

[Holmberg.]

én af disse har tiltrådt konventionen. Dog er der mulighed for at undtage lokal grænse-trafik.

Jeg lægger ikke skjul på, at når jeg læser videre — og det gælder både kapitel III og IV og for øvrigt også kapitel VI, som indeholder regler om reklamation og forældelsesbestemmelser — så har jeg meget svært ved at være specialist på disse områder, men det er, ligesom hele stilen og opbygningen i loven afviger en hel del for ikke at sige meget fra den lovgivningsteknik, vi er vant til her i landet. Lovforslaget bygger imidlertid på en international konvention, som vel fremtræder, kan jeg sige, som et kompromis mellem flere retssystemer.

Det centrale afsnit i lovforslaget er vel kapitel IV vedrørende fragtførernes eller vognmændenes ansvar, og det forekommer i alt fald mig som lægmand temmelig kompliceret, men det er muligt, det ikke er det for den personkreds, som skal arbejde med loven, netop eksportvognmænd, speditører og eksportører.

Ministeren nævner i sin fremsættelse, at det for så vidt kun er en lille kreds, der har interesse i lovgivningen, nemlig de vognmænd, som kører på udlandet. Det skal forhåbentlig ikke tages som et relevant udtryk for den personkreds, der vil have interesse i, at lovudkastet gennemføres som lov. For den sydgående eksportkørsel spiller jo en meget stor rolle for vor eksport som helhed, og da ganske særlig for vor landbrugseksport. Jeg er vidende om, at i 1963 var antallet af lastvognspassager steget til 182.000, og med disse vogne blev der eksporteret 2,2 mill. t gods. Dette understreger endnu en gang meget tydeligt, at selv på de lange afstande kan banerne ikke klare sig i konkurrencen med bilerne. Der eksporteres altså over landegrænsen dobbelt så meget med bil som med bane.

Lovforslaget bygger som nævnt på en enig udvalgsbetænkning, og jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget.

Mads Eg Damgaard: Baggrunden for det lovforslag, vi i dag har til behandling, er jo konventionen af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godstransport ad landevej, CMR-konventionen, som den almindeligvis kaldes. CMR-konventionen er

ratificeret af en række europæiske lande, bl. a. Tyskland, Holland, Italien, Frankrig og Østrig, ligesom ratifikation er under forberedelse i Norge, Sverige og Finland.

Indledningsvis vil jeg gerne udtale min anerkendelse af det grundige arbejde, der er gået forud for lovforslaget. Det sagkyndige udvalg, som justitsministeriet nedsatte i 1961, har kulegravet emnet, og der foreligger fra udvalget en udførlig betænkning.

Indtil slutningen af den anden verdenskrig skulle danske vognmænd, der ville udføre kørsel til og igennem Tyskland, have en tilladelse hos de tyske trafikmyndigheder, og de var i enhver henseende underkastet den meget omfattende tyske trafiklovgivning, det vil sige tyske ansvarsregler, tysk forsikringsordning, tyske takster og tysk takstkontrol. Fra 1945 til 1948 var kørslen til og igennem Tyskland fri, der krævedes kun et såkaldt permit fra de allierede besættelsesmyndigheder. I perioden 1948-49 — 1951-52 fastsatte de allierede besættelsesmyndigheder, hvor stort et antal danske vogne der kunne køre til og igennem Tyskland. Antallet blev sat til 275. I 1951 gennemførtes en lov om international godskørsel med motorkøretøj, hvorefter en dansk vognmand, der udfører kørsel i Danmark i forbindelse med grænseoverskridende trafik, skal have en særlig af ministeriet for offentlige arbejder udstedt tilladelse. Siden 1951-52 har der mellem det danske og det tyske trafikministerium været afsluttet en såkaldt forvaltningsoverenskomst. Ved forvaltningsoverenskomsten fastlægges normalt for et år ad gangen, hvor mange tilladelser det danske ministerium for offentlige arbejder på det tyske ministeriums vegne kan udstede til danske vognmænds kørsel til og igennem Tyskland og omvendt. Samtidig fastsættes, hvilke vilkår der skal gælde for danske og tyske vognmænds kørsel i henholdsvis Tyskland og Danmark. I 1949 var antallet 275 tilladelser og i 1964 301 tilladelser. Der er for øjeblikket ca. 175 danske vognmænd beskæftiget med kørsel til og igennem Vesttyskland.

Tilsvarende restriktive tilladelsessystemer opretholdes foruden af Tyskland også af Belgien, Frankrig, Italien og Spanien. Det vil sige, at danske vognmænd kun kan indkøre i disse lande, når de er i besiddelse af en forudgående meddelt tilladelse. Der