

Maigaard: Jeg skal for god ordens skyld, og for at man kan være opmærksom på det i regeringen, sige, at når ministeren vil stå frit med hensyn til fordelingsnøglen ved kommende anlægsudgifter til baneanlæg, må modsvaret blive, at så står vi andre frit i forhold til den kommunale landsudligning, der er lavet. For når der er et ekstraordinært behov i Københavnsområdet, i Københavnsregionen, for udgifter til trafikformål, så må det også være sådan, at det tilgodeses i den landsudligning, der er mellem kommunerne i landet. Jeg synes altså, at ministeren i sin pakke skal være opmærksom på, at det ikke bare er anlægsudgifterne for trafik anlæg, vi nu snakker om; vi snakker også om landsudligning på kommunal basis.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget angående forslaget til oprettelse af en amtskommune for hovedstadsområdet m.fl. forslag. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget, (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om gods-transport med motorkøretøjer.

(Lovforslaget (nr. 206) findes i tillæg A. sp. 5717, fremsættelsen i tidenden sp. 3644).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer.

(Lovforslaget (nr. 205) findes i tillæg A. sp. 5745, fremsættelsen i tidenden sp. 3644).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Otto Mørch: At en kommission også kan arbejde hurtigt, er den underudvalgsbetænkning, der den 9. oktober 1972 forelå fra trafikkommissionen, et klart bevis for. Ved

skrivelse af 9. juni 1972 anmodede trafikministeren kommissionen om at fremkomme med en indstilling om og et forslag til ændring af den gældende lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, og altså allerede 4 måneder efter forelå der en betænkning fra kommissionen. Det er den betænkning, som nu er grundlag for ministerens forslag til lov om godstransport med motorkøretøjer. For øvrigt et forslag, hvis tekniske og rationelle udformning der er grund til at rose ministeriets personale for.

Vi står nu over for en vigtig nydannelse på transportområdet med hensyn til landevejstransporten, der hidtil har været mere overladt til tilfældigheder end til en tilpasning til den internationale udvikling og til de store samfundsmæssige interesser, som landevejstransport vitterligt udgør. Jeg ser da også, at man i nr. 3 af bladet Danske Vognmænd, der just er udkommet, betegner forslaget som en afgørende begivenhed i dansk trafikpolitik, og det er jeg ikke uenig i.

Der vil kunne føres transportpolitik via denne lov på en mere effektiv måde, så man gennem erhvervsstabilisering opnår en bedre ressourceudnyttelse og også en bedre fordeling af landets transportmuligheder, hvilket jeg finder meget vigtigt.

Jeg kan derfor kun hilse forslaget med stor tilfredshed, først og fremmest ud fra samfundsmæssige hensyn, men også ud fra et erhvervspolitisk synspunkt, idet vi nu får taget hensyn til et erhvervs interesser, som længe — alt for længe — har været trængt økonomisk og konkurrencemæssigt.

Jeg vil gerne sige, at det gælder vel alle partier i dette ting, uanset om man var tilhænger eller modstander af EF-tilslutningen, at vi må føle en forpligtelse til at tilpasse os de nye vilkår, vi som EF-medlem har at virke under. Derfor går jeg ud fra, at alle partier er enige om, at vi ikke udsætter vore egne transporterhverv for en ringere, en svagere beskyttelse end den, der er gældende for andre EF-landes transporterhverv. Det vil vi gøre, hvis vi lader det køre som hidtil, for så risikerer vi, at Danmark kommer til at ligge åben for f.eks. store transportvirksomheder i EF-landene, som på grund af stramme reguleringer i disse lande føler, at det kunne være betimeligt for dem at etablere sig i Danmark, og dermed