

[Mads Eg Damgaard.]

bestemmelser, dels med den udtalte interesse, danske vognmænd og eksportører har i lovforslagets gennemførelse. Jeg går ud fra, at lovforslaget henvises til et udvalg, hvor vi kan drøfte eventuelle detailspørgsmål; dog er der ikke mange af dem, og det er heller ikke noget krav fra vor side, at lovforslaget skal til udvalgsbehandling.

Svend Haugaard: Der er allerede sagt mange ord om denne sag, og jeg har ikke meget at tilføje, hvis jeg skal undgå gentagelser.

Det er svært som ikke-fagmand at udtale sig om de mange enkeltheder af mere faglig art, som forslaget indeholder, men det kan jo de gøre, der har det nærmere inde på livet, og de har åbenbart været tilfredse med det lovforslag, der foreligger. Det er ganske klart, at vi må gøre alt, hvad vi kan, for at fremme international handel, og det er også ganske klart, at Danmark ikke må stå tilbage på det punkt; vi må bringe vore bestemmelser i overensstemmelse med international praksis på området.

Det kan undre, at et forslag, der bygger på en international konvention, som er vedtaget af De Forenede Nationers økonomiske Kommission i 1956, trådt i kraft i 1961, i øvrigt tiltrådt i mellemtiden af en række af vore handelspartnere, og som endvidere bygger på en dansk betænkning, afgivet i 1962 af et af justitsministeriet nedsat udvalg, og som endelig støttes og anbefales af de i sagen interesserede danske vognmænd, at et sådant lovforslag ikke for længst er fremsat og vedtaget. Vi fra den radikale gruppe kan imidlertid anbefale, at det sker nu, og vi mener ikke, der er nogen grund til at bringe sagen i udvalg.

Arne Larsen: Det foreliggende lovforslag bygger på den enstemmige betænkning, som i 1962 blev afgivet af et justitsministerielt udvalg, som har haft til opgave at overveje spørgsmålet om ratifikation af den inden for De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa indgåede konvention af 19. maj 1956 angående fragtaftaler ved international vejtransport. I forvejen eksisterer der internationale aftaler for transport af gods ad søvejen, luftvejen og jernbanenettet, således at den nye konvention dæk-

ker den sidste tilbageværende del af gods-transportområdet.

Det foreliggende lovforslag tilsigter at bringe vor lovgivning i overensstemmelse med konventionens bestemmelser for derved at muliggøre også dansk ratifikation af denne konvention. Konventionen er trådt i kraft allerede den 2. juli 1961, idet en række af vore handelspartnere på fastlandet, såsom Vesttyskland, Holland, Frankrig, Italien, Østrig og Jugoslavien, har tiltrådt den.

Sideløbende med problemets undersøgelse og lovforslagets udarbejdelse her i landet har der fundet et lignende arbejde sted i Norge, Sverige og Finland, og der har mellem de nordiske udvalg været afholdt kontaktmøder for så vidt muligt at samstemme de nordiske landes lovgivning på dette område.

Det lovforslag, vi behandler i dag, er desårsag praktisk taget enslydende med de forslag til lov, som er under udarbejdelse i Norge og Sverige. Jeg vil give den højtærede justitsminister ret i, at lovforslagets sprogbrug afviger fra den sædvanlige sprogbrug i dansk lovgivning, og at lovforslaget indeholder temmelig komplicerede regler om fragtaftalers indgåelse, fragtførerens ansvar og pligter o. s. v., så at man faktisk bør være juridisk sagkyndig for at kunne finde ud af alt dette, samt at lovforslagets konsekvenser er temmelig svære at overskue for en lægmand. Forhåbentlig er konventionens bestemmelser ikke mere komplicerede, end at danske vognmænd kan finde ud af dem, og forhåbentlig vil vognmændenes egen organisation gøre en indsats for, at de vognmænd, som herefter skal tilrettelægge deres erhvervsarbejde efter loven, også kan blive grundigt informeret om konventionens og lovens bestemmelser, for hvad kan der ikke ske en vognmand eller hans chauffør, hvis han af uvidenhed kommer til at overtræde konventionen!

Principielt er vi i mit parti tilhængere af, at de retlige forhold, hvorefter fragtaftaler indgås for landevejstransporter til udlandet, ordnes ved lov. Således er det jo som tidligere omtalt for alle andre områder af gods-transport, så det er kun naturligt og rimeligt, at fragtforhold for godstransport ad landevejen til og fra udlandet underkastes noget nær de samme regler, som er gældende på de øvrige områder, og det