

Forslag

til

Lov om nedsættelse af en trafikkommission.

Fremsat den 9. februar 1967 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1. Der nedsættes en kommission med den opgave at undersøge, om den gældende lovgivning om jernbaner, biler og luftfart er tilstrækkelig til at sikre samfundet den mest effektive trafikbetjening med de lavest mulige omkostninger, og, såfremt kommissionen efter sine undersøgelser finder, at dette ikke eller ikke fuldt ud er tilfældet, at udarbejde forslag til en mere rationel udnyttelse af det indenlandske transportapparat, derunder til en eventuel yderligere udbygning af koordineringen mellem jernbane-, landevejs- og lufttransporten.

Stk. 2. Kommissionen skal under sit arbejde have opmærksomheden henledt også på de enkelte transportmidlers drift under den gældende lovgivning og kan, såfremt der efter kommissionens skøn foreligger rimelig grund til at antage, at der ved hensigtsmæssig driftsomlægning eller andre foranstaltninger kan opnås økonomiske og trafikale forbedringer af betydning, iværksætte nærmere undersøgelser heraf.

§ 2. Kommissionens formand beskikkes af ministeren for offentlige arbejder. Hvert af de partier, der er repræsenteret i folketingets finansudvalg, vælger et medlem. Ministeren beskikker efter indstilling en

repræsentant for hver af følgende organisationer og institutioner: Amtsrådsforeningen i Danmark, Den danske Købstadsforening, De samvirkende Sognerådsforeninger i Danmark, Foreningen Bymæssige Kommuner, Dansk Arbejdsmands og Specialarbejder Forbund, Statstjenestemændenes Centralorganisation I, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Landsforeningen danske Vognmænd, Forenede Danske Motor ejere, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Scandinavian Airlines System (SAS), Danmarks Rederiforening og for Rederiforeningen af 1895 og Rederiforeningen for mindre skibe i fællesskab. Derudover beskikker ministeren et antal medlemmer repræsenterende de interesserede ministerier og styrelser under staten.

Stk. 2. Kommissionen kan tilkalde særligt sagkyndige i det omfang, det skønnes for nødvendigt.

§ 3. Ministeren for offentlige arbejder udnævner sekretærer for kommissionen. Formanden antager den i øvrigt fornødne medhjælp.

§ 4. Denne lov gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget.

Der har ikke siden 1936 været nedsat en almindelig trafikkommission til at underkaste landets samlede trafikpolitik en undersøgelse.

Den udvikling inden for transportområdet, der har fundet sted efter den anden verdenskrig, især i løbet af 1950'erne, viser imidlertid en stærk vækst,

Min. for off. arb. j. nr. A. III-1-124-1966.

både for så vidt angår personbils- som last- og varevognskørslen, medens en tilsvarende vækst for jernbanernes person- og godsbeholdning ikke har fundet sted, og banernes underskud har været stigende.

Dette er en almindeligt forekommende tendens i de vesteuropæiske lande, og Den europæiske trans-

portministerkonference har flere gange taget spørgsmålet om jernbanernes forhold op til behandling og har under indtrykket af den stadige svækkelse af banernes stilling iværksat en løbende undersøgelse af samtlige jernbaner i medlemsstaterne. I Sverige og England har banernes og lastbilernes stilling inden for transportsystemet været genstand for kommissionsbehandlinger, som er resulteret i forslag om afgørende ændringer dels i lastbilernes koncessionsforhold, dels i jernbanernes organisatoriske og driftsmæssige stilling.

Det er derfor naturligt, at også de danske trafikforhold tages op til ny vurdering. For statsbanernes vedkommende gælder det, at de i øjeblikket er undergivet en række forpligtelser — f. eks. befordringspligten med deraf følgende pligt til at opretholde driften på svagt benyttede linjer og til at påtage sig lidet lønnende transporter og indskrænkninger i friheden til selvstændig takstfastsættelse — som delvis hidrører fra en tid, hvor banerne havde en mere dominerende stilling inden for transport-systemet.

Også statsbanernes varetagelse af en betydelig del af den lokale bopæls-arbejdsstedstrafik omkring de større bydannelser, der stiller særlige krav til trafikapparat og takstpolitik, må tages i betragtning i forbindelse med en almindelig målsætning for statsbanernes samfundsmæssige virke.

Forskydningerne over imod en stigende anvendelse af biler både til person- og godsbefordring samt den stærke forøgelse af vejtransportens andel af det samlede landværts transportarbejde bl. a. som

følge af ændringer i landets økonomiske struktur og ændringer i erhvervslivets behov tilsiger, at en undersøgelse af jernbanernes forhold følges op af en samtidig undersøgelse af de to transportformers indbyrdes forhold. Vejtransport er i et vist begrænset omfang undergivet et koncessionssystem. Den gældende lovgivning stammer fra 1927 og er senest ændret i 1950; men udviklingen må medføre overvejelser med hensyn til dette systems funktion. Endvidere synes der i vognmandserhvervet at være et stærkt ønske om en undersøgelse af erhvervets rentabilitets- og kapacitetsproblem.

Jernbanernes og bilernes indbyrdes stilling er imidlertid afhængig af en række andre faktorer, f. eks. hvorledes udgifter til faste anlæg belastes det enkelte transportmiddel, arbejdstids- og sikkerhedsbestemmelser, personalets aflønning og pensionering m. v. Også disse faktorer må derfor indgå i en kommissionsbehandling.

Ved overvejelserne må yderligere forholdet mellem landtransportmidlerne og sø- og lufttrafikken tages i betragtning. Der er i de seneste år sket en stærk stigning i antallet af sø- og luftforbindelser mellem landsdelene, og denne udvikling, der på længere sigt må antages at få konkurrencemæssige følger for landtransportmidlerne, må i høj grad have for øje, når et indenlandsk transportapparats opbygning og virke skal nærmere undersøges.

Endelig må kommissionen have for øje, hvorledes den almindelige indenlandske transportpolitik eventuelt kan indpasses i en europæisk transportpolitik inden for et større europæisk fællesskabs rammer.