

[Hørn.]

hensyn til det, som jeg kaldte formålet, således, at vi vil lægge trafikken i spændetrøje — nogle kunne måske endda gå så vidt som til at sige, at vi ønsker, at banerne alene skal klare trafikken. Det er altså en misforståelse, hvis man har eller får denne opfattelse.

En anden ting, som vi også gerne vil have set lidt nærmere på, er det, som var fremme i den store trafikkommission af 1936, hvor man fra et flertals side — der var både et flertal og et mindretal, som udformede paragraffer til en sådan lov — pegede på det forhold, at handel med og anden omsætning af koncessionerne skal være forbudt. Jeg vil ikke sige efter det, der foreligger officielt, at der har været så omfattende urimeligheder, at det måske kan være påkrævet at indføre en sådan bestemmelse, men der har dog været en række tilfælde, og de fleste er formentlig klar over, at det er kun de særlige tilfælde, der kommer frem, hvor køberen har opdaget, at den overtagne rute var betydelig ringere, end han havde forudsat. Så kommer spektaklet med retsopgør o. s. v. I en række tilfælde kommer det ikke frem, fordi parterne ikke vil have deres skidne tøj vasket for åbent tæppe, og der kan være andre årsager til, at det ikke kommer frem. Jeg mener, man burde undersøge, om det ikke var rimeligt at indføre en bestemmelse om, at handel med og omsætning af koncessioner er ulovlig. En koncession skal ikke være et handelsobjekt. Man kan handle med de materielle dele, som man har anvendt i koncessionen, men selve koncessionen bør ikke kunne gøres til genstand for omsætning.

Jeg har gerne villet gøre disse bemærkninger om handel og omsætning med koncessioner, fordi en hel masse interesserede har den forestilling, at man ikke kan søge koncessionstilladelse til en rute, hvadenten det drejer sig om den ene eller den anden form, uden at man på forhånd har aftalt at købe eller købt en bestående rute og derved sat sig i et afhængighedsforhold til den, der på det pågældende tidspunkt har koncessionen. Det er ikke rimeligt, og det er heller ikke lovens mening. Der er altså fri lejlighed for enhver; enhver er berettiget til at søge, og ingen koncessionsindehaver kan på forhånd sikre sig en bestemt kapitalvurdering af den rute, han har, og sætte

det som en betingelse, at den indfries af den eventuelt interesserede part. At der, selvom vi indfører en lovbestemmelse om, at handel og omsætning med koncessioner ikke er tilladt, fortsat vil foregå handel under bordet, kan man ikke forhindre. Det synes, som om moralen er noget devalueret efter krigen, og det vil sikkert vare et stykke tid, inden vi får den rettet op igen.

I trafikkommissionen af 1936 blev der også peget på spørgsmålet om den trafikale sikkerhed. Spørgsmålet er da også rejst overfor os nu og vil formentlig blive rejst udefra. Trafikorganisationerne pegede på det uholdbare i den meget lange arbejdstid, som ofte bydes chaufførerne og navnlig de chauffører, der kører fragtmandskørsel; det er vel iøvrigt endnu værre i den almindelige vogmandskørsel. Det betyder jo en stor usikkerhed, hvis en motorfører ikke har sin fysiske styrke i det omfang, som forudsættes. Derfor ville jeg også gerne have, at man kiggede på, om det ikke var rimeligt, at man, på samme måde som man har fastsat en lavalder for den, der skal føre motorkøretøj i henhold til denne lovgivning, også fastsatte en vis afgrænsning af arbejdstiden for at øge sikkerheden. Det må være sådan, at det, at man får betroet dette hverv fra det offentlige side, også må medføre forpligtelser. Det kan ikke være sådan, at det kun er rettighederne, man overtager; der følger også forpligtelser dermed.

Endelig kan jeg sige, at disse specielle spørgsmål, som Københavns kommune og Købstadforeningen har rejst, og som ministeren i sin fremsættelsestale gjorde en række bemærkninger til, finder vi et spørgsmål, som bedst egner sig til drøftelse i et kommende udvalg, og derfor skal jeg ikke gå ind på de detaljer, som disse ting i realiteten må siges at være.

Med hensyn til de ændringer, som er foreslået i det foreliggende lovforslag, har jeg allerede nævnt skærpelsen af straffebestemmelserne. Den går vi altså helt ind for, og også de andre ændringsforslag kan vi fuldtud tiltræde. Vi håber, at dette lovforslag må få en velvillig behandling; det kan vi i hvert fald tilsige vor medvirken til.

Edvard Sørensen: Da vi for to år siden fik denne lov vedtaget her i tinget, var der fra visse sider skepsis overfor, hvordan loven nu ville virke i praksis. Det, man tilsigtede med loven, var jo i betydelig