

[Otto Mørch.]

sagsanlæg mod bevillingsmyndigheden få spørgsmålet afklaret ved domstolene.

Men dette og andre spørgsmål kan vi jo drøfte nærmere i det kommende udvalgsarbejde. Jeg kan anbefale lovforslaget til en hurtig og en velvillig behandling.

Vedrørende lovforslag nr. 205 om ændring af lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer kun blot dette, at her står vi over for nødvendige følgeændringer af lovgivningen om hovedstadsområdets kollektive personbefordring og af den lovgivning, som vi her behandler.

Mads Eg Damgaard: Det foreliggende forslag til lov om godstransport med motorkøretøjer tilsigter at bringe vognmandserhvervet ind under en vis offentlig regulering; det fremgår klart af formålsbestemmelsen. Forslaget er således udtryk for et indgreb i den traditionelle næringsfrihed, og det vil derfor næppe overraske, at jeg på mit partis vegne må meddele, at forslaget ikke umiddelbart kan få vor tilslutning.

Vognmandserhvervet har på nogle få undtagelser nær altid været kendetegnet ved at være et fuldstændig frit erhverv med fri etableringsret, og det er egentlig mit indtryk, at erhvervet på dette frie grundlag har været i stand til at løse sin del af vort samfunds transportopgave på tilfredsstillende måde. På den anden side må det erkendes, at Danmark med disse frie forhold i transportsektoren har indtaget et særstandpunkt i international sammenhæng. Så godt som alle andre europæiske lande, herunder Norge, Sverige og Finland, har en eller anden form for offentlig regulering af vognmandserhvervet.

Jeg er også klar over, at vi som medlemmer af EF næppe i længden vil kunne opretholde de frie forhold i transportsektoren, når de øvrige medlemslande baserer deres transporttilrettelæggelse på en vis offentlig indsigt. Det gælder så meget desto mere, som Romtraktaten i princippet forudsætter ét reguleret transportmarked. I fællesmarkedet tilsigter man ligestilling. Det er knap nok, det kan opretholdes, hvis man bevarer den helt frie etableringsret, idet den koncessionsordning, man har f.eks. i Tyskland, har medført 2-3 års lange ventetider for at få en sådan koncession, hvorfor det jo kan befyg-

tes, at man sydfra vil etablere sig her i landet, og jeg synes nok, vi må se nøjere på i udvalget, om vi kan rette noget her.

Jeg kan i øvrigt i det store og hele tiltræde, hvad der er anført i bemærkningerne til lovforslaget om EF-problemerne. At forholdet inden for vognmandserhvervet ikke på alle områder er, som det burde være, lader sig næppe heller bestride. Den lette adgang til at etablere sig har nok medført, at folk begynder som vognmænd ud fra en alt for optimistisk vurdering af beskæftigelsesmulighederne.

I denne forbindelse synes jeg nok, der kan være grund til at takke ministeren for de meget udførlige bemærkninger, der ledsager forslaget; det vil under alle omstændigheder lette udvalgsbehandlingen.

Forslaget er i øvrigt baseret på to hovedprincipper: dels har loven til formål at skabe en rimelig balance mellem udbud og efterspørgsel inden for vognmandserhvervet og dermed bidrage til udvikling af sunde konkurrencevilkår, dels er formålet at sikre, at vognmandserhvervets udøvere opfylder de krav til kvalifikationer, der må stilles til en forsvarlig udøvelse af vognmandsvirksomhed.

Mit partis betænkeligheder knytter sig navnlig til ønsket om at skabe grundlag for at regulere antallet af lastvogne med 6 t totalvægt og derover. Vi kan ligesom ikke helt godtage det, der står i lovforslaget om, at man også skal kunne undersøge folks økonomiske kvalifikationer. Det mener vi vognmanden bedst selv kan klare. Der findes ikke i andre erhverv sådanne regler, og jeg mener ikke, at man med rimelighed kan påvise grunde til at indføre sådanne bestemmelser om begrænsninger i vognmandserhvervet. Det kan ikke være sådan, at dette erhverv er anderledes stillet end f.eks. handel, industri, håndværk og landbrug.

Men selv om man således har de bedste intentioner, skal det nok vise sig, at det i praksis vil være særdeles vanskeligt at tilvejebringe det, man kalder en passende balance mellem udbud og efterspørgsel, altså at finde ud af, hvor mange vognmandslastvogne, der er brug for, når erhvervslivet skal sikres en effektiv betjening, samtidig med at overkapacitet undgås.

Det siges videre i § 1, at loven har til formål at sikre en rationel fordeling af trans-