

[Fiskeriministeren.]

trafikudvalget kan fremkomme med sin udtalelse på grundlag af de lokale myndigheders stilling.

Jeg skal derefter vende mig til lovforslagets enkeltheder. Forinden forslagets udarbejdelse har landsnævnet haft lejlighed til dels at udtale sig om de henvendelser, som jeg lige har omtalt, dels på grundlag af de erfaringer, nævnet har gjort med hensyn til lovens praktiske anvendelse af fremkomme med forslag til ændringer. Landsnævnet har for sit vedkommende ikke kunnet anbefale, at loven ændres på de punkter, jeg har omtalt. De ændringer, der indeholdes i det foreliggende forslag, er derimod alle anbefalet af landsnævnet.

Der blev ikke i loven af 1950 foretaget nogen ændring i de definitioner af omnibuskørsel og fragtmandskørsel, som allerede var indeholdt i 1927-loven, og det er ikke min tanke, at der nu skal foretages realitetsændringer i disse definitioner. Imidlertid har fortolkningen af definitionerne gennem årene været genstand for megen tvivl, og adskillige konkrete sager har været forelagt domstolene til bedømmelse. Jeg har derfor fundet det ønskeligt at søge definitionerne gjort noget klarere og navnlig i loven at få fastslået, hvad der skal forstås ved begrebet turistikørsel. Denne form for kørsel, der jo i de sidste år har taget et meget betydeligt opsving, omfatter befordring af et antal personer, der følger med den pågældende omnibus på hele turen fra udgangspunktet og tilbage til udgangspunktet, og formålet med denne kørsel må være rent turistmæssigt. Imidlertid foreligger der adskillige eksempler på, at de tilladelser til turistikørsel, der er blevet udfærdiget af de koncessionsgivende myndigheder, af koncessionshaverne er blevet misbrugt til arrangement af ture, der i større eller mindre grad nærmer sig egentlig rutekørsel. Der er her tale om misbrug, som bør søges standset.

I forbindelse med de overvejelser, der ved lovforslagets udarbejdelse har fundet sted om turistikørslen, har man også været inde på spørgsmålet om den såkaldte foreningskørsel. Ligesom det er klart, at en forening, f. eks. en idrætsforening, uden særlig tilladelse i henhold til loven må kunne træffe aftale med en vognmand om befordring af foreningens medlemmer til et eller andet idrætsstævne, lige så klart er det, at når en

forenings eneste formål bliver det at skaffe medlemmerne adgang til ukoncessioneret omnibuskørsel, er der tale om en omgåelse af loven. Der har i den allersidste tid været flere retssager, der har været meget omtalt i pressen. Det drejer sig bl. a. om kørsel, der har været arrangeret af en sammenslutning af grundejerforeninger i Ods herred, af hjemstavnsforeninger, og også kørsel, der har været tilrettelagt på den måde, at en forening med et formelt legalt formål — en idrætsforening el. lign. — åbnede sine døre for uhindret adgang for offentligheden og derefter arrangerede såkaldte medlemsture for de medlemmer, som havde meldt sig ind.

Domstolene har statueret, at sådan kørsel er ulovlig, men grænsen for, hvornår en foreningskørsel kan anses for lovlig, og hvornår den er ulovlig, er temmelig vag, og det havde været fristende nu ved lovens revision at prøve i selve lovtæksten at formulere denne grænse. Det er dog næppe muligt med tilstrækkelig nøjagtighed i selve loven at tage stilling til alle mulige forekommende kombinationer, og det må derfor foretrækkes som hidtil at lade domstolene i de enkelte tilfælde skønne over, hvorvidt en given kørsel har de kendetegn, som loven fastsætter for de forskellige arter af kørsel. Men iøvrigt kan dette jo drøftes under udvalgsarbejdet.

Hvad angår fragtmandskørslen foreligger der en vis domspraksis med hensyn til den såkaldte kontraktkørsel. Det har været domstolenes opfattelse, at en kørsel, der af en vognmand udføres for hans kunder i henhold til en forud indgået kontrakt, må anses for lovlig uden tilladelse, hvilket altså vil sige, at domstolene betragter en sådan kreds af medkontrahenter som personer, der ikke i relation til vognmanden er af hinanden uafhængige. Domstolene har dog lagt vægt på, af hvilken art den indgåede kontrakt var, d. v. s., om det drejede sig om en virkelig gensidig bebyrdende kontrakt, altså også med forpligtelser for medkontrahenterne, ligesom man i visse domme ser taget hensyn til antallet af medkontrahenter. Det kan efter min mening ikke være stemmende med lovens forudsætninger, at en vognmand ved f. eks. på sit indleveringssted at fremlægge en åben kontrakt til underskrift for de transportsøgende, og hvori disse kun forpligter sig til at betale den fastsatte fragt for det, de ønsker at sende med