

Valgt blev: *Dose, Dons, Ingeborg Hansen, Sofie Hansen, H. P. Johansen, Anna Rasmussen, Astrid Skjoldbo, Ingefred Juul Andersen, Elmquist, Johannes Jensen, Esther Malling Pedersen, Nikoline Winther, Lisbet Hindsgaul, Malchau og Anna Westergaard.*

Derpå fulgte:

*Valg af 15 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring i lov om udgivelsen af en lovtidende og en ministerialtidende.*

Valgt blev: *Ernst Christiansen, Brodthagen, Doris Christiansen, Johannes Hansen, Th. Jensen, H. P. Johansen, P. Mortensen, Ingefred Juul Andersen, Elmquist, Grue-Sørensen, Melchior Kjeldsen, Johs. Larsen (Tune), Bonnichsen, Jørgen Otsen og Anna Westergaard.*

Man gik derefter til:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring i lov om priser m. v., jfr. lovbekendtgørelse nr. 463 af 14. november 1949 og lov nr. 432 af 14. november 1950.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 980).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under eet.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling*  
*vedtoges uden afstemning.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om international godskørsel med motorkøretøjer.*

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 1449).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Ministeren for offentlige arbejder** (*Victor Larsen*): Jeg har den ære herved at forelægge for det høje ting forslag til lov om international godskørsel.

I 1948 vedtog rigsdagen en lov om international omnibuskørsel m. v., men denne lov omfatter ikke kørsel med gods til eller fra Danmark, idet man ikke på det daværende tidspunkt fandt en lovgivning om denne form for kørsel nødvendig.

Imidlertid har Landsforeningen Danske Vognmænd på foranledning af den under denne forening stående organisation, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, nu anmodet ministeriet om at foranledige gennemført en lovgivning, der også tager sigte på den internationale godskørsel.

Baggrunden for denne henvendelse er de stadigt stigende vanskeligheder, som møder de danske vognmænd, der beskæftiger sig med eksportkørsel til udlandet.

Mødens der før krigen var ca. 125 danske vognmænd beskæftiget ved eksportkørsel til og gennem Tyskland, er antallet efter krigen steget til næsten det dobbelte, samtidig med at de anvendte motorvognes kapacitet er blevet væsentligt større; men denne udvikling har samtidig i højere grad end hidtil henledt de pågældende udenlandske regeringsmyndigheders opmærksomhed på de danske vognmænds kørsel, idet Danmark, bortset fra Holland, er det land, der har det største antal vognmænd beskæftiget ved international godskørsel.

Den danske eksportkørsel er for den altovervejende dels vedkommende koncentreret på Frankrig, Belgien og Tyskland, og især i Frankrig og Belgien har der vist sig en stadig stærkere tendens hos de pågældende landes regeringsmyndigheder til med hjemmel i de i disse lande gældende trafiklove at beskytte deres egne, såvel offentlige som private trafikmidler mod konkurrencen fra de danske vognmænd.

Særlig vanskeligt har det vist sig for de danske vognmænd at opnå tilladelse til kørsel i Frankrig, og for indeværende års vedkommende har det således været umuligt for de interesserede vognmandsorganisationer under forhandlingerne med de franske myndigheder at opnå tilladelse for danske vognmænd til at udføre transporter til dette land, så at kørslen hertil praktisk taget for øjeblikket ligger helt stille.

Også i Belgien har de danske vognmænd, som det vil fremgå af bilaget til det fremsatte lovforslag, kun kunnet opnå et utilstrækkeligt antal tilladelser, og som forholdene ser ud for øjeblikket, må man befrygte, at den danske kørsel til Belgien også vil komme ud for en fuldstændig standsnings.

Det vigtigste spørgsmål for den danske eksportkørsel er imidlertid for øjeblikket kørslen gennem Tyskland. For dette lands-