

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

på, at denne lov er givet under et venstreministerium, og at det forslag, som den daværende minister, det nuværende ærede medlem af det andet høje ting hr. Stensballe, forelagde, i denne henseende var mere vidtgående, således at alle afgørelser efter forslaget i realiteten skulle træffes af ministeren. Der stod i det fremsatte lovforslags § 3:

„Efter forud indhentet erklæring fra det i § 8 omhandlede nævn kan ministeren, når hensyn til bestående jernbaner, post-ruter eller koncessionerede sporveje skønnes at tale derfor, bestemme, at den pågældende tilladelse ikke må gives eller kun må gives på nærmere angivne vilkår.“

Lad mig dertil føje som oplysning, at det lovforslag, der dengang blev fremsat, var udarbejdet på grundlag af en betænkning afgivet af et udvalg, der havde arbejdet med trafikproblemerne i ca. to år, i hvilken betænkning man om dette spørgsmål — det var gengivet i bemærkningerne til det lovforslag, jeg omtalte — understreger betydningen af, at sagen, overalt hvor en kommunal myndighed agter at give tilladelse til omnibus- og fragtmandskørsel, forinden forelægges ministeren for offentlige arbejder, og denne skal, efter at et nævn har udtalt sig, kunne bestemme, at tilladelsen ikke må gives — eller dog kun må gives på visse nærmere betingelser —, såfremt i det pågældende tilfælde hensynet til bestående jernbaner, postruter eller koncessionerede sporveje taler derfor.

Angående begrundelsen herfor henvises der i bemærkningerne til udvalgsbetænkningen, hvoraf det fremgår, at udvalget på den ene side har lagt vægt på, at de kommunale myndigheders ret til at råde over deres veje ikke går for nær, således at ruter normalt ikke bør kunne påtvinges, og på den anden side tages hensyn til, at trafiknettet må ses som en helhed, og at en enkelt kommunalbestyrelse ikke bør kunne tilføje det afbræk ved at etablere urimelige konkurrenceruter. I forbindelse hermed nævnes det, at det har været udvalgets hensigt at søge indført en sagkyndig overinstans til i visse nærmere angivne tilfælde at varetage helhedens, d. v. s. samfundsøkonomiens og trafiknettets tarv. Derfor synes jeg, at det så klart, som det kan, fremgår både af det lovforslag, der blev fremsat, og af den betænkning, der lå til grund for dette forslags udarbejdelse, hvad meningen med denne lov var.

Overfor disse kendsgerninger kan måske

hævdes det standpunkt, at så kunne man lade være med at oprette flere ruter, men jeg går ud fra, at en sådan påstand ikke kan diskuteres, da alle i dette høje ting sikkert er enige om, at den tekniske udvikling, der er foregået på det trafikale område, siden loven af 1927 blev vedtaget, skal komme befolkningen til gode.

Dermed er vi inde i det næste problem, nemlig dette: Skal der kunne påføres de offentlige trafikmidler den ganske uhemmede konkurrence, som må blive resultatet, såfremt der ikke er nogen til at varetage deres interesser? At de amtskommunale myndigheder skulle kunne gøre dette, stiller jeg mig noget tvivlende overfor ud fra det kendskab, jeg har til disse institutioner. Disse institutioners afgørelser i sådanne spørgsmål må — det ligger i sagens natur — blive meget lokalt prægede, og de vil næppe blive det i mindre grad, hvis rutebilorganisationens indflydelse skal udvides — det lader jo til, at denne organisation har haft held til at vælge gode medarbejdere udenfor sin kreds.

Jeg tror derfor, man skal gøre sig klart, at det i virkeligheden er et meget vigtigt samfundsproblem, dette forslag rører ved. Spørgsmålet er, om den linie, som har været fulgt i generationer, også i fremtiden skal følges, således at det er de offentlige trafikmidler, der sørger for al langvejstrafik, eller om man bare skal sidde med hænderne i skødet og lade de private besørge den del af person- og godsbefordringen, der betaler sig, lade de offentlige trafikmidler køre med det, de andre ikke vil tage, og så lade skatteyderne betale underskuddet ved disse virksomheder, der er skabt efter krav fra befolkningen, og hvori der gennem årene er investeret mægtige beløb. Dette spørgsmål afgøres ikke ved, at man foretager små ændringer i den bestående lov og mener, at det hele er gjort med at tage en bemyndigelse fra en minister. Det kan efter min mening kun gøres, hvis der skabes en lovgivning, hvorefter det er muligt at lede udviklingen ind på en sådan bane, at de forskellige trafikmidler går ind i et samarbejde i stedet for som nu at sætte al deres kraft ind på at gennemføre en ganske uhemmet konkurrence til ødelæggelse for begge parter.

Nødvendigheden af en sådan lovgivning har alle andre lande, Vesteuropa, Amerika, indset. Danmark er såvidt mig bekendt det eneste land, som endnu ikke har nogen virkelig trafiklovgivning. Dette kunne måske tages som et bevis for nødvendigheden af, at også vi får en sådan lov. Som allerede sagt,