

[Holmberg.]

elt færre vogne og måske på visse områder lidt højere priser. Det er muligt, det er en lidt grov forenkling, men det er nok nogenlunde rigtigt alligevel.

Nu har vi imidlertid visse begrænsninger med den nuværende lov. Vi har eksportkørsel, hvor jo tyskerne bestemmer, hvor mange tilladelser vi kan få. Tilladelserne er til en begrænset del af de danske vognmænd, men det er i øvrigt mit indtryk, at det har virket godt over for den begrænsede del af de danske vognmænd på det regulerede marked, de her har fået, også i forbindelse med prisudviklingen.

Derudover har vi jo den koncessionerede kørsel, der bygger på tilladelse, og så har vi den såkaldte kontraktkørsel. Hvad angår den sidste, må vi erkende, at den en gang imellem virker lidt mærkelig; det kan vi godt drøfte videre i udvalget. Men som det nu er, er det bare en begrænset del af vognmandserhvervet, der er reguleret. Herefter er det regeringens hensigt at inddrage hele vognmandskørslen, bortset fra visse relativt små vogne, under offentlig regulering. Det siger vi nej til, som det er foreslået — jeg understreger: som det er foreslået — og siger udtrykkelig, at vi er villige til at forhandle det i enkeltheder.

Ud over at læse lovforslaget kan vi også med interesse læse ministerens bemærkninger og fremsættelsen fra den 8. februar i år. Her står bl. a., at der er flere grunde til, at vi skal have en ny lov, og så henviser ministeren til bekendtgørelsen af loven fra 1927. Jeg kan godt se, at der bliver gjort opmærksom på, at visse ændringer er nødvendige, men det kan jo godt se lidt mærkeligt ud, for der er jo også sket visse ændringer siden. I og for sig bare en sidebemærkning.

Men ministeren erkender endvidere, at der skal foreligge meget tungtvejende grunde til en så betydelig udvidelse af alt det, som nu skal undergives offentlig regulering. Er de grunde, som ministeren anfører, så tungtvejende, at de giver baggrund for lovforslaget? Ministeren siger her, at vognmandserhvervet har udviklet sig til et tilflugtserhverv med permanent overfyldning. Der er et gammelt ord, der siger, der er brodne kar i alle lande, og der er vel ingen grund til at afvise, at der kan være enkelte vognmænd, som det kunne være rart nok at

være foruden — på samme måde som inden for alle øvrige erhverv. Men påstanden om tilflugtserhverv og permanent overfyldning — det bliver lagt ud næsten som noget mindre værdigt at være vognmand — er efter min mening slet ikke rigtig. Vognmandserhvervet er et frit erhverv med en til tider hård konkurrence. Nu kan ministeren og hr. Otto Mørch jo modsige mig, hvis de mener, at det, jeg nu nævner, er forkert, men det er mit indtryk, at vognmandserhvervet i de senere år i sin helhed er blevet stabiliseret, og det gælder også økonomisk. Vi kan bare se på de vogne, som kører på vore veje; standarden er betydelig bedre i dag end bare for nogle år siden. Jeg er ret sikker på, at mine betragtninger her er rigtige.

Men ud over det mere praktiske er der virkelig mange principielle ting i forslaget. I § 1 står der bl. a., at der skal lægges op til en mere rationel fordeling af transportopgaverne mellem de forskellige transportmidler. Det kan godt være, at vi er nogle, der er modstandere af den transportpolitik, ministeren hermed kunne tænke sig at lægge op til, også i fordelingen mellem de forskellige transportgrupper; vi er måske ikke blot nogle, men mange modstandere. Måske kunne ministeren og DSBs generaldirektør tænke sig at ændre lidt ved den nuværende fordeling af transportområderne. Her er det rigtigt, at vognmandserhvervet som det frie erhverv med den frie etableringsret, altså det frie grundlag, har klaret sig meget fint. Vi kender i alt fald fordelingen mellem DSB, altså banerne, og vognmændene, den er stort set 10 pct. på banerne og ca. 90 pct. til den frie vognmand. Det er de vilkår, de har arbejdet under; for 30-40 år siden kunne vi næsten vende de to procenttal om. Ministeren erkender, at det er meningen, vi skal have en regulering, der bygger på tilladelser; jeg går ud fra, at ministeren også mener, at vi har for mange vogne, og ved en regulering skal der være færre. Men så er det anført, at der dog skal være balance mellem udbud og efterspørgsel, og der skal være tilstrækkeligt udbud af transportmidler. Det lyder meget godt. Men det skal jo administreres. Hvis vi i det hele taget gik ind for tanken, er det muligt, at den form for administration, som ministeren nævner, er rigtig; skulle ministeren få sit forslag gennemført, er det muligt, det ville vise sig, at den form