på bestemmelsesstationen udlevere adressaten fragtbrevet og godset mod kvittering og mod betaling af de beløb, der er henvist til betaling af adressaten. Modtagelse af fragtbrevet uden indsigelse forpligter adressaten til at betale DSB de beløb, der er henvist til opkrævning hos ham.

Stk. 2. Efter godsets ankomst til bestemmelsesstationen kan adressaten af DSB kræve overgivelse af fragtbrevet og udlevering af godset, jfr. dog stk. 3. Er det fastslået, at godset er gået tabt, eller er det ikke ankommet inden den i § 32, stk. 1, fastsatte frist, kan adressaten i eget navn gøre sine rettigheder efter fragtkontrakten gældende over for DSB.

Stk. 3. DSB kan udlevere godset til adressaten andetsteds end på bestemmelsesstationen. I disse tilfælde regnes godset først for udleveret med denne aflevering.

Stk. 4. Selv om adressaten har modtaget fragtbrevet og betalt befordringsomkostningerne, kan han nægte at modtage godset, så længe en af ham forlangt undersøgelse til konstatering af en påstået skade ikke er iværksat.

Stk. 5. De nærmere regler om fragtbrevets og godsets udlevering, herunder regler om underretning af adressaten, godsets afhentning eller tilbringning, fristen for afhentning af gods og følgerne af afhentningsfristens overskridelse, fastsættes i befordringsreglementet.

Omkostningernes betaling.

§ 24. Fragt, gebyrer og andre omkost-

ninger, der påløber fra godsets modtagelse til befordring og til dets udlevering, skal betales af afsenderen eller af adressaten. Omkostningerne kan deles efter regler, der fastsættes i befordringsreglementet.

Stk. 2. DSB kan i befordringsreglementet bestemme, at afsenderen skal betale omkostningerne for visse befordringsarter samt for gods, som efter DSBs skøn er udsat for hurtig fordærvelse, eller som på grund af sin ringe værdi eller sin natur ikke med sikkerhed dækker omkostningerne.

Stk. 3. Kan størrelsen af de omkostninger, som afsenderen vil betale, ikke fastslås ved indleveringen, kan DSB som sikkerhed kræve, at der mod kvittering deponeres et beløb, som skønnes at dække omkostningerne.

Efterkrav.

§ 25. Afsenderen kan trække efterkrav på godset indtil dets værdi. DSB har dog ikke pligt til at lade efterkrav trække på sendinger, for hvilke fragten efter § 24, stk. 2, kan forlanges betalt af afsenderen.

Stk. 2. DSB har ikke pligt til at udbetale efterkravet, før beløbet er blevet indbetalt af adressaten.

Stk. 3. Er godset eller en del deraf blevet udleveret til adressaten, uden at denne har betalt efterkravet, skal DSB mod regres til adressaten erstatte afsenderen hans tab. Erstatningen kan dog ikke overstige efterkravets beløb.

Stk. 4. For efterkrav beregnes gebyr efter regler i befordringsreglementet.

Tegning af interesse i afleveringen.

§ 26. Der kan tegnes interesse i afleveringen for visse befordringsarter efter regler, der fastsættes i befordringsreglementet.

Afsenderens ret til at ændre fragtkontrakten.

§ 27. Afsenderen kan ændre fragtkontrakten efter regler, der fastsættes i befordringsreglementet.

Stk. 2. Afsenderens ordrer om ændring af fragtkontrakten skal gives ved en skriftlig erklæring efter en formular, der optages i befordringsreglementet. Enhver ordre, der gives af afsenderen i anden form, er ugyldig.

Stk. 3. DSB efterkommer kun afsenderens ordrer, når de er givet gennem afsendelses-

stationen. Afsenderen kan forlange, at ordrerne for hans regning skal videregives telegrafisk, telefonisk eller pr. fjernskriver.

Stk. 4. Afsenderen kan ændre fragtkontrakten indtil adressaten har:

- 1) modtaget fragtbrevet uden indsigelse,
- 2) modtaget godset, eller
- 3) gjort sine rettigheder efter fragtkontrakten ifølge § 23, stk. 2, gældende.

Stk. 5. Fra det tidspunkt, hvor afsenderens ret til at ændre fragtkontrakten er ophørt efter stk. 4, skal DSB alene rette sig efter adressatens ordrer.

Stk. 6. DSB kan kun nægte eller udskyde udførelsen af afsenderens ordrer i følgende tilfælde:

- 1) når udførelsen ikke længere er mulig på det tidspunkt, da ordrerne tilgår den station, der skal udføre dem,
- 2) når udførelsen vil forstyrre den regelmæssige drift,
- 3) når godsets værdi skønnes ikke at kunne dække alle de omkostninger, der følger af ordrerne, medmindre disse omkostninger straks betales, eller der stilles sikkerhed for dem.

Stk. 7. For omkostningerne, der opstår ved udførelsen af afsenderens ordrer, hæfter godset, medmindre omkostningerne skyldes fejl hos DSB.

Stk. 8. Hvis der foreligger fejl hos DSB, er DSB under forbehold af bestemmelserne i stk. 6 ansvarlig for følgerne af, at en efter denne paragraf given ordre ikke udføres eller udføres urigtigt. Den erstatning, som skal betales, kan dog ikke overstige erstatningen for tab af godset.

Hindringer for befordringen eller afleveringen.

§ 28. Regler om fremgangsmåden i tilfælde af hindringer for befordringen eller afleveringen fastsættes i befodringsreglementet.

Sikkerhed for DSBs rettigheder.

§ 29. Godset hæfter for fragten og alle andre derpå hvilende afgifter og omkostninger. Denne ret for DSB vedvarer, så længe godset er i DSBs varetægt eller i en tredjemands varetægt, som besidder det på DSBs vegne.

Omfanget af DSBs ansvar.

§ 30. DSB er ansvarlig for overskridelse af leveringsfristen og for skade, der opstår ved helt eller delvist tab af godset eller ved beskadigelse af dette i tidsrummet fra dets modtagelse til befordring og indtil udleveringen.

Stk. 2. Dette gælder dog ikke, såfremt DSB godtgør, at overskridelsen af leveringsfristen, tabet eller beskadigelsen er forårsaget ved en fejl fra den berettigedes side, en ordre fra denne, der ikke er foranlediget af en fejl fra DSBs side, godsets særlige natur (indre fordærv, svind o.s.v.) eller forhold, som DSB ikke har kunnet undgå, og hvis følger DSB ikke har kunnet afværge.

Stk. 3. DSB er endvidere fritaget for ansvar efter stk. 1, når tabet eller beskadigelsen er en følge af de særlige farer, der er forbundet med en eller flere af følgende kendsgerninger:

- 1) befordring i åben vogn i henhold til de gældende bestemmelser eller en aftale med afsenderen,
- 2) manglende eller mangelfuld emballering af gods, som ifølge dets natur er udsat for svind eller beskadigelse, når det ikke er emballeret eller er mangelfuldt emballeret,
- 3) læsning ved afsenderen eller aflæsning ved adressaten i henhold til de gældende bestemmelser eller en aftale med afsenderen eller adressaten. Læsning i en vogn, der lider af mangler, der er kendelige for afsenderen, eller mangelfuld læsning, når læsning er foretaget af afsenderen i henhold til de gældende bestemmelser eller en aftale med ham derom,
- 4) opfyldelsen af told- eller andre administrative myndigheders forskrifter,
- 5) visse godsarters natur, der gør dem udsat for helt eller delvist tab eller beskadigelse, navnlig ved brud, rust, indre fordærv, udtørring, spredning,
- 6) indlevering under urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse af genstande, der er udelukket fra befordring. Indlevering under urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse eller tilsidesættelse fra afsenderens side af de foreskrevne forsigtighedsforanstaltninger ved genstande, der kun på visse betingelser modtages til befordring,
- 7) befordring af levende dyr,

F. t. l. om DSB.

8) befordring af sendinger, som i henhold til denne lov, de gældende bestemmelser eller en aftale med afsenderen skal ske under ledsagelse, f. s. v. tabet eller beskadigelsen er en følge af en fare, som skulle være afværget ved ledsagelsen.

Bevisbyrde.

§ 31. Når DSB godtgør, at tabet eller beskadigelsen efter omstændighederne i det pågældende tilfælde har kunnet skyldes en eller flere af de i § 30, stk. 3, nævnte særlige farer, formodes skaden at have denne årsag. Den berettigede har dog ret til at bevise, at skaden ikke helt eller delvis er forårsaget ved en af disse farer. Denne formodning gælder ikke i det i § 30, stk. 3, nr. 1), nævnte tilfælde, når det drejer sig om en usædvanlig stor mangel eller tab af hele kolli.

Formodning for, at godset er gået tabt. Genfindelse af godset.

§ 32. Den berettigede kan betragte godset som tabt, hvis det ikke er udleveret til adressaten eller stillet til hans rådighed inden 30 dage efter udløbet af leveringsfristen.

Stk. 2. Den berettigede kan ved modtagelsen af erstatning for det tabtgæede gods skriftligt forlange, at han straks skal have meddelelse herom, hvis godset genfindes inden et år efter erstatningens udbetaling. For dette krav skal der gives ham skriftlig bekræftelse.

Stk. 3. Modtager den berettigede meddelelse som nævnt i stk. 2, kan han inden 30 dage efter modtagelsen af meddelelsen forlange, at godset skal udleveres ham på en nærmere angivet dansk station. Han skal betale omkostningerne for godsets befordring til den station, hvor udlevering skal finde sted, og tilbagebetale den modtagne erstatning, eventuelt med fradrag af de i denne indbefattede omkostninger. Hans ret til erstatning for overskridelse af leveringsfristen efter § 35 og eventuelt § 36 berøres ikke heraf.

Stk. 4. Fremsættes det i stk. 2 nævnte krav ikke, eller gives der ingen forholdsordre inden den i stk. 3 omhandlede 30 dages frist, eller genfindes godset mere end et år efter erstatningens udbetaling, tilfalder godset DSB.

Erstatningens størrelse ved tab af godset.

§ 33. Når DSB efter loven skal yde erstatning for helt eller delvist tab af gods, regnes erstatningen efter markedspris eller i mangel heraf efter den gængse værdi for gods af samme art og beskaffenhed på afsendelsesstedet og på det tidspunkt, da godset blev modtaget til befordring. Erstatningen kan dog ikke overstige 125 kr. pr. kg manglende bruttovægt. Endvidere erstattes fragten, toldafgifter og andre beløb, der er betalt i anledning af befordringen af det tabte gods, uden nogen yderligere skadeserstatning.

Erstatningens størrelse ved beskadigelse af godset.

§ 34. Ved beskadigelse af gods skal DSB betale det beløb, der svarer til godsets værdiforringelse, uden nogen yderligere skadeserstatning, jfr. dog stk. 2 og 3. Beløbet beregnes på grundlag af den efter § 33 fastslåede værdi af godset og den procentsats, hvormed værdien på bestemmelsesstedet er forringet. Med samme procentsats erstattes de i § 33, sidste pkt., nævnte omkostninger.

Stk. 2. Erstatning efter stk. 1 kan i tilfælde, hvor hele sendingen er forringet i værdi, dog ikke overstige erstatningen for fuldstændigt tab af godset.

Stk. 3. Er kun en del af sendingen forringet i værdi ved beskadigelsen, kan erstatning efter stk. 1 endvidere ikke overstige erstatningen for fuldstændigt tab af den del af godset, som er blevet beskadiget.

Erstatningens størrelse ved overskridelse af leveringsfristen.

§ 35. For tab, der opstår ved overskridelse af leveringsfristen, betales erstatning, som dog ikke kan overstige det dobbelte af fragten.

Stk. 2. Erstatning efter stk. 1 kan ikke ydes ved siden af erstatning for fuldstændigt tab af godset. Ved delvist tab kan erstatning ydes for den del af sendingen, der ikke er gået tabt. Ved beskadigelse betales erstatningen eventuelt ved siden af den i § 34 nævnte erstatning. Erstatning efter stk.

I sammen med erstatning efter §§ 33 og 34 kan dog ikke overstige erstatningen for fuldstændigt tab af godset.

Erstatningens størrelse, når der er tegnet interesse i afleveringen.

§ 36. Er der tegnet interesse i afleveringen, kan der foruden erstatning efter §§ 33-35 forlanges erstatning for yderligere påvist tab indtil det tegnede beløbs størrelse.

Erstatningens størrelse ved forsæt eller grov uagtsomhed fra DSBs side.

§ 37. Hvor overskridelse af leveringsfristen, helt eller delvist tab eller beskadigelse af gods skyldes forsæt fra DSBs side, skal der ydes den berettigede fuld erstatning for det påviste tab. I tilfælde af grov uagtsomhed fra DSBs side ydes erstatning med indtil det dobbelte af de i §§ 14, 15 og 33-36 nævnte maksimalbeløb.

Fremsættelse af krav mod DSB.

§ 38. Krav om tilbagebetaling af et beløb, der er betalt i henhold til fragtkontrakten, tilkommer kun den, der har betalt beløbet.

Stk. 2. Krav vedrørende de i § 25 nævnte efterkrav tilkommer kun afsenderen.

Stk. 3. Andre krav mod DSB i henhold til fragtkontrakten tilkommer afsenderen, indtil adressaten har indløst fragtbrevet, modtaget godset eller gjort brug af sine rettigheder efter § 23, stk. 2, og derefter adressaten.

Stk. 4. Krav på erstatning over for DSB skal vedlægges fragtbrevet samt bevis for godsets værdi.

Konstatering af delvist tab eller beskadigelse af gods.

§ 39. Når DSB opdager eller formoder, eller den berettigede hævder, at gods er gået delvis tabt eller er blevet beskadiget, skal DSB straks og om muligt i overværelse af den berettigede optage en protokol vedrørende godsets tilstand og vægt, skadens art, omfang og årsag samt tidspunktet for dens opståen. En afskrift af protokollen skal på forlangende udleveres gratis til den berettigede.

Bortfald af krav mod DSB.

§ 40. Ved den berettigedes modtagelse af

godset bortfalder ethvert fra fragtkontrakten stammende krav mod DSB for overskridelse af leveringsfristen, delvist tab eller beskadigelse.

Stk. 2. Følgende krav bortfalder dog ikke:

1) erstatningskrav, når den berettigede beviser, at skaden skyldes forsæt eller grov uagtsomhed fra DSBs side,

2) erstatningskrav vedrørende overskridelse af leveringsfristen, når de fremsættes senest 7 dage efter den berettigedes modtagelse af godset,

3) erstatningskrav vedrørende delvist tab eller beskadigelse:

a) hvis tabet eller beskadigelsen er fastslået efter § 39 inden den berettigedes modtagelse af godset, eller

b) hvis den konstatering, som skulle være sket efter § 39, alene ved DSBs fejl ikke er blevet foretaget,

4) erstatningskrav for skade, som ikke er udvendigt kendelig, og som først fastslås efter den berettigedes modtagelse af godset, under følgende to betingelser:

a) at anmodning om konstatering af skaden efter § 39 fremsættes af den berettigede straks efter, at skaden er opdaget, og senest 7 dage efter godsets modtagelse. Hvis denne frist ville udløbe på en søn- eller helligdag, udskydes dens udløb til den følgende hverdag,

b) at den berettigede beviser, at skaden er sket i tiden mellem godsets modtagelse til befordring og dets udlevering.

Forældelse af krav.

§ 41. Krav, stammende fra fragtkontrakten, forældes efter et års forløb. Det bestemmes i befordringsreglementet, fra hvilket tidspunkt forældelsen løber.

Stk. 2. Fremsættes krav over for DSB efter § 38, suspenderes forældelsesfristen indtil den dag, da den pågældende klager har modtaget DSBs skriftlige afvisning af kravet. Bliver kravet delvis imødekommet, løber forældelsesfristen kun videre f. s. v. angår den øvrige del af kravet. Fremsættes kravet på ny efter afvisningen, suspenderes forældelsesfristen ikke.

Stk. 3. Forældelsesfristen afbrydes ved, at der anlægges sag mod DSB.

Kapitel 6.

Betaling for befordringen, fribefordring og befordring på særlige vilkår.

Betaling for befordringen.

§ 42. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter betalingen for DSBs befordringer m.v. De nærmere regler fastsættes i befordringsreglementerne og tariffjerne.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan bemyndige DSB til at nedsætte de efter stk. 1 fastsatte takster med indtil 50 pct. i tilfælde, hvor hensynet til driftens økonomi gør det ønskeligt.

Stk. 3. Forhøjelse eller nedsættelse af DSBs takstniveau skal godkendes af folketingets finansudvalg.

Stk. 4. Forhøjelse af taksterne må først træde i kraft 2 uger efter bekendtgørelsen i Statstidende, medmindre særlige omstændigheder gør det påkrævet, at forhøjelsen træder i kraft på et tidligere tidspunkt.

Stk. 5. I DSBs årsberetning skal der gøres rede for væsentlige takstændringer i årets løb. Årsberetningen skal sendes til folketinget.

Fribefordring og befordring på særlige vilkår.

§ 43. Fribefordring med alle DSBs plantog og planmæssige færgeforbindelser tilkommer:

- 1) kongen og kongehusets medlemmer,
- 2) ministrene,
- 3) folketingets medlemmer.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan indrømme indehavere af stillinger under hofstaterne fribefordring på enkelte DSB-strækninger. I øvrigt kan ministeren i enkelte tilfælde, hvor omstændighederne særlig taler derfor, indrømme fribefordring på DSB, herunder til institutioner eller personer, der deltager i arbejde til fremme af humane, videnskabelige, kunstneriske eller lignende formål, samt til DSBs personale og dets familier.

Stk. 3. Ministeren for offentlige arbejder kan indgå overenskomster med andre inden- eller udenlandske befordringsvirksomheder om fribefordring samt indgå aftaler med dagspressen til sikring af offentlighedens adgang til underretning om køreplaner og takstbestemmelser.

Stk. 4. Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte særlig betaling for:

- 1) befordringer, der rekvireres gennem de kongelige hofstater,
- 2) befordring af militærpersoner og militært gods,
- 3) befordring af post.

Kapitel 7.

Politibestemmelser.

Færdsel og ophold på DSBs område.

§ 44. DSBs område omfatter:

- 1) banelinien med tilhørende skråninger, banketter, grøfter, broer og andre anlæg,
- 2) stationernes område,
- 3) DSBs tog og færger,
- 4) forpladser og adgangsveje til stationer og færgesteder.

Stk. 2. Uden DSBs tilladelse må ingen:

- 1) færdes eller lade dyr færdes på de dele af DSBs område, som ikke er åbne for offentligheden, eller
- 2) tage ophold i erhvervsøjemed, optage film eller fotografere i erhvervsøjemed eller til undervisningsbrug, foretage indsamlinger, omdele tryksager eller lignende på DSBs område.

Benyttelse af private overkørsler og overgange.

§ 45. Trafikanter, der skal passere private overkørsler og overgange, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over overkørsler og overgange må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Når sporene passerer, skal dette ske uden unødigt ophold.

Stk. 2. Den, der skal drive eller trække dyr over banen, skal ligeledes udvise særlig forsigtighed og må ikke lade dyr stå stille på overkørslen.

Stk. 3. Særligt langsomt kørende transporter må kun passere overkørslen efter aftale med DSB.

Stk. 4. Led og bomme skal lukkes efter benyttelsen. Under arbejder, som kræver hyppig brug af en overkørsel, kan overkørslen dog holdes åben, når den er under konstant opsyn af en person, der til enhver tid kan standse færdslen over overkørslen.

Stk. 5. Brugeren af en privat overkørsel eller overgang skal straks anmelde mangler ved led eller bomme til DSB.

Stk. 6. Brugeren er endvidere ansvarlig for forseelser, som hans folk under arbejde gør sig skyldig i ved benyttelsen af overkørslen eller overgangen.

Stk. 7. Uvedkommende må ikke benytte private overkørsler og overgange.

Reklamer m.v.

§ 46. Reklamer og andre indretninger må ikke være anbragt således, at de er til ulempe for opfattelsen af DSBs signaler.

Jord- og ledningsarbejder m.v.

§ 47. Uden DSBs tilladelse må der ikke:

- 1) foretages udgravninger eller opfyldninger i en sådan nærhed af DSBs grund, at der derved kan opstå fare for driften,
- 2) føres ledninger over eller under banen, eller
- 3) ledes vand til banen eller dennes grøfter.

Forskrifter for publikum.

§ 48. Det er forbudt at hindre den automatiske dørlukning. Når tog eller togdel er i bevægelse, er det endvidere forbudt at stige på eller af vognene eller at hjælpe andre dertil eller at åbne vognenes døre.

Stk. 2. Ind- og udstigning skal ske på den dertil bestemte side af toget og på de dertil bestemte eller anviste steder på stationer og færger.

Stk. 3. Der må ikke udkastes affald eller andre genstande fra tog.

Stk. 4. Nødbremsen i tog må kun benyttes, når virkelig fare foreligger.

DSBs politimyndighed.

§ 49. Enhver, der søger adgang til eller opholder sig på DSBs område, skal rette sig efter de forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af DSBs personale, eller som af DSB er bekendtgjort ved opslag på DSBs område eller på anden hensigtsmæssig måde.

Stk. 2. Enhver, der overtræder bestemmelserne i §§ 44, 48 og 49, stk. 1, eller forskrifter i henhold til disse bestemmelser, kan af DSBs personale udvises, om fornø-

dent udsættes, fra DSBs område. Hvis den pågældende ikke godtgør, hvem han er, og at han har fast bopæl her i landet, kan han anholdes og skal snarest muligt overgives til politiet.

Stk. 3. Politiet skal efter anmodning bistå DSB i håndhævelsen af DSBs ordens- og sikkerhedsbestemmelser.

Glemte eller tabte genstande.

§ 50. Glemte eller tabte genstande, der findes på DSBs område, og som må antages at være glemt eller tabt af en passager, skal, såfremt ejeren ikke kan findes, opbevares af DSB i 2 måneder og derefter fremlyses i Statstidende.

Stk. 2. Indløses genstandene ikke inden 1 måned efter fremlysningen, kan de sælges ved offentlig auktion, der kan afholdes af DSB uden medvirken af en af justitsministeriet beskikket auktionsleder. Overskuddet af auktionen tilfalder DSB.

Stk. 3. Genstande, der er udsat for hurtig fordærvelse, kan straks sælges bedst muligt. Overskuddet anvendes som nævnt i stk. 2. Dog kan det fordres udbetalt af rette vedkommende inden 3 måneder efter salget.

Stk. 4. Penge, værdipapirer, særlig værdifulde smykker og lignende skal straks afleveres til politiet tillige med de genstande, sammen med hvilke de måtte være fundet. Det samme gælder let antændelige og eksplosive sager og lignende.

Stk. 5. Reglerne i stk. 1-4 gælder ligeledes for genstande, der er indleveret i DSBs garderober, garderobebokse m.v., men ikke afhentet inden afhentningsfristens udløb.

Havnespor m.v.

§ 51. Inden for de afstande, der fastsættes af ministeren for offentlige arbejder, skal rummet over og på begge sider af alle spor, der ligger på havneområde uden at være bestemt afgrænset fra dette, samt alle spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel, holdes fri for faste og løse genstande.

Stk. 2. § 47 gælder tilsvarende for de i stk. 1 nævnte spor.

Stk. 3. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter efter forhandling med justitsministeren i et ordensreglement de nærmere be-

stemmelser vedrørende de i stk. 1 og 2 nævnte forhold samt de bestemmelser, der i øvrigt måtte findes fornødne til sikring af driften på sporene.

Adgang til opmåling m.v. på fremmed grund.

§ 52. Enhver grundejer skal efter offentlig bekendtgørelse eller direkte skriftlig henvendelse fra DSB med mindst 8 dages varsel give alle vedkommende adgang til at foretage de jordbundsundersøgelser, opmålinger, udstikninger og afmærkninger i marken, som er nødvendige til planlægning af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

Stk. 2. Erstatning for skade, som måtte blive påført grundejeren ved de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, fastsættes i mangel af aftale ved taksation efter reglerne i lov nr. 186 af 4. juni 1964 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Bestemmelsernes anvendelse på privatbaner.

§ 53. Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at reglerne i §§ 44-52 med de fornødne ændringer helt eller delvis skal gælde for jernbaner under privatdrift.

Straffebestemmelser.

§ 54. Med bøde straffes den, der:

- 1) overtræder §§ 44-48, § 49, stk. 1, eller § 51, stk. 1 og 2,
- 2) forsøger at skaffe sig befordring med ugyldig billet eller kort,
- 3) tilsidesætter et pålæg efter § 49, stk. 1, eller
- 4) tilsidesætter vilkår for tilladelser efter §§ 44 og 47.

Stk. 2. I forskrifter, der udstedes med hjemmel i § 49, stk. 1, eller § 51, stk. 3, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

§ 55. I sager om de i § 54, stk. 1, nr. 2), nævnte overtrædelser, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end en bøde på 2000 kr., kan DSB tilkendegive den pågældende, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt han erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden

en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde.

Stk. 2. Med hensyn til den i stk. 1 nævnte tilkendegivelse finder bestemmelserne i retsplejeloven om indholdet af anklageskriftet i politisager tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Betales bøden i rette tid, eller bliver den efter vedtagelsen inddrevet eller afsonet, bortfalder videre forfølgning.

Kapitel 8.

Undersøgelse af jernbaneulykker.

§ 56. Når der er indtruffet en jernbaneulykke, kan ministeren for offentlige arbejder, hvis han skønner det påkrævet på grund af ulykkens omfang eller af andre grunde, bestemme, at der skal foretages en undersøgelse ved en særlig undersøgelseskommission. Dette gælder, selv om DSB tidligere har foretaget en undersøgelse af ulykken.

§ 57. Undersøgelseskommissionens medlemmer udnævnes af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 2. Kommissionen skal bestå af en dommer som formand og medlemmer, hvis antal fastsættes af ministeren i den enkelte sag. Medlemmerne skal have indgående jernbaneteknisk sagkundskab.

Stk. 3. Efter indstilling fra kommissionens formand kan ministeren beskikke en repræsentant for det offentliges interesser under den enkelte sags behandling i kommissionen.

§ 58. Kommissionens behandling af sagen sker efter de regler, der gælder for ekstraordinære retter i straffesager, jfr. retsplejelovens § 21.

Stk. 2. Personer, for hvis vedkommende der skønnes at kunne blive spørgsmål om strafansvar, er, når de er indkaldt til afhøring, berettigede til at møde med advokat.

Stk. 3. Kommissionens møder er offentlige, medmindre kommissionen af hensyn til sagens oplysning eller af andre særlige grunde træffer anden bestemmelse.

§ 59. Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en redegørelse angående årsagen eller den sandsynlige

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 (udladelse 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.

- 5) Forhøjelse af maksimalerstatningen for et bortkommet eller beskadiget stykke indskrevet bagage fra 1500 kr. til 3000 kr., jfr. § 14, stk. 5.
- 6) Tilpasning til søloven af maksimalerstatningerne for beskadigelse af køretøjer på færgeoverfarter, jfr. § 15.
- 7) Hjemmel til indførelse af et forenklet fragtbrev, jfr. § 18, stk. 1.
- 8) Afskaffelse af fragtbrevduplikatet (udeladelse af gældende lovs § 27, stk. 5).
- 9) Hjemmel til indførelse af frankotvang for visse befordringsarter, hvilket påtænkes udnyttet f.s.v. angår ekspresstykgods, jfr. § 24, stk. 2.
- 10) Hjemmel til at afskaffe muligheden for at trække efterkrav for visse befordringsarter, hvilket påtænkes udnyttet f.s.v. angår ekspresstykgods, jfr. § 25, stk. 1.
- 11) Forhøjelse af maksimalerstatningen pr. kg manglende bruttovægt fra 100 kr. til 125 kr., jfr. § 33.
- 12) Bortfald af erstatning for forsinkelse af gods i tilfælde, hvor der ikke bevises at være opstået et tab (udeladelse af gældende lovs § 46, stk. 1).
- 13) Radikal forenkling af bestemmelserne om betaling for befordringen, bl. a. ved udeladelse af de mange kriterier vedr. takstdannelsen, jfr. § 42.
- 14) Afskaffelse af visse administrative bøder (udeladelse af gældende lovs § 73, stk. 2).

I bilag 1 er optaget en nøgle til sammenligning af den foreslåede og den gældende lovtæst.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til kapitel 1.

Kapitlet, der modsvarer gældende lovs kapitel 1 samt dele af kapitel 7 (§ 57, stk. 1 og 2), indeholder bestemmelser om lovens gyldighedsområde m. v.

Til § 1.

De foreslåede bestemmelser svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 1, stk. 1-3.

Til § 2.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 1, stk. 4.

Til § 3.

De foreslåede bestemmelser svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 1, stk. 5, samt kapitel 7 (§ 57, stk. 1 og 2).

Til § 4.

Bestemmelserne svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 2, dog at ordet »befordringer« i stk. 2 erstatter ordet »transporter« og i stk. 3 ordet »sendinger«. Herved skabes hjemmel til, at også personer under de angivne betingelser kan gives forret til befordring, hvilket er anset for hensigtsmæssigt.

Til § 5.

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 3.

Til kapitel 2.

Kapitlet, der modsvarer gældende lovs kapitel 2, indeholder bestemmelser om befordring af passagerer.

Den gældende lovs § 9 om udgivelse af køreplaner er udgået som overflødig, idet DSB også uden en sådan lovbestemmelse naturligt vil udgive de nødvendige køreplaner m. v.

Det i gældende lov anvendte udtryk »rejsehjemmel« er overalt erstattet af udtrykket »billet eller kort«, der dækker alle forekommende rejsehjemler.

Til § 6.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs §§ 4 og 5.

Stk. 1 er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 4, stk. 1.

Ved stk. 2 foreslås de dér opregnede bestemmelser, der findes i gældende lovs § 4, stk. 2 og 3 samt § 5 under hensyn til deres detaljerede karakter overflyttet til personbefordringsreglementet.

Til § 7.

De foreslåede bestemmelser modsvarer gældende lovs § 6, stk. 1-4, idet den resterende del af gældende lovs § 6 er foreslået placeret i straffestemmelserne (§§ 54 og 55).

Stk. 1 er foreslået ændret i overensstemmelse med de nugældende, faktiske forhold. Størrelsen af det mindre tillæg i denne situation fastsættes fremtidig som det mest praktiske i personbefordringsreglementet.

I stk. 2 foreslås udover visse redaktionelle ændringer mindstebetalingen i den her nævnte situation, hvilken mindstebetaling har bestået uændret siden 1967, forhøjet fra 25 til 50 kr. De detaljerede

regler om beregning af taksten synes ikke at burde være lovtæst og foreslås derfor overflyttet til personbefordringsreglementet.

Stk. 3 og 4 er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 6, stk. 3 og 4.

Til § 8.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 7, stk. 1 og 2, idet dennes stk. 3 fremtidig vil være reguleret i personbefordringsreglementet.

Til § 9.

De foreslåede bestemmelser modsvarer gældende lovs § 8.

Stk. 1 er i forhold til gældende lovs § 8, stk. 1 og 2, forenklet til en blot henvisning til personbefordringsreglementet, hvor så detaljerede bestemmelser rettelig bør placeres.

Stk. 2 modsvarer gældende lovs § 8, stk. 4. Bestemmelsen er søgt formuleret således, at det klart fremgår, at passagererne selv skal passe på bagagen og sikre den mod tyveri m. v.

Gældende lovs § 8, stk. 3 og 5, er udeladt, idet disse bestemmelser fremtidig som det mest hensigtsmæssige vil være reguleret i personbefordringsreglementet.

Til § 10.

Bestemmelsen er lig gældende lovs § 10, stk. 1, idet dennes stk. 2 som en detaljeret ekspeditionsforskrift fremtidig vil være indeholdt i personbefordringsreglementet.

Til kapitel 3.

Kapitlet, der modsvarer gældende lovs kapitel 3, indeholder bestemmelser om befordring af indskrevet bagage.

Gældende lovs § 12 er ikke medtaget i lovforslaget, idet de få farlige genstande, der tillades befordret som indskrevet bagage, fremtidig fastsættes i personbefordringsreglementet.

Gældende lovs § 14 og den overvejende del af gældende lovs § 15 er ej heller medtaget i lovforslaget, idet de heri indeholdte ekspeditionsforskrifter vedrørende bagagens emballering, beskaffenhed, ekspedition og befordring er fundet fremtidig at burde reguleres i personbefordringsreglementet.

Heller ikke gældende lovs § 17 om tegning af interesse i afleveringen er medtaget i lovforslaget. Herved bringes loven på dette område i overensstemmelse med den pr. 1. januar 1975 ikrafttrådte CIV-konvention, hvor muligheden for tegning af interesse i afleveringen for indskrevet bagage blev afskaffet i international trafik. Tegning af interesse i afleveringen for indskrevet bagage er i øvrigt

i tidens løb i praksis forekommet mere og mere sjældent.

Endelig er i lovforslagets kapitel 3 undladt medtaget gældende lovs § 19, idet de her omhandlede forskrifter tager sigte på international trafik.

Til § 11.

Bestemmelsen modsvarer med redaktionelle ændringer gældende lovs § 11, dele af § 15, stk. 1 og 3 samt § 16, 1. punktum. Den øvrige del af gældende lovs § 15 overflyttes under hensyn til sin detaljerede karakter til personbefordringsreglementet, jfr. foran under bemærkningerne til kapitel 3, medens gældende lovs § 16, 2. punktum foreslås udeladt som overflødig.

Til § 12.

Bestemmelsen svarer i forenklet form til gældende lovs § 13.

I stk. 1, der svarer til gældende lovs § 13, stk. 2, er reglen om DSBs ret til at undersøge den indskrevne bagage forenklet på samme måde som for gods, jfr. forslaget § 18, stk. 2. Disse bestemmelser anvendes i øvrigt kun sjældent i praksis.

I stk. 2 og 3 er reglerne i gældende lovs § 13, stk. 1 og 3, søgt tydeliggjort.

De detaljerede regler om fragttillæggets størrelse i gældende lovs § 13, stk. 4, synes mest hensigtsmæssigt fremtidig at burde være indeholdt i personbefordringsreglementet og er derfor ikke medtaget i lovforslaget.

Til § 13.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 18. Hovedparten af dennes meget detaljerede, ekspeditions-mæssige regler om bagagens udlevering overflyttes til personbefordringsreglementet. Det er dog fundet rigtigst som lovforslagets stk. 2 at bibeholde bestemmelsen i gældende lovs § 18, stk. 6, der giver passageren visse rettigheder.

Til § 14.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 20, idet dog dennes stk. 2, 2. punktum, og stk. 6 er udgået som i realiteten dækket af den i lovforslagets § 14, stk. 1, indeholdte henvisning til lovens kapitel 5.

I stk. 1 er kun foretaget redaktionelle ændringer.

I stk. 2 er reglen ændret således, at den nævnte tidsfrist på 14 dage regnes fra bagagens normale ankomsttid i stedet for fra fremsættelsen af kravet om udlevering, hvorved man i de fleste tilfælde hurtigere vil nå det tidspunkt, hvor bagagen kan betragtes som bortkommet.

F. t. l. om DSB.

Stk. 3 svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 20, stk. 4, dog at »35 øre« foreslås forhøjet til »50 øre«.

Stk. 4 svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 20, stk. 5.

Bestemmelsen i stk. 5, der svarer til gældende lovs § 20, stk. 3, er ændret under hensyn til, at muligheden for at tegne interesse i afleveringen ikke foreslås opretholdt for bagage. Endvidere er den maksimale erstatning for et bortkommet eller beskadiget stykke bagage under hensyn til den almindelige prisudvikling i samfundet foreslået forhøjet fra 1500 til 3000 kr. Da den befordrede bagagemængde i dag er forholdsvis beskeden, vil den foreslåede forhøjelse ikke medføre øgede udgifter for DSB af nogen betydning.

Stk. 6 svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 20, stk. 7.

Til kapitel 4.

Kapitlet, der modsvarer gældende lovs kapitel 4, indeholder bestemmelser om befordring af køretøjer m. v. på færgeoverfarer.

Til § 15.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 21.

Stk. 1 og 3 svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 21, stk. 1 og 3.

I stk. 2 er foreslået nye og forhøjede maksimalerstatninger for køretøjer m. v., der i alt væsentligt svarer til principperne i søloven, idet det principielt findes ønskeligt, at DSB yder erstatning efter samme retningslinier som private rederier med tilsvarende trafik.

Opdelingen »personmotorkøretøjer« – »andre køretøjer« sker efter billettens pålydende.

Forhøjelserne skønnes ikke at medføre merudgifter for DSB af nogen betydning. Skaderne må således i relation til trafikens omfang betegnes som meget fåtallige.

Til kapitel 5.

Kapitlet, der modsvarer gældende lovs kapitel 5, indeholder bestemmelser om befordring af gods.

Gældende lovs §§ 23 og 24 er i lovforslaget sammenskrevet til én paragraf, § 17. Det samme er tilfældet med gældende lovs §§ 25 og 26, der er sammenskrevet til lovforslagets § 18.

De mindre væsentlige §§ 28 og 31 i gældende lov om hhv. udlæg, der ikke er nævnt i befodringsreglementet, og om ledsagelsespapirer til brug ved opfyldelsen af told- og andre administra-

tive myndigheders forskrifter, er udeladt i lovforslaget, idet de nævnte bestemmelse overflyttes til godsbefodringsreglementet.

Til § 16.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 22. Det er fundet mest hensigtsmæssigt, at de enkelte befodringsarter fremtidig alene fremgår af godsbefodringsreglementet.

Til § 17.

De foreslåede bestemmelser modsvarer gældende lovs §§ 23 og 24.

Stk. 1 er således en forenkling af gældende lovs § 23, hvis henvisninger til anden lovgivning er udeladt, idet de ikke er anset for påkrævet i loven om DSB.

I stk. 2 er ligeledes foretaget forenklinger i forhold til gældende lovs § 24, stk. 1, idet visse af den nugældende lovs detailbestemmelser overflyttes til godsbefodringsreglementet. Dette gælder således også nugældende lovs § 24, stk. 2 og 3.

Stk. 3 svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 24, stk. 4.

Til § 18.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs §§ 25 og 26.

Stk. 1 svarer således med redaktionelle ændringer til gældende lovs §§ 25, stk. 1, og 26, stk. 1, idet der dog af praktiske grunde hjemles mulighed for fremtidig at medgive senderne andre (forenklede) befodringsdokumenter med samme retslydighed som fragtbreve. Den øvrige del af gældende lovs § 25 overflyttes under hensyn til sin detaljerede karakter til godsbefodringsreglementet.

Stk. 2 svarer med visse forenklinger til gældende lovs § 26, stk. 2.

Stk. 3 svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 26, stk. 3, idet det dog fremtidig overlades til godsbefodringsreglementet at fastsætte, i hvilket omfang DSB ved godsets modtagelse har pligt til at kontrollere vægt og stykketal overensstemmelse med fragtbrevets angivelser.

Stk. 4 svarer med forenklinger til gældende lovs § 26, stk. 4 og 6, således at den foreslåede bestemmelse nu er tilpasset CIM-konventionen. De nærmere regler for beregning af visse fragttillæg såvel som bestemmelsen i gældende lovs § 26, stk. 5 og 7, vil fremtidig være indeholdt i godsbefodringsreglementet.

Til § 19.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 27,

idet dog dennes stk. 2, 3 og 6 overflyttes til godsbe-
fordringsreglementet.

Kravet i gældende lovs § 27, stk. 1, om stemp-
ling af fragtbrevet er af praktiske grunde udeladt
i lovforslaget, idet også andre former for tegn på
modtagelsen kan komme på tale.

Reglerne i gældende lovs § 27, stk. 5, om fragt-
brevduplikat er udeladt i lovforslaget. En under-
søgelse har nemlig vist, at fragtbrevduplikatet ikke
mere i praksis anvendes i indenlandsk trafik, hvor-
for begrebet foreslås afskaffet her.

Til § 20.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændrin-
ger til gældende lovs § 29.

Til § 21.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændrin-
ger til gældende lovs § 30, idet dog dennes stk. 5
er medtaget i lovforslagets § 22, stk. 1.

Til § 22.

Den foreslåede bestemmelse modsvarer med re-
daktionelle ændringer gældende lovs §§ 30, stk. 5
og 32.

Til § 23.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 34,
idet dog dennes stk. 2 overflyttes til godsbe-
fordringsreglementet, hvorved lovforslagets stk. 2
kommer til at svare til gældende lovs § 34, stk. 3.

Reglen i gældende lovs § 34, stk. 1, 2. punktum,
hvorefter den blotte modtagelse af fragtbrevet for-
pligter adressaten til at betale fragten m. v., er æn-
dret således, at det fremtidig er modtagelse af
fragtbrevet uden indsigelse, der udløser denne
pligt, idet fragtbrevet i visse tilfælde tilsendes
adressaten pr. post, hvorfor han bør have en indsi-
gelsesadgang.

Som lovforslagets stk. 3 er optaget en ny bestem-
melse, hvorved loven på dette område bringes i
overensstemmelse med CIM-konventionen. Be-
stemmelsen legaliserer DSBs mulighed for at udle-
vere godset andre steder end på bestemmelsesstati-
onen, f. eks. på et firmaspor, på adressatens bopæl
eller på et af DSBs udleveringssteder, hvilket fak-
tisk forekommer allerede i dag.

Stk. 4 og 5 svarer med redaktionelle ændringer
til gældende lovs § 34, stk. 4 og 5.

Til § 24.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 35.

Stk. 1 er med redaktionelle ændringer lig gæl-
dende lovs § 35, stk. 1.

Ved stk. 2 gives DSB hjemmel til at forlange, at
afsenderen forudbetaler omkostningerne for visse
befordringsarter (frankotvang). Sådan generel
frankotvang gælder i dag kun for banepakker,
hvor fragten berigtiges ved påklæbning af DSB-fri-
mærker, jfr. gældende lovs § 55, stk. 5.

Det er tanken at indføre frankotvang for eks-
presstykgods motiveret af ønsket om at opnå yder-
ligere besparelser og rationaliseringsgevinster ved
det ekspresgodssystem, som DSB indførte den 1.
juni 1975. Herudover haves ikke aktuelle planer
om indførelse af frankotvang, men sådan franko-
tvang skønnes senere at kunne blive aktuel for
visse befordringsarter.

Stk. 3 svarer med redaktionelle ændringer til
gældende lovs § 35, stk. 3.

Til § 25.

Bestemmelsen i stk. 1 modsvarer gældende lovs
§ 36, stk. 1, idet dog den tidligere omtalte ændring
af reglerne om frankotvang, jfr. foranstående be-
mærkninger til lovforslagets § 24, stk. 2, her som
en tilsigtet følgevirkning indebærer en udvidelse af
adgangen til at afskaffe muligheden for at trække
efterkrav.

Det er således DSBs hensigt at afskaffe denne
mulighed f. s. v. angår ekspresstykgods, idet dette
er en forudsætning for at opnå det optimale udbyt-
te af DSBs ekspresgodssystem.

DSB har derimod ingen aktuelle planer om at
afskaffe muligheden for at trække efterkrav f. s. v.
angår andre befordringsarter.

Stk. 2 og 3 svarer med redaktionelle ændringer
til gældende lovs § 36, stk. 2 og 3.

Stk. 4 svarer med redaktionelle ændringer til
gældende lovs § 36, stk. 4, idet dog dettes 2. punk-
tum overflyttes til godsbefordringsreglementet.

Til § 26.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 37.
Ved den foreslåede formulering er det hensigten at
afskaffe muligheden for at tegne interesse i afleve-
ringen f. s. v. angår ekspresstykgods, hvilket sam-
men med indførelse af frankotvang og afskaffelse
af muligheden for at trække efterkrav, jfr. be-
mærkningerne foran til §§ 24, stk. 2, og 25, stk. 1,
er en forudsætning for opnåelse af de optimale
fordele ved DSBs ekspresgodssystem.

Til § 27.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 38.

Stk. 1, der svarer til gældende lovs § 38, stk. 1
og 2, er forenklet således, at lovteksten ikke mere
opregner de ændringer, afsenderen kan beordre.

De detaljerede regler herom vil fremtidig findes i godsbefordringsreglementet.

Stk. 2, der svarer til gældende lovs § 38, stk. 3, er tilpasset de ændringer, som følger af, at fragtbrevdukket foreslås afskaffet, jfr. bemærkningerne foran til § 19.

Stk. 3 svarer i forenklet form til gældende lovs § 38, stk. 4.

Stk. 4 og 5 svarer med en mindre tilpasning til CIM-konventionen til gældende lovs § 38, stk. 5.

Stk. 6–8 svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 38, stk. 6–8.

Til § 28.

Bestemmelsen modsvarer gældende lovs § 39. De detaljerede bestemmelser om hindringer for befordringen overflyttes til godsbefordringsreglementet, der allerede i dag indeholder de tilsvarende bestemmelser for hindringer for afleveringen, jfr. gældende lovs § 34, stk. 5.

Til § 29.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 40.

Til § 30.

Bestemmelsen modsvarer med redaktionelle ændringer gældende lovs § 41, idet dog stk. 3, nr. 3, i overensstemmelse med gældende CIM-konvention er suppleret således, at ikke blot afsenderens mangelfulde læsning, men også læsning i en vogn, der lider af mangler, som er kendelige for afsenderen udtrykkelig nævnes som ansvarsfrihedsgrund. Bestemmelsen har i øvrigt hidtil været praktiseret i overensstemmelse hermed. Endvidere er i overensstemmelse med CIM-konventionen i stk. 3, nr. 8, foretaget en mindre sproglig, præciserende ændring.

Til § 31.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 42, idet dog dennes stk. 1 ved udformningen af lovforslagets § 30, stk. 2, er blevet overflødig.

Til § 32.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 43.

Til § 33.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 44, idet dog maksimalerstatningen pr. kg manglende bruttovægt foreslås forhøjet fra 100 til 125 kr., hvorved den bringes i overensstemmelse med den i gældende CIM-konvention fastsatte maksimalerstatning på 50 guldfrancs.

Forhøjelsen af maksimalerstatningen skønnes at ville indebære en årlig merudgift for DSB på ikke over 100.000 kr.

Til § 34.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 45, hvis stk. 2 dog for tydelighedens skyld er foreslået opdelt i 2 stykker, jfr. lovforslagets § 34, stk. 2 og 3.

Til § 35.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 46, stk. 2 og 3.

Gældende lovs § 46, stk. 1, er udeladt i lovforslaget, idet der i denne situation er tale om så ubetydelige erstatningsbeløb, at bestemmelsen kun overordentlig sjældent har fundet anvendelse i praksis.

Til § 36.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 47 bortset fra en tilpasning som følge af den foreslåede afskaffelse af muligheden for at tegne interesse i afleveringen for indskrevet bagage, jfr. foran under bemærkningerne til kapitel 3.

Til § 37.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 48.

Til § 38.

Den foreslåede bestemmelse modsvarer gældende lovs § 49.

Udover redaktionelle ændringer er der i forhold til gældende lov dels foretaget de tilpasninger, som er nødvendige på grund af den foreslåede afskaffelse af fragtbrevdukket, jfr. foranstående bemærkninger til lovforslagets § 19, dels medtaget adressatens modtagelse af godset blandt de forhold, der bevirker, at retten til at gøre krav gældende går over fra afsenderen til adressaten.

Til §§ 39 og 40.

Bestemmelserne svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs §§ 50 og 51.

Til § 41.

Den foreslåede bestemmelse modsvarer med redaktionelle ændringer gældende lovs § 52, idet dog reglerne i dennes stk. 2 er fundet så detaljerede, at de fremtidig mest hensigtsmæssigt bør fastsættes i godsbefordringsreglementet.

Til kapitel 6.

Kapitlet, der modsvarer gældende lovs kapitler 6 og 8 samt dele af kapitel 7, indeholder regler om

betalingen for befordringen, om fribefordring og om befordring på særlige vilkår.

I lovforslagets § 42 er medtaget bestemmelser, der modsvarer bestemmelserne i gældende lovs kapitel 6 (§§ 53-56), kapitel 7 (§ 57, stk. 3) og kapitel 8 (§ 59, stk. 2).

Lovforslagets § 43 modsvarer den resterende del af gældende lovs kapitel 8, d.v.s. §§ 58 og 59, stk. 1.

Til § 42.

Bestemmelserne i gældende lovs kapitel 6 (§§ 53-56) er meget detaljerede. De er et resultat af en mangeårig udvikling, som efterhånden har medført, at alle elementer i prisdannelsen er blevet omtalt. En del af reglerne må imidlertid betegnes som selvfølgelige eller intetsigende, medens andre kan virke uhensigtsmæssige.

Reglerne i gældende lovs § 53, stk. 6 og 7, om prisen afhængighed af kilometerafstanden er kun delvis hensigtsmæssige. Det kan således være rigtigt at arbejde både med løbende kilometer, kilometerzoner og med geografiske zoner. Det sidste anvendes eksempelvis af Hovedstadsområdets Trafikelskab (HT). Det må derfor være mest hensigtsmæssigt ikke at binde disse mere tekniske beregningsmetoder til snævre lovregler.

Gældende lovs § 54, stk. 3 og 4, har delvis mistet sin betydning, idet nogle af de dér nævnte nedsættelser f. eks. for billetter til hen- og tilbagerejse for tiden ikke benyttes. Sådanne nedsættelser såvel som de nævnte tillæg og undtagelsestariffer kan i øvrigt fortsat fastsættes af ministeren i medfør af lovforslagets § 42, stk. 1. Det samme gælder for abonnementskort, jfr. gældende lovs § 54, stk. 5.

Gældende lovs § 55, stk. 3-8 giver en række regler om godstakster, som naturligt vil blive fulgt, selv om de ikke omtales. Det synes derfor ubetænkeligt at undlade denne oprensning.

De i gældende lovs §§ 54, stk. 2 og 55, stk. 2, nævnte højeste takster besluttes af ministeren og folketingets finansudvalg. Lovteksten er således kun gengivelse af en allerede truffen beslutning og må derfor betegnes som overflødig.

I lovforslaget er derfor kun medtaget de hovedprincipper, der stadig skal gælde. De tilstræber ikke realitetsændringer.

I øvrigt bemærkes:

Ad § 42, stk. 1:

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 53, stk. 1, idet der er tilføjet en generel henvisning til befordringsreglemen-

ter og tariffer f. s. v. angår de nærmere regler. Denne tilføjelse tilsigter at erstatte de detaljerede regler i nugældende lovs §§ 53-56.

Ad § 42, stk. 2:

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 59, stk. 2.

Ad § 42, stk. 3:

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 53, stk. 3, idet gældende lovs § 53, stk. 2, der ikke erindres anvendt i praksis, er udeladt som overflødig.

Det er således stadig finansudvalget, der er kompetent til at beslutte takstforhøjelser og takstnedsættelser på DSB.

Bestemmelsen anses dog ikke at være til hinder for sådanne mindre reguleringer i enkeltrelationer i DSBs takstskemaer, som ikke påvirker DSBs generelle takstniveau. Sådanne mindre reguleringer skal dog forelægges for ministeren, jfr. lovforslagets § 42, stk. 1.

Ad § 42, stk. 4:

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 57, stk. 3, der mest hensigtsmæssigt synes at burde placeres i betalingskapitlet.

Ad § 42, stk. 5:

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 53, stk. 5.

Til § 43.

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs §§ 58 og 59, stk. 1.

Til kapitel 7.

Kapitlet, der modsvarer gældende lovs kapitel 9, indeholder politibestemmelser.

Den gældende lovs § 66 om flytning af jernbanevogne er udgået, idet denne bestemmelse fremtidig vil være indeholdt i godsbefordringsreglementet.

Heller ikke gældende lovs § 68 om beskadigelse af DSBs ejendele m. v. er medtaget i lovforslaget, idet DSB også uden denne lovbestemmelse vil kunne operere med standardpriser, hvorved samme formål vil være opnået.

Til § 44.

Bestemmelsen modsvarer med redaktionelle ændringer gældende lovs §§ 60 og 61. Gældende lovs §§ 60, stk. 2, og 61, stk. 3, sidste punktum, er udeladt som overflødig, medens gældende lovs § 61, stk. 2, er udeladt som indeholdt i forslaget § 49, stk. 1.

Til § 45.

Bestemmelsen, der med redaktionelle ændringer svarer til gældende lovs § 62, er søgt tilpasset terminologien i ny færdselslov nr. 287 af 10. juni 1976, hvorved der ikke er sket nogen realitetsændring. Reglen i gældende lovs § 62, stk. 4, er som en ren ordensforskrift ikke foreslået medtaget i lovforslaget.

Til § 46.

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 63, idet forslaget dog taler om reklamer og signaler m. v. i stedet for om lysreklamer og lyssignaler m. v. Også andre reklamer end lysreklamer kan nemlig efter omstændighederne være til ulempe for opfattelsen af såvel DSBs lyssignaler som andre signaler.

Til § 47.

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 64.

Til § 48.

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 65, idet dog dennes stk. 3 er udeladt som overflødig.

Til § 49.

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 67.

Til § 50.

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 69.

Til § 51.

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 70, idet dog dennes stk. 2 er udeladt, idet denne bestemmelse f. s. v. angår havnespor allerede er indeholdt i de gældende havnebanereglementer og f. s. v. angår de øvrige nævnte spor fremtidig vil være indeholdt i godsbefordringsreglementet.

Til § 52.

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 71.

Til § 53.

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs § 72, stk. 2, idet dennes stk. 1 er udeladt, da det har mistet sin betydning.

Til § 54.

Bestemmelsen modsvarer med redaktionelle ændringer gældende lovs § 6, stk. 5, samt gældende lovs § 73, idet dog dennes stk. 2 er udeladt. Denne udeladelse skal ses i lyset af, at man ved mindre alvorlige forseelser her vil afstå fra administrative bøder og overlade mere alvorlige forseelser til offentlig strafforfølgning.

Bestemmelsen i gældende lovs § 6, stk. 5, er medtaget i en ændret form, således at denne bestemmelse nu omfatter alle ugyldige billetter og kort.

Det har endvidere været overvejet at foreslå genindført den indtil 1968 gældende bødebestemmelse for passagerer, der forsøger at skaffe sig befordring uden billet eller kort. Dette på grund af et stigende antal gratister især på S-togsstrækningerne, hvor der kun er stikprøvevis billetkontrol. Blandt disse gratister findes et stigende antal såkaldte gengangere, som benytter toget mere eller mindre regelmæssigt uden at betale, og som det ikke har været muligt at ramme strafferetligt, idet statsbaneloven som nævnt i dag savner en straffehjemmel på dette område, og idet forholdene ej heller med sikkerhed har kunnet henføres under nogen straffebestemmelse i straffeloven.

Justitsministeriet har imidlertid fundet ikke at kunne anbefale en sådan straffehjemmel i forslag til lov om DSB, hvorfor der er afstået herfra, især fordi justitsministeriet samtidig har tilkendegivet som sin opfattelse, at det må anses for sandsynligt, at straffelovens § 298, nr. 4, vil kunne bringes i anvendelse overfor »gengangere« på S-togsstrækningerne i særlige tilfælde, hvor der foreligger fornøden dokumentation for de pågældendes forsæt til »tilsnigelse« ved et systematisk misbrug af befordringsordningen. Justitsministeriet har endvidere oplyst, at anklagemyndigheden vil være indstillet på at rejse tiltale i sådanne særlige tilfælde efter DSBs anmodning herom.

Til § 55.

Bestemmelsen modsvarer med redaktionelle ændringer gældende lovs § 6, stk. 6-8.

Stk. 1 svarer således med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 6, stk. 6, idet dog bestemmelsens anvendelsesområde nu omfatter de i forslagens § 54, stk. 1, nr. 2), nævnte situationer. Endvidere er de nugældende 300 kr. foreslået forhøjet til 2000 kr. som følge af en tilsvarende ændring i retsplejelovens § 931.

Stk. 2 og 3 er identiske med gældende lovs § 6, stk. 7 og 8.

Til kapitel 8.

Kapitlet, der modsvarer gældende lovs kapitel 9 a, indeholder bestemmelser om undersøgelse af jernbaneulykker.

Til §§ 56–60.

Bestemmelserne er med redaktionelle ændringer lig gældende lovs §§ 73 a–73 e.

Til kapitel 9.

Kapitlet, der modsvarer gældende lovs kapitel 10, indeholder bestemmelser om lovens ikrafttræden og om bortfald af tidligere love.

Til § 61.

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 74, idet dog dennes stk. 3 er foreslået udeladt som i realiteten dækket af lovforslagets § 51, stk. 3.

Bilag 1.

Nøgle til sammenligning af den foreslåede og den gældende lovttekst.

Forslagets bestemmelser.

Tilsvarende paragraffer i den gældende lov.

§ 1	.....	§ 1, stk. 1-3
§ 2	.....	§ 1, stk. 4
§ 3	.....	§ 1, stk. 5 og § 57, stk. 1 og 2
§ 4	.....	§ 2
§ 5	.....	§ 3
§ 6	.....	§§ 4 og 5
§ 7	.....	§ 6, stk. 1-4
§ 8	.....	§ 7
§ 9	.....	§ 8
§ 10	.....	§ 10
§ 11	.....	§§ 11, 15 og 16
§ 12	.....	§ 13
§ 13	.....	§ 18
§ 14	.....	§ 20
§ 15	.....	§ 21
§ 16	.....	§ 22
§ 17	.....	§§ 23 og 24
§ 18	.....	§§ 25 og 26
§ 19	.....	§ 27
§ 20	.....	§ 29
§ 21	.....	§ 30
§ 22	.....	§§ 30 og 32
§ 23	.....	§ 34
§ 24	.....	§ 35
§ 25	.....	§ 36
§ 26	.....	§ 37
§ 27	.....	§ 38
§ 28	.....	§ 39
§ 29	.....	§ 40
§ 30	.....	§ 41
§ 31	.....	§ 42
§ 32	.....	§ 43
§ 33	.....	§ 44
§ 34	.....	§ 45
§ 35	.....	§ 46
§ 36	.....	§ 47
§ 37	.....	§ 48
§ 38	.....	§ 49
§ 39	.....	§ 50
§ 40	.....	§ 51
§ 41	.....	§ 52
§ 42	.....	§§ 53-56, 57, stk. 3, og 59, stk. 2
§ 43	.....	§§ 58 og 59, stk. 1
§ 44	.....	§§ 60 og 61

*Forslagets bestemmelser.**Tilsvarende paragraffer i den gældende lov.*

45	.....	§ 62
46	.....	§ 63
47	.....	§ 64
48	.....	§ 65
49	.....	§ 67
50	.....	§ 69
51	.....	§ 70
52	.....	§ 71
53	.....	§ 72
54	.....	§§ 6, stk. 5 og 73
55	.....	§ 6, stk. 6-8
56	.....	§ 73 a
57	.....	§ 73 b
58	.....	§ 73 c
59	.....	§ 73 d
60	.....	§ 73 e
61	.....	§ 74