

[Holmberg.]

for administration er rigtig, men jeg hverken håber eller tror, at ministeren får gennemført det, som han har fremsat det.

Som det indtil nu er fremgået, er jeg nærmest imod, for at bruge den udtryksform. Men jeg erkendte til indledning, at der er visse ting, vi gerne vil se lidt nærmere på og også være med til at ændre. Ministeren nævnte de færdselssikkerhedsmæssige og trafikale hensyn, og måske er det væsentligt i forholdet til EF; i øvrigt ved vi, at både i Norge og Finland er der reguleringer. Det er ikke som her, hvor alt er frit; i disse lande er der offentlig kontrol med adgang til at etablere sig inden for vognmandserhvervet.

Jeg ved ærlig talt ikke rigtig, hvor stor risiko der er for, at de udenlandske vognmænd kommer til Danmark, men de kan komme. Det har de kunnet hele tiden, det er rigtigt, men det er nok også rigtigt, at det er blevet mere aktuelt efter den 2. okt. sidste år.

Vi kan godt i udvalget drøfte en form for tilladelse til at køre. Vi er enige om, at alle de, der i øjeblikket kører, skal have lov til at køre videre, men ved ny tilgang skal der tilladelse til. Vi er også villige til at drøfte, hvad der forstås ved en tilladelse i forbindelse med faglige kvalifikationer m. v. Altså: de, der begynder, skal have en tilladelse for at etablere sig, en tilladelse, der kan inddrages, hvis de overtræder de betingelser, som er stillet op i den tilladelse, de har fået. Det er muligt, vi kommer ind på en anden lovgivning og et andet ministerium — her tænker jeg på justitsministeriet — i forbindelse med det færdselssikkerhedsmæssige og de skærpede bestemmelser i øvrigt, som der kunne være grundlag for at kigge lidt nærmere på: nedslidte dæk, overlæs, spirituskørsel m. v. Det er mit indtryk, at vi her må kunne nå en del, i øvrigt også i forbindelse med en begrænsning af antallet af dem, vi nok alle sammen er interesserede i at kunne blive af med, hvad vi i øjeblikket ikke kan, men vil kunne, hvis vi får en form for tilladelse. Vi er altså villige til en be-

grænsning også her, og i øvrigt er vi naturligvis villige til at drøfte alle de problemer, der findes i det forslag, ministeren er kommet med.

Vedrørende lovforslag nr. 205 kan jeg egentlig nøjes med at henvise til, hvad mit partis ordfører sagde om hovedstadsområdets kollektive personbefordring. Skulle lovforslaget om godstransport med motorkøretøjer blive vedtaget, som det foreligger, vil lovforslag nr. 205 nok være en naturlig konsekvens, men det er det for tidligt at tage stilling til nu. Det kigger vi nærmere på hen ad vejen.

**Bilgrav-Nielsen:** Hr. Otto Mørch indledte med at sige, at der var arbejdet hurtigt — det var prisværdigt — i underudvalget, og det kan jo siges, at det er der. Det fremgår af den indstilling, som underudvalget i trafikkommissionen er kommet med, at de endog har måttet arbejde så hurtigt, at de ikke har fået mulighed for at forelægge den indstilling, der er afgivet, for trafikkommissionen. Jeg kan i hvert fald som medlem af trafikkommissionen konstatere, at jeg end ikke har fået rapporten oversendt fra underudvalget, men har måttet henvende mig i folketingets bibliotek. Det er altså gået meget hurtigt, og jeg har ligesom hr. Holmberg en lille bemærkning angående denne trafikkommission. Der er lagt op til, naturligvis, at vi med trafikkommissionen skulle få et samlet overblik over transportfunktionen i samfundet, og så er man altså nået dertil, at på grund af at denne kommission ikke arbejder — og jeg skal lade være usagt hvorfor — som den skulle, bliver et underudvalg bedt om et hastearbejde, som skal afsluttes på 4 måneder, så hurtigt, at ikke andre i kommissionen bliver opmærksom på, hvad der er foregået. Der er noget galt, og jeg tror, ministeren meget må overveje, om trafikkommissionen i sin nuværende skikkelse kan bruges. Kan den ikke det, kan vi lige så godt beslutte at nedlægge den. Kan den bruges, og er der behov for den, bør der sættes liv i den.