

stemmelse med CIV, mens der ikke er foretaget væsentlige reelle ændringer.

§§ 14 og 15 (tidligere §§ 16 og 17). Nogle bestemmelser er udeladt og overføres til befordringsreglementet. Det medfører ikke realitetsændringer.

§ 21. I denne paragraf er optaget ansvarsregler for biler på overfarter, der tidligere delvis var indeholdt i § 20. Der tilstræbes ikke principielle ændringer. Den højeste erstatning er overensstemmende med søloven fastsat til 1800 kr.

§§ 22-40 (tidligere §§ 21-39). Ændringerne skyldes lovtekniske hensyn og hensynet til overensstemmelse med CIM. I § 32, stk. 2, er indsat en bestemmelse om afsenderens ansvar for mangelfuld læsning. Det samme må antages at gælde i dag uden udtrykkelig lovhjemmel. Bestemmelsen er overensstemmende med CIM.

§§ 25, 29 og 30 (tidligere §§ 24, 28 og 29). Bestemmelser om udfyldning af fragtbreve, og leveringsfrist for ekspresgods og om mærkning af gods er udeladt og overføres til befordringsreglementet. Det medfører ikke realitetsændringer. I § 38 (tidligere § 37) er fra befordringsreglementet overført regler om ændring af efterkrav og om frankering af fragt, også uden realitetsændringer.

§§ 41-52 (tidligere §§ 40-51). Ansvarsreglerne er stort set uændrede. I § 48 er den i den tidligere § 47 indeholdte begrænsning af ansvaret for forsætlig forvoldte skader bortfaldet. Jernbanen er herefter ansvarlig i fuldt omfang for sådanne skader.

§§ 53-57 (tidligere §§ 52-57 og § 60). Bestemmelserne er nyredigeret først og fremmest for at forenkle dem uden at tilstræbe reelle ændringer.

I § 53, stk. 3, er indsat en bestemmelse om, at ministeren kan regulere taksterne i takt med pristallet. Ved de sidste lovændringer om takstforhøjelser er der gået ret lang tid fra forslagernes fremsættelse og til deres vedtagelse og gennemførelse i praksis. Det økonomiske grundlag for ændringerne kan da være forrykket, allerede før forhøjelserne bliver

effektive, og statsbanerne går glip af merindtægten i den mellemliggende periode. Hvor de ønskede forhøjelser er en simpel følge af prisudviklingen, vil det være ønskeligt at skabe mulighed for hurtigt at lade stigninger i omkostningerne følge op af stigninger i indtægterne.

Som udgangspunkt for reguleringen er valgt reguleringspristallet 118 (juli 1966). De kalkulationer, der lå til grund for takstforhøjelserne juni/juli 1967, var baseret på forholdene i efteråret 1966 og de første måneder af 1967, og ved lovforslagets fremsættelse var — da januar pristallet 1967 ikke udløste nogen dyrtidsportion — reguleringspristallet for juli 1966 det sidste pristal, der havde givet anledning til lønforhøjelser til tjenestemændene.

Siden takstforhøjelserne juni/juli 1967 har reguleringspristallene for juli 1967 (123) og januar 1968 (127) udløst 1 hhv. 2 dyrtidsportioner.

§ 55, stk. 5 (tidligere § 55). Taksterne for banepakker forudsættes fastsat af ministeren og optaget i befordringsreglementet. Det kan næppe være hensigtsmæssigt at anføre disse takster i lovtæksten.

§§ 60-73 (tidligere §§ 61-74). I politibestemmelserne er foretaget en ajourføring med den øvrige lovgivning, således at man som hovedregel har udeladt bestemmelser om forhold, der er reguleret ved andre lovbestemmelser, ligesom der er foretaget enkelte redaktionelle ændringer. Bestemmelsernes reelle indhold er uændret. Den i § 68 (tidligere § 70) således foreslåede adgang for ministeren for offentlige arbejder til at fastsætte regler om størrelsen af erstatning for mindre beskadigelser af statsbanernes bygninger og materiel forudsætter dog i modsætning til reglen i dens hidtidige formulering, at de fastsatte standarderstatningsbeløb bekendtgøres i lovtidende, evt. som en del af den ved forslaget til § 73, stk. 2, (tidligere § 69) hjemlede bødebekendtgørelse, sml. nugældende bødebekendtgørelse af 27. juni 1946, medens de hidtil fastsatte standarderstatninger ikke har været offentliggjort, men alene været fastsat i den interne instruktion.