

[Bødart.]

Der er 35-38 pct. af den danske befolkning, som ikke har privat bil til deres rådighed. Når vi samtidig tager i betragtning, at befolkningen får længere transport til de mest dagligdags ting, det være sig det lokale kommunekontor eller sygekassekontor, barberen, skomageren og den lokale købmand — som måske har måttet lukke sin forretning, da den ikke længere er rentabel — ja, så opstår der et behov. Dette behov er der mange private vognmænd som gerne vil dække, men her støder man igen på monopolerne af mange forskellige arter.

Vi behøver ikke at gå så langt. Vi kan så sent som i dag læse i avisen, hvorledes man behandler en gruppe mennesker fra Herlev bymidte, som har arrangeret sig med en privat turistvognmand for at komme til deres arbejde på en hurtig og billig måde, i modsætning til hvad disse mennesker udsættes for, såfremt de skulle bruge de offentlige transportmidler. Vi har her et af de mange eksempler på, hvorledes man laver love, som den danske befolkning overhovedet ikke forstår.

Begrundelsen for at ophæve denne lov om omnibus- og fragtmandskørsel skal ses ud fra mange forskellige synspunkter, men generelt for dem alle er, at loven kræver administration, administration og atter administration. Der skal ifølge denne lov nedsættes trafikudvalg, landsnævn, og hvad ved jeg, med en masse forskellige mennesker, som har den fælles opgave at gøre denne form for erhvervsvirksomhed så surt for udøverne at arbejde med, som det overhovedet er muligt. Jeg kan ikke med nogen rimelighed se fornuften i at stille krav til vognmandsvirksomheder, som ikke står i forhold til det, der kræves af andre erhvervsvirksomheder, for at de kan udøve deres form for virke.

Det, der her tænkes på, er ikke de lov-mæssige sikkerhedskrav, som politiet stiller til køretøjernes stand og orden, men derimod tænkes der på, at som loven ser ud i dag, tvinger man så at sige samtlige vognmænd til dagligt at være lovovertredere, og det kan ikke være meningen. Vi kan tage et par eksempler.

Såfremt et firma, en forening eller en enkelt person ringer til en turistvognmand for at få ham til at køre en eller anden tur og

beder denne vognmand om at samle gæsterne op f. eks. på tre forskellige steder, så støder vi på problemer, for såfremt vognmanden udfører denne form for kørsel, som han er bestilt til, ja, så har han gjort sig skyldig i en lovovertredelse, og som følge heraf vil han kunne risikere, såfremt han bliver anmeldt, at få et bødeforelæg, fordi bestillingen på turen er kommet så sent, at det ikke har været muligt for vognmanden at nå at indhente tilladelser rundt om hos de respektive myndigheder. Der er i dette tilfælde tænkt på, at turen med opsamlingen foregår igennem flere kommuner.

Vi kan tage et andet eksempel. Hvad med vore store rejseselskaber, Tjæreborg, Spies osv.? Disse selskaber averterer med, at man f. eks. starter fra København kl. 8, er i Roskilde kl. 8.30, i Slagelse kl. 9.15 og derefter i Odense kl. 12 osv. Tilsvarende går det i Jylland, og endelig samler man så alle busserne i Sønderjylland, hvor man bytter om på passagererne, idet én bus går til Østrig, én til Italien, én til Holland og Belgien, eller hvad ved jeg. Jeg kan ikke se, at det er lovligt efter vores nuværende lov, men det er muligt, at ministeren her vil fortælle mig, der er givet særlige dispensationer her. Det kan ikke være meningen, at turistvognmændene i de enkelte tilfælde skal søge om at få lov til at samle gæster op på forskellige steder, hvad det for øvrigt ikke engang er muligt at nå at få tilladelse til, inden turene i de fleste tilfælde er overstået.

Jeg vil håbe, at man her i det høje ting kan se uretfærdigheden i at opretholde denne lov, og at der som følge heraf kan skabes flertal for ophævelse af loven.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.