

[Horn.]

række tilfælde, navnlig for fragtruterens vedkommende, hvor der foregår en dobbelttrafikering i lokale områder. Vi vil lægge vægt på, at dette forhold ændres, at de lokale myndigheder og landsnævnet i alle sager lægger selve behovet til grund.

I denne forbindelse vil jeg gerne udtale en påskønnelse overfor den tendens, der har vist sig i den senere tid til, at private ruteindehavere er gået i samarbejde med jernbanerne, hvor der har været en naturlig mulighed for et sådant samarbejde, for at få en rimelig dækning af det trafikale behov både for person- og godsbeholdningens vedkommende. Jeg vil håbe, at disse enkelte tilfælde ikke er isolerede, men at de er udtryk for en mentalitetsændring både hos banerne og hos de private ruteindehavere, for et sådant samarbejde tjener jo trods alt alle parter bedst.

Ud fra dette synspunkt er det, vi gerne vil fremsætte ønsket om, at der indføres ligesom en art formålsparagraf i loven. Vi kunne ønske, det blev fastsat i loven, at de bevillingsgivende myndigheder har pligt til at tilstræbe en rimelig og tilpas dækning af det rent faktiske behov for trafikmidler i området. Det kan ganske enkelt gøres ved en tilføjelse til § 4. I almindelighed står jo en formålsparagraf som indledning til en lov, men som tingene nu har formet sig denne lovgivning vedrørende, må vi se bort herfra, og vi kan få dette forhold klaret ved en enkelt tilføjelse om, at de myndigheder, som giver koncessionerne, også har til opgave at påse, at det rent faktiske behov dækkes på rimelig måde. Det kan altså ske i § 4, hvor der gives en række anvisninger på, hvad myndighederne, der udsteder tilladelser, har at gøre.

I den samme tankerække vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om de overtrædelser eller omgælder af loven, som offentligheden er blevet bekendt med gennem dagspressen. Nogle af tilfældene har, som den højtærede minister også fremhævede, været ret graverende. Det kunne være ønskeligt, om de bevilgende myndigheder måske også holdt et vågent øje med, at de betingelser, hvorpå tilladelserne bliver givet, også respekteres.

Der har været mange gentagne, grove overtrædelser. Man har uden videre lagt en anden linieføring, end tilladelsen har været givet til, og navnlig har fragtmændene i vid

udstrækning tilladt sig, når de havde koncession til at køre med 1 vogn, at køre både med 2 og 3 vogne ekstra. Det er ganske urimeligt, at man svigter den tillid, der vises en. Vi kunne naturligvis sige, at det må være noget, som politiet tager sig af, men efter det, der foreligger — og det ved vi også fra en række andre forhold —, har politiet så mange opgaver at løse, at det ikke ser sig i stand til at kigge efter i hvert enkelt tilfælde, men i det væsentlige må indskrænke sig til at gribe ind, hvor der foreligger direkte anmeldelse af misbrug.

Vi kan derfor helt og fuldt tiltræde den skærpede straffebestemmelse, der nu foreslås. Vi mener ingenlunde, at den er for streng; jeg forstod på den højtærede minister, at han mente, den måske var for rigoristisk, men det synes jeg ikke man kan sige efter det, vi har været ude for. Der har været vist en så grov tilsidesættelse af tilliden, at de parter, det her drejer sig om, selv har været ude om, at vi får en sådan skærpelse. Det er selvfølgelig kedeligt, at det rammer også de hæderlige og redelige, men det må så parterne klare indenfor deres egne fire vægge. I hvert fald kan samfundet ikke være tjent med, at noget sådant foregår. Det må være sådan, at når der vises en den tillid, at man får tildelt en koncession, enten det nu er til personbefordring eller til godsbeholdning, så gør man sig værdig til at nyde denne tillid. Det gælder i allerhøjeste grad dem, der får koncession til turistikørsel, som mange gange desværre er blevet til maskeret omnibuskørsel.

Når jeg har sagt dette, vil jeg dog gerne, for at der ikke skal opstå nogen misforståelse, tilføje, at disse vore grundsynspunkter ikke må opfattes, som om vi vil lægge trafikken i en spændetrøje. Vi er afgjort tilhængere af, at trafikmidlerne er så elastiske som muligt. Vi er helt indforstået med, at der sker en udvikling for trafikmidlernes vedkommende, som måske går betydelig hurtigere, end man er tilbøjelig til at være indstillet på. De betragtninger, der var gældende f. eks. i 1936—39, da den store trafikkommission sad, de bedømmelser, den kom til, er formentlig på en række områder helt forkerte i dag, fordi produktionsforhold, længere fritid, ferie m. v. vender op og ned på det, som var gældende tidligere. Alt det er vi indforstået med, og det vil jeg gerne tilføje, for at man ikke skal udlægge vore betragtninger med