

[Bilgrav-Nielsen.]

I øvrigt om lovforslaget vil jeg godt sige, at vi i den radikale gruppe er indstillet på at forhandle om de problemer, som navnlig bemærkningerne fortæller eksisterer inden for vognmandserhvervet. Men vi er noget usikre over for, om det vil være rimeligt at skride til en lovgivning, der er så omfattende, som det her er tilfældet, på et så spinkelt grundlag, som der her er tale om. Jeg synes, at DSBs mindretalsudtalelse i underudvalgets betænkning siger noget meget centralt om, hvad det drejer sig om, når man skal lovgive om den samlede transport her i landet, jernbanetransport og godstransport på landeveje: man må have et samlet overblik. DSBs repræsentant i underudvalget har forsøgt at skitsere en ændring til det, som underudvalget er kommet frem til, og det kunne se ud, som om ministeren i visse tilfælde har kigget lidt efter denne mindretalsudtalelse. Men jeg mener ikke, der er skabt den fornødne baggrund for, at vi på nuværende tidspunkt kan lovgive om, hvordan vi ønsker, at samspillet mellem jernbanetransport og vejtransport skal være i fremtiden. Det var efter min opfattelse just en sådan opgave, der var henlagt til trafikkommissionen, men den er aldrig blevet taget op i trafikkommissionen, i hvert fald ikke på effektiv måde.

Jeg mener derfor, at vi generelt må sige om dette lovforslag, at der er intet akut i problemstillingen, og da der ikke er en ordentlig belysning af samspillet mellem jernbane- og vejtransport, må vi bede om, at vi får dette arbejde sat i gang i trafikudvalget eller i trafikkommissionen, hvis trafikkommissionen kan arbejde.

Der er enkeltheder i lovforslaget, som jeg tror er rigtigt fremstillet. Når ministeren siger, at der er problemer med hensyn til det, han kalder for erhvervets overfyldning, kan det godt være rigtigt, men det foreligger ikke for mig oplyst — det er heller ikke oplyst gennem underudvalgets rapport — hvad det, man her siger, betyder. Hvad forstår man ved overfyldning af erhvervet? Jeg kan da godt forstå, hvis de, der er erhvervsudøvere i dag, synes, der er for mange at konkurrere med. Jeg kan også godt forstå, at man med baggrund heri kan udtale tilfredshed med, at man nu kan få en regulering, hvorefter i hvert fald de, der har etab-

leret sig, kan fortsætte. Det er tit sådan med liberalismen, at den er noget bestemt af, hvilken position man selv er bragt i, og jeg forstår altså godt tilslutningen fra Landsforeningen Danske Vognmænd. Men vi må kræve, at vi får dette helhedsoverblik over tingene. Det er muligt, at det er rigtigt, at der er sociale hensyn at tage til erhvervets udøvere, og det er muligt, at der er trafik-sikkerhedsmæssige problemer knyttet til den frie adgang til vognmandserhvervet, men det er ikke belyst, det er ikke konkretiseret, hvad man forstår ved sådanne problemer. Det er derfor et meget spinkelt grundlag, synes jeg, for en lovgivning.

Hvad der derimod synes at være langt mere hold i som baggrund for en ændret, en udvidet lovgivning på området, for det er jo det, der er tale om, er nok vores tilslutning til fællesmarkedet. Her havde vi haft behov for at få fremlagt ret præcist — og det måtte trafikkommissionen kunne gøre, i hvert fald et underudvalg i trafikkommissionen — hvilke regler der gælder i medlemslandene i fællesmarkedet, hvilke regler der gælder i Sverige, Norge og Finland, ikke lange udredninger, men korte konstateringer af, hvordan reglerne er. Det er klart, at det betyder noget for vognmandserhvervet her i landet, når der er fri etableringsret mellem fællesmarkedslandene, at man har regler, som giver danske vognmandsfirmaer mulighed for samme frie bevægelse på markedet som andre landes erhvervsudøvere. Det er en ting, der nøje må gennemgås. Det er også sådan, at vi er nødt til at lovgive på en sådan måde, at vi ikke kommer i strid med fællesbestemmelserne i EF, og derfor er denne baggrundsviden for os i udvalget nødvendig. Disse regler fremgår jo ikke klart af det kendte materiale, som var baggrunden for hele fællesmarkedsdiskussionen i sin tid.

Selv om jeg allerede har gjort rede for vores principielle indvendinger, er der enkeltheder i lovforslaget, som jeg gerne vil trække frem, hvor lovforslaget i øvrigt afviger fra underudvalgets indstilling, nemlig når det drejer sig om vejtransportrådet.

Der gøres opmærksom på, at vejtransportrådet, hvis dette forslag bliver gennemført i den foreliggende skikkelse, vil komme til at spille en meget central rolle, endog en ret sikker trafikpolitisk rolle, og derfor mener