

[Mads Eg Damgaard.]

kræves også tilladelse til at indkøre i Norge og Sverige, men denne tilladelse meddeles på anfordring af ministeriet for offentlige arbejder. For øjeblikket er godt 400 vognmænd nogenlunde regelmæssigt beskæftiget ved kørsel i Norge og Sverige.

En vedtagelse af lovforslaget betyder, at færdselslovens § 65 ikke kommer til anvendelse på vognmænds ansvar ved internationale transporter, selv om skaden indtræffer under transport i Danmark, det vil sige, at den lovpåkrævede ansvarsforsikring heller ikke dækker. Da kørsel i Danmark kun spiller en ubetydelig rolle ved internationale transporter, er der næppe grund til betænkelighed her.

Udvalgets udkast til lov danner grundlag for nærværende lovforslag. Jeg deler fuldstændig udvalgets og den højtærede justitsministers vurdering med hensyn til nødvendigheden af, at Danmark ratificerer CMR-konventionen. Jeg har bemærket mig, at Landsforeningen Danske Vognmænd under udvalgsbehandlingen har fremhævet, at danske vognmænd betragter det som en nødvendighed, at de er underkastet samme regler som udenlandske vognmænd, såfremt de fortsat skal kunne gøre sig gældende på det internationale og specielt på det tyske fragtmarked. Dette synspunkt har såvel transportforbundenes som eksportørernes repræsentanter i udvalget tilsluttet sig.

Jeg må i denne forbindelse minde om, at en meget stor del af den danske landbrugs-eksport foregår pr. bil. Lovforslaget vedrører jo kun grænseoverskridende godstransport mod betaling, altså vognmandskørsel med motorkøretøj. Foreningen af danske Eksportvognmænd, som repræsenterer langt den overvejende del af de vognmænd, der har tilladelse til at udføre godskørsel på det sydlige udland, er imidlertid for adskillige år tilbage gået ind på, at danske vognmænd, hvis vogne transporterer gods til eller fra Vesttyskland, skal påtage sig et godsansvar, der stemmer overens med tysk ret. Baggrunden herfor er naturligvis, at danske eksportvognmænd af konkurrencemæssige grunde i vidt omfang må følge de regler og vilkår, der gælder i Tyskland, som jo dels aftager en meget stor part af det danske eksportgods, der køres med biler, dels er det domi-

nerende transitland for danske transportvogne. Forudsætningen for hele denne ordning er en kollektiv transportansvarsforsikring, som danske eksportvognmænd tegnede i et tysk forsikringsselskab. Ansvarsdækningen efter denne forsikring svarede tidligere til reglerne i den såkaldte Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Fra 1962, hvor Tyskland ratificerede CMR-konventionen, har forsikringen dog dækket i overensstemmelse med denne konvention.

CMR-udvalget skriver, at det vil være en betydelig økonomisk og praktisk fordel, at der fra land til land indføres ensartede regler om fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej, og jeg kan ganske tilslutte mig dette synspunkt. Det er jo på et så specielt område som det, vi her behandler, af væsentlig betydning, at reglerne om ansvarets fordeling og om bevisbyrden er klare. Udvalget har i så henseende været bundet til konventionens tekst, men jeg tror, at man har haft held til at gøre reglerne så enkle og overskuelige, som det under de givne forhold var muligt, men selve konventionens system er temmelig kompliceret. I realiteten er der dog ikke noget langt spring fra de gældende danske ansvarsregler for godstransport mod betaling til ansvarsreglerne efter CMR-konventionen. Det er i begge tilfælde fragtføreren, som har ansvaret, medmindre han kan godtgøre, at bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse skyldes andres fejl, og fragtføreren er også efter CMR-konventionen ansvarlig for sine folks handlinger og undladelser, ganske svarende til reglerne i danske love.

For mig at se er det en særlig fordel ved CMR-konventionens bestemmelser, at ansvars- og bevisreglerne er så detaljerede, at tvivlsspørgsmål eller stridigheder i langt de fleste tilfælde vil kunne undgås. Det er mit indtryk, at konventionens systematik og dermed lovforslagets er gennemført meget konsekvent. Udvalget sidder i øvrigt stadig udelukkende for at overveje, om lignende lovgivning er påkrævet for indenlandsk godsbefordring.

Når jeg ved denne første behandling mener at kunne tilsige mit partis fulde støtte til lovforslagets gennemførelse, hænger det dels sammen med, at der er tale om dansk adoption af et sæt praktiske, internationale