

[Bilgrav-Nielsen.]

konstaterer et par steder i indstillingen, at det ikke har været muligt på den tid der har været til rådighed, at gøre arbejdet, som man egentlig gerne ville.

Det er svært at se, synes jeg, hvad der egentlig har været bevæggrunden for, at fremsætte lovforslaget. Argumentationen om, at vognmandserhvervet er blevet et tilflugtserhverv, der er udsat for permanent overfyldning, har vi naturligvis forfulgt under udvalgsarbejdet. Men det fra ministerens synspunkt kedelige ved det er bare, at udvalgsarbejdet på ingen måde har dokumenteret, at vognmandserhvervet er udsat for permanent overfyldning. Hvis man vurderer besvarelsen af spørgsmål nr. 3 i udvalget, ser man ganske tydeligt, at det ikke er muligt at dokumentere påstanden om permanent overfyldning. Vi har fået en oversigt, der viser, at godstransportbehovet ad landevej har været stigende, endda meget kraftigt, men at man har været i stand til uden at få flere vognmandsvirksomheder at imødekomme det stærkt stigende behov for godstransport. Det tyder ikke på, at der har været tale om nogen særlig kraftig, permanent overfyldning.

Dernæst har en svag økonomi i vognmandserhvervet været anført som en anden begrundelse, og den svage økonomi medvirkede til, at man var fristet til fra udøvernes side at overtræde forskellige bestemmelser om transport, navnlig vedrørende færdselsikkerheden. Heller ikke dette har vi kunnet få dokumentation for.

Det sidste spørgsmål er berørt i 3 linjer i en besvarelse, vi har fået, hvor man antyder, at man ikke kan se bort fra, at der kan være visse problemer i henhold til færdselsikkerheden. Men den slags løse påstande kan man ikke lovgive på grundlag af. Ved første behandling gav jeg udtryk for den betænkelighed, at der ikke var en rimelig argumentation for at gennemføre dette restriktive indgreb mod at nedsætte sig som vognmand her i landet, og vi er blevet bestyrket i vores modstand imod at lovgive som her foreslået.

Der er en ting, der har gennemsyret navnlig den seneste tids politiske debat, og som gør, at vi i høj grad er nødt til at gøre op med os selv, om vi ønsker for enhver pris at blive ved med at skabe ny administration.

Det, der er tale om på dette område, er udelukkende, så vidt jeg kan se at forøge de administrative problemer, at skabe unødigt besværlighed for mennesker, der ønsker at etablere sig i vognmandsvirksomhed. Det synes jeg man kraftigt og håndfast burde vende sig imod fra samtlige folketingets partiers side.

Ved første behandling gjorde jeg opmærksom på, at når de, der i dag udøver vognmandsvirksomhed, har et ønske om at begrænse den konkurrence, de kan blive udsat for, er det umiddelbart forståeligt. Men det er mig uforståeligt, at regeringen og SF mener, at et sådant hensyn kan være overordnet i et lovgivningsspørgsmål. Det, vi her gennemfører, og som ganske klart har til hensigt at begrænse antallet af vognmandsvirksomheder og dermed udbuddet af transporttilbud, vil ganske givet føre med sig, at det bliver dyrere at få foretaget transport her i landet, og det kan vist ikke være en hovedopgave for folketinget at medvirke til noget sådant.

Man kan så spørge, som der også blev spurgt ved første behandling, om der ikke i vores EF-tilslutning ligger en argumentation, der alene kan bære en ny lovgivning igennem. Det har vi også rørt ved i udvalgsarbejdet. Ministeren og socialdemokratiet mener ikke, at det kan afvises, at udøvere af vognmandsvirksomhed fra andre EF-lande kan se deres fordel i at etablere sig i Danmark. Nu er det ikke noget nyt problem — hvis det er et problem — der er kommet til os efter indmeldelse i EF; det har man også kunnet før. Men jeg tror ikke på, at problemet eksisterer.

Det spørgsmål, der har interesse i EF-sammenhængen er, hvilken politik man tilstræber gennemført på dette område i EF. Der var det interessant at få at vide, at der under Kommissionen er nedsat et underudvalg, som arbejder med en harmonisering på det pågældende område, men at man her har skubbet problemet om den kvantitative regulering til side fremfor den kvalitative. Man interesserer sig først og fremmest for og arbejder først og fremmest med visse kvalifikationskrav, og jeg vil gerne ligesom andre, navnlig hr. Holmberg, sige, at det er vi ikke fremmede for at diskutere. Men det, der helt dominerer det lovforslag, vi her behandler, er kvantitativkravet, og det