

[Mads Eg Damgaard.]

portopgaverne mellem de forskellige transportmidler. Den styring, der her sigtes til, har utvivlsomt til formål at tilgodese banernes interesser. Her kan der altså blive tale om et indgreb i transportforbrugernes frie valg mellem transportmidler, og det kan vi ikke acceptere. Det er nok også noget optimistisk at tro, at en sådan rationel fordeling kan gennemføres ved hjælp af en lovgivning som den, der her er lagt på bordet.

Derimod er mit parti mere positivt indstillet over for tanken om at opstille regler, der sikrer, at den, der vil nedsætte sig som vognmand, opfylder de krav til kvalifikationer i faglig henseende, der bør stilles for at sikre en forsvarlig udøvelse af vognmandsvirksomheden. Mange saglige grunde kan efter min opfattelse tale for sådanne regler.

På samme måde er jeg heller ikke uden sympati for tanken om, at sådanne kvalifikationskrav suppleres med bestemmelser om, at den, der gør sig skyldig i gentagne eller i grovere overtrædelser af de regler, der har relation til udøvelse af vognmandsnæring, kan miste sin tilladelse til at drive virksomhed som vognmand, dvs. bestemmelser, der svarer til de regler, der er indeholdt i lovforslagets § 18.

Jeg har også bemærket mig den deling, ministeren har foreslået mellem den administration, som bedst kan foretages centralt, og den administration, der forudsætter lokalt kendskab og derfor henlægges til amterne. Jeg synes, ministeren har haft en heldig hånd her, idet jeg er enig i, at udstedelsen af tilladelse til lokale fragtruter og fragtceneraler forudsætter lokalkendskab.

Jeg vil også gerne fremhæve, at det forekommer mig, at den nye definition på fragtmandskørsel, som indeholdes i lovforslagets § 2, stk. 3, er en absolut forbedring i forhold til den gældende lovs.

Det foreliggende lovforslag om godstransport med motorkøretøjer vedrører et særdeles centralt område, og selv om visse af forslaget grundideer strider mod principper, som mit parti lægger megen vægt på, mener jeg, at forslaget fortjener en grundig og saglig udvalgsbehandling, og det er vi villige til at gå positivt ind i.

Forslag nr. 205 om ændring af omnibus- og fragtmandsloven er en følge dels af forslaget til lov om godstransport, dels af for-

slaget om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, og det giver mig derfor ikke anledning til kommentarer på nuværende tidspunkt ud over, hvad der fra mit partis side er fremført om de pågældende forslag for lidt siden af det ærede medlem hr. Stæhr Johansen.

Holmberg: Det er jo meningen ved en førstebehandling fortrinsvis at nævne principperne og vente med at gå i enkeltheder om de forskellige paragraffer, til udvalgsforhandlingen begynder, men tager vi principperne, er der sandelig også nok at tage fat på.

Vi afviser ikke, at der er visse områder inden for transportsektoren, som ikke er så gode, og her er vi villige til at drøfte ændringer, men som forslaget er formet, går vi imod. Ministeren gør opmærksom på, at det er et problemkompleks, der har været behandlet i trafikkommissionen, og det kan vi også læse i betænkningen fra underudvalget. Vi er jo nogle, der spidser ører, når vi hører trafikkommissionen nævnt; så vidt jeg ved, er jeg selv medlem, jeg blev i alt fald valgt for nogle år siden og mindes ikke at være smidt ud, men vi har vist ingen møder haft i de sidste 3-4 år. Men der sidder altså en trafikkommission, som har behandlet disse problemer i et underudvalg, og der har ikke kunnet opnås enighed. Der har været et flertal, et meget spinkelt flertal, for at gennemføre en både kvalitativ og kvantitativ regulering. For en så vidtgående lov stod og står Landsforeningen Danske Vognmænd, vi kan egentlig også godt sige DSB, og så Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund. Imod de vidtgående ændringer var og er Industrirådet og Landbrugsrådet og Grosse-erer-Societetet.

Nu har det måske intet formål at tillægge de forskellige indstillinger særlige motiver, men mon ikke det groft sagt er nogenlunde rigtigt, når jeg siger det på den måde, at vognmændene godt kan være interesseret i en regulering og en sanering, så der bliver mere balance, forstået på den måde, at der måske også bliver lidt færre vogne og måske også for derved bedre at kunne styre priserne, hvad der på visse områder kunne være tiltrængt. På den anden side er der erhvervene, som ikke har de samme interesser. De er jo ikke interesseret i det samme: eventu-