

noget højere takster, opstillet efter det hidtidige system (pr. 100 kg for de forskellige afstande), når godset sendes i forbindelser, hvor der finder tilsluttende befordring sted med tog eller lastbil (med omlæsning) til og/eller fra knudepunkterne.

6) *Vognladningstaksterne* ændres, således at der opnås et merprovenu på ca. 5 pct. af den nugældende indtægt for vognladningsgods. De eksisterende 4 takstklasser agtes reduceret til 2 ved sammendragning af de 2 højeste og de 2 laveste klasser. Dette vil medføre, at taksterne for mindre sendinger efter den laveste af de 2 klasser, der slås sammen, vil blive forhøjet, medens taksterne for større sendinger efter den højeste af de 2 sammendragne klasser vil blive relativt lavere.

Merindtægten af de enkelte nævnte forhøjelser kan, bortset fra mulig trafiknedgang, anslås til:

1) Billetter . . . . .	20	mill. kr.
2)-3) Abonnementskort . . . . .	4	— -
4) Banepakker . . . . .	2,5	— -
5) Stykgods . . . . .	9	— -
6) Vognladningsgods . . . . .	7	— -

I alt . . . 42,5 mill. kr.

Herudover anslås vederlaget for postens befordring at ville stige med ca. 2 mill. kr.“

Endvidere gennemførtes ved loven en bestemmelse, hvor efter generaldirektøren for DSB i særlige tilfælde, hvor hensynet til driftens økonomi måtte gøre det ønskeligt, kan *nedsætte taksterne* med indtil 50 pct. for godsbefordringen svarende til, hvad i forvejen gjaldt for personbefordringens vedkommende. Denne bestemmelse tilsigter at forøge statsbanernes muligheder for på forretningsmæssig basis at sikre sig større transporter, som ellers kan overgå til andre befordringsmidler.

Loven trådte i kraft den 15. april 1965.

Ved 1. behandling fik lovforslaget navnlig tilslutning fra *Kaj Rasmussen* (S) og *Else-Merete Ross* (RV), mens ordførerne for de øvrige partier pegede på øget rationalisering inden for DSB i stedet for de foreslåede takstforhøjelser.

I det udvalg, hvortil lovforslaget henvistes, var der enighed