

Koefoed, Niels Eriksen, Kr. Kristensen, Asger Jensen, Clausen (Olufskjær), Thestrup, Skytte, Axel Sørensen og Oluf Pedersen.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 15 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om mark- og vejfred.

Valgt blev: *Johs. E. Larsen, Busch-Jensen, Hans Hækkerup, Kjældgaard, Carl Petersen, Th. Poulsen, Smorum, Foged, Heilesen, Lorentzen, Clausen (Olufskjær), Baagø-Hansen, Erna Sørensen, Kirkegaard og Niels Kr. Nielsen.*

Den følgende sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om bortfald af omsætningsafgiften af motorkøretøjer [af Tholstrup].

(Første behandling findes i tidenden sp. 1102).

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—3 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i og tilføjelser til lov nr. 257 af 27. maj 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3003; fremsættelsen findes i tidenden sp. 782).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Stort set må det vist erkendes ud fra det kendskab, man nu kan have til virkningerne af loven af 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel, at den har virket bedre, end man egentlig ventede på det tidspunkt, man lavede loven. Vi kan fra mit partis

side tiltræde de ændringer, der nu foreslås, og som jo er affødt af de erfaringer, man har gjort. Vi har dog herudover enkelte ønsker, vi gerne vil fremføre.

Den bedømmelse, man kan foretage af lovens virkninger, bygger jo væsentligst på de erfaringer, der er gjort i landsnævnet, og som den højtærede minister henholdt sig til, og det materiale, som man på forskellig måde kan blive bekendt med fra de lokale områder, hvor amtstrafikudvalgene og kommunerne har beskæftiget sig med loven. De sager, som landsnævnet får til afgørelse, er jo sager, hvor to trafikudvalg ikke har kunnet blive enige, eller sager, som direkte hører under landsnævnet, og her har man lejlighed til at se, hvorledes kommunerne og amtstrafikudvalgene har stillet sig i de enkelte tilfælde; men da det kun er udtagsesvis, at stridsspørgsmål har været forelagt landsnævnet, har man ikke sådan særlig mulighed for at bedømme, hvordan loven egentlig har virket ude i amterne. Ud fra det kendskab, vi nu kan have til det, der er foregået i de to år, loven har virket, er det dog vort indtryk, at der ikke altid tages rimeligt hensyn til dækningen af selve trafikbehovet. Der synes at være adskillige tilfælde, hvor det ikke er behovet, der er udgangspunktet for de lokale myndigheders bedømmelse af en ansøgning om oprettelse af en ny rute eller forlængelse af en bestående rute, og det er det, vi gerne vil have understreget, at det er nødvendigt, at de lokale myndigheder har som udgangspunkt selve det trafikbehov, der er i det pågældende område.

Vi kan meget vel se, at lokale interesser må tilgodeses på rimelig måde, hvor det drejer sig om at give befolkningen på egnen de bedst mulige vilkår for at komme ind til den nærmeste købstad; vi kan også se de interesser, som en købstad har i at gøre sig så konkurrencedygtig som muligt overfor nabokøbstaden eller flere nabokøbstæder, men det er mit indtryk, at det sommetider skorter lidt på en virkelig saglig bedømmelse af ansøgningerne, idet jeg ikke synes, at vi på grundlag af det materiale, der foreligger, kan se, at udgangspunktet for bedømmelsen har været en stillingtagen til det faktiske trafikbehov, men i en lang række tilfælde har man set gennem fingre med en dobbelttrafikering. Jeg tænker ikke alene på tilfælde, hvor rutebiler og fragtruter løber parallelt med banen, men også på en lang