

[Helmberg.]

kvantitativ regulering, som forslaget giver mulighed for. Men ministeren må erkende, at vi ikke har nøjedes med at sige nej til forslaget. Vi har anvist andre veje, som vi tror er bedre, i dette tilfælde både for vognmændene og for transportforbrugerne. Vi ved naturligvis, at vognmændene og transportforbrugerne ikke ser ens på lovforslaget, og det er måske ganske naturligt. Vognmændene som helhed siger ja, og transportforbrugerne er betænkelige, for at sige det meget mildt. Hvis lovforslaget nu bliver vedtaget, og det gør det jo nok, håber jeg, at transportforbrugerne kan blive lige så tilfredse, som vognmændene åbenbart er. Vognmændene må dog aldrig glemme, at det er nødvendigt, at transportforbrugerne også er tilfredse, for vognmænd har én fælles arbejdsgiver, nemlig transportforbrugerne.

Vi har som sagt ikke nøjedes med bare at kritisere. Vi vil godt gå med til, at alle vognmænd skal have særlig tilladelse til at køre, og vi har sagt, at vandelskrav vil vi gerne se nærmere på, og vi vil godt være med til at stramme de almindelige bestemmelser herom, vi har. Vi vil også godt gå med til skærpede krav om faglig egnethed. Vi har udtrykkelig anført, at både med hensyn til vandelskrav og faglig egnethed vil vi gerne stramme betingelserne ret stærkt. Endelig har vi nævnt, at vi godt vil drøfte den økonomiske formåen lidt. Det sidste er noget sværere, men vi har altså ikke afvist at drøfte det.

Hvis ministeren har ment det alvorligt, at han gerne vil have et andet flertal end det, han lægger op til med SF, mener vi, at han har haft et grundlag for en fornuftig løsning. Men vi har fået nej. Enhver må så kunne forstå, at vi ud fra de betragtninger, jeg her har givet udtryk for, ikke kan stemme for lovforslaget.

Ændringsforslagene til §§ 6, 7, 10 og 18 er dels redaktionelle, dels tydeliggørelser. Men tydeliggørelsen af § 6, stk. 4, kan vi i og for sig godt blive betænkelige ved, for også her

at sige det meget, meget mildt. Det hedder, at indehaveren kun må benytte køretøjer, der er registreret i hans navn, at der kun må befordres gods af nærmere angiven art for nærmere angivne personer eller på nærmere angivne tidspunkter, at der kan fastsættes vilkår om, i hvilket omfang tilladelsen skal udnyttes, om tegning af forsikringer og om afgivelse af indberetninger om virksomhedens omfang og udøvelse enten til statistisk brug eller som led i nationale eller internationale kontrolforanstaltninger. Ja, det tør antydes, at det er en tydeliggørelse, men det er også en stramning af det, der er anført i det oprindelige lovforslag. Hr. Otto Mørch var så glad for en anden paragraf. Jeg mener, at hr. Otto Mørch også skulle have tænkt lidt på det, jeg her har citeret.

Vi vil undlade at stemme for ændringsforslagene.

Jeg har vel ikke fremført noget, som er ukendt for ministeren. Men skulle han alligevel være kommet i tanke om, at han endnu en gang vil drøfte nogle af de ting, jeg her har fremført, kan vi jo godt tage en udvalgsbehandling nu igen mellem anden og tredje behandling. Jeg vil understrege også over for formanden, at vi ikke stiller forslag herom, men at vi er villige til at drøfte sagen endnu en gang, hvis ministeren mener, det vil være rigtigt. Men hvis det på forhånd afvises, at vi kan få indrømmelser, er der ingen grund til at tage udvalgsbehandlingen. Vi kunne godt tage os lidt mere tid. Det drejer sig ikke om nogen bestemt dato, og i det hele taget må vi nok have lov at sige, at det ikke haster særligt.

Skulle lovforslaget om godstransport med motorkøretøjer blive vedtaget, må vi erkende, at lovforslag nr. 205 er en naturlig konsekvens heraf.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg synes, der er grund til at sige om godstransportlovforslaget som helhed, at det i høj grad bærer præg af, at det er blevet til i megen hast. Selv det underudvalg under trafikkommissionen, som har haft til opgave at forberede lovforslaget,