

[Bilgrav-Nielsen.]

mener vi aldeles ikke der er argumenteret for, og der er ikke under udvalgsarbejdet fremkommet oplysninger, som kan understøtte det.

Jeg vil understrege her ved anden behandling, som jeg også gjorde det ved første, at vi gerne havde set, at der i trafikkommissionen eller i folketingets trafikudvalg var blevet lagt op til en principdrøftelse af fordelingen af transportopgaverne mellem de forskellige transportmidler. Den formulering, jeg her anvender, er i øvrigt stort set den, der er kommissoriet for trafikkommissionen — den kommission, der som bekendt ikke arbejder. Hvis man skal kunne vurdere disse problemer, er det nødvendigt, som erkendt ved kommissionens nedsættelse at få undersøgt problemerne til bunds. Det har man ikke kunnet gøre af forskellige årsager. Jeg skal ikke sige, hvad der har været den væsentligste årsag til det, men kommissionen kan ikke arbejde med disse ting. Det ved ministeren. Så spiller han ud over for kommissionen og beder et mindre udvalg under den om at komme med udkast til lovforslaget på dette afgrænsede område, og det gør man så under beklagelse af, at man ikke har haft tid til at drøfte det så bredt, som man gerne ville.

Jeg synes alt taget i betragtning, at det er alt for svagt et grundlag for lovgivning. Hvis vi har problemer med, at der tit hober sig lovforslag op her i tinget, så er her i hvert fald et område, som vi uden videre og uden skade for nogen kunne tage ud af lovgivningsmaskineriet.

Arne Larsen: Disse to lovforslag har været til et grundigt udvalgsarbejde. Der er afgivet en betænkning, og der er stillet nogle ændringsforslag, som socialistisk folkeparti kan tilslutte sig.

Desværre er flertallet ikke blevet større mellem første og anden behandling, hvad det jo blev med hensyn til Bornholmstrafikken, og det kan man selvfølgelig kun beklage. Jeg vil understrege det, hr. Holmberg var inde på, og for at svare hr. Bilgrav-Nielsen sige, at mens det er rigtigt, at det af ministeren nedsatte udvalg, som skulle bearbejde hele godstransportproblematikken, ikke havde tid til grundighed og dybere undersøgelser, må man på den anden side

erkende, at trafikudvalget i folketinget meget grundigt har gennemgået hele denne lovgivning, så man kan ikke tillade sig at sige, at folketinget træffer beslutning på et svagt eller et ikke-undersøgt grundlag. Jeg synes, at det har været et ganske tilfredsstillende udvalgsarbejde, og at vi er nået frem til de rigtige konklusioner.

Man påstår fra borgerlig side, at argumentationen ikke er i orden. Jeg vil gerne sige et par bemærkninger herom. Det, jeg lægger afgørende vægt på, er spørgsmålet om dansk vognmandserhvervs, dansk godstransports situation og stilling nu, da vi er kommet ind i Fællesskaberne. Det er ikke rigtigt, som hr. Bilgrav-Nielsen sagde, at man ikke i Kommissionen dernede i Bruxelles arbejder intenst med hele dette problem; det gør man. Vi ved, at EF-landene nationalt alle har både kvalitetskrav og en kvantitativ fordeling af godstransportarbejdet. Nu arbejder man på, at de forhold, som eksisterer i de enkelte EF-lande, harmoniseres mellem alle EF-landene, hvilket vil sige, at Danmark, England og Irland også før eller senere kommer ind under en regulering af disse forhold. Vi ved, at møllen i Bruxelles maler langsomt, og at der skal grundige undersøgelser til. Vi ved også, at man i første omgang er ved at bearbejde de kvalitetskrav, man skal stille til godstransporterhvervet, og at det pø om pø kommer på plads. Vi ved endelig, at det, man i næste omgang vil tage op, selvfølgelig er hele den kvantitative regulering, og det er sikkert, at har vi ikke selv en lovgivning på dette område, får vi en skønne dag et direktiv fra Bruxelles om, hvordan det skal se ud. Det kan man lige så godt se i øjnene. Derfor er det klogest og rigtigst at tage højde for situationen herhjemme i det lille Danmark, inden direktiverne kommer, og så var det måske godt, om vore fortalere i Kommissionen havde et godt grundlag i den lovgivning, folketinget forinden har vedtaget. Der er derfor meget grund til at komme til en løsning på disse områder.

Hvad den øvrige argumentation angår, må jeg sige, at vognmandserhvervet som sådant måske ikke er et overfyldt erhverv. Det er der vist ingen, der påstår. Men man påstår med rette, at der er stor gennemstrømning i dette erhverv, at der ustandselig er folk, der etablerer sig, og at der