

[Arne Larsen.]

har jeg da også forstået at dette lovforslag tilstræber så vidt muligt.

Begravelses- og flyttegodstransporter er holdt uden for lovens bestemmelser af den grund, at man på det internationale plan har ment, at der burde udarbejdes særlige regler herfor, ligesom der skal udarbejdes særlige regler for den lokale grænsetrafik.

Selve lovforslaget berører ikke så særlig mange borgere i dette land, idet det kun er en ganske lille, begrænset kreds — og endda en begrænset del af transporterhvervet — det omfatter, nemlig de ca. 300 vognmænd, der har fået tilladelse til fragt- og godskørsel til og igennem Vesttyskland, og så naturligvis disse vognmænds kunder. Men da der er tale om ret betydelige godsmængder, som i stadig stigende takt fragtes ad landevejen til det sydligere liggende udland, er lovforslaget i så henseende betydningsfuldt nok.

Ved Danmarks tiltræden af konventionen og ved gennemførelsen af dette lovforslag vil danske vognmænd i konkurrencemæssig og lovmæssig henseende blive ligestillet med vognmænd i de øvrige lande, som har tilsluttet sig konventionen — også i den betydning, at danske vognmænd herefter er underlagt samme retsregler som deres kolleger i de før omtalte lande. Dette har vel især betydning for vognmændenes kunder.

I henhold til lovforslaget skal fragtaftalen bekræftes ved fragtbrev, og det er jo ganske forståeligt. Men i § 5, stk. 2, står der, at aftalen er gældende og underkastet denne lov, selv om fragtbrevet ikke er oprettet, ikke har det foreskrevne indhold eller er bortkommet. Det er måske også i sin orden, men ville det ikke være tydeligere, om alle sådanne internationale fragttransporter ledsages af et, om jeg så må sige, autoriseret fragtbrev af den beskaffenhed, som Den internationale Vejtransportunion har udarbejdet, altså at der skal benyttes en ganske bestemt art fragtbreve?

De vesttyske myndigheder er meget strenge, hvad dette angår; de godkender så vidt mig bekendt ikke fragtaftaler, hvor fragtbrev ikke findes, og i Vesttyskland foregår der en temmelig skarp kontrol netop på dette punkt. Det er vistnok fra vesttysk side begrundet i, at man ikke ønsker nogen

illoyal eller ubillig konkurrence over for de tyske forbundsbaner. Det er betydningsfuldt at understrege, at fragtbrevet altså betragtes som et meget værdifuldt og uundgåeligt dokument fra vesttysk side. Måske er min uro på dette område overdreven, men jeg synes, det skal understreges, at der her er et problem.

I Vesttyskland er al transport af gods ad landevej ordnet ved lov. Her arbejder alle vognmænd på en art licens, som kan indtages, såfremt lovbestemmelserne overtrædes. Endvidere er man i Vesttyskland gået så langt, at man for at udelukke illoyal konkurrence over for de vesttyske forbundsbaner har fastsat tariffer for befordring af gods, udregnet på grundlag af jernbanetaksterne. Kontorer og kontrollører forlanger i mange tilfælde læsset vejet og forlænger ændret eller dokumenterne efterprøvet — altså i det hele en meget streng praksis. Om vi skal underkaste danske vognmænd samme strenge regler, vil jeg ikke udtale mig om; men at vi også trænger til at ordne et og andet problem herhjemme i så henseende, er vist ganske givet.

Der er en meget skarp konkurrence på transportområdet, og desværre går det i mange tilfælde ud over fragtføreren, som må arbejde meget hårdt og have en lang arbejdsdag. Jeg tror roligt at kunne sige, at det at være chauffør på det internationale transportområde er meget krævende; det er noget, som vi måske nok ved lejlighed skal se på. Hertil kommer nu også det store ansvar, som man pålægger chaufføren i henhold til den lov, vi her behandler.

I forbindelse med det justitsministerielle udvalgs nedsættelse blev det ved skrivelse af 11. marts 1961 tilkendegivet, at udvalget ikke alene skulle overveje spørgsmålet om Danmarks ratifikation af den nævnte konvention, men også undersøge spørgsmålet om, hvorvidt der i forbindelse med en eventuel ratifikation af konventionen ikke også burde gives regler for den indenlandske gods-transport ad landevejen. Det mener jeg i høj grad der bør. Udvalget har dog fundet, at det var nødvendigt først at få problemet om de internationale transportbragte til side, og at man derefter kunne tage de indenlandske landevejstransporter op til undersøgelse. Dette må man naturligvis accep-