

[J. K. Hansen]

overfor. Det skal sikres, at DSB kan operere på gods- og fragtmarkedet på lige vilkår med fragtmændene, og at DSB og P&T kan samarbejde om udbringning af lettere gods som pakkepost.

I lovens bemærkninger anvender ministeren ordet antages, idet det således hedder: »Det må antages, at fragtcentraler og fragtmænd vil være konkurrencedygtige i fremtiden.« Vi vil under udvalgsarbejdet gerne have at vide, hvilket grundlag der er for disse antagelser. I det hele taget synes vi nok, at lovforslaget totalt savner konsekvensanalyser.

Desuden vil jeg gerne kritisere, at lovforslaget er fremsat, helt uden at de implicerede parter og offentlige myndigheder har haft mulighed for at påvirke det gennem en sædvanlig og naturlig høringsrunde. Af pkt. 11 i bemærkningerne fremgår det, at lovforslaget forud for fremsættelsen er sendt til høring. Af de henvendelser, vi har fået både som enkeltpersoner og i Folketingets Trafikudvalg, fremgår det imidlertid tydeligt, at det ikke kan siges at være tilfældet. I hvert fald har organisationernes og myndighedernes synspunkter på ingen måde haft indflydelse på lovforslaget. Derfor må vi kræve, at der nu på udvalgets foranledning foretages en egentlig høring. Vi er klar over, at det kan forsinke lovens gennemførelse, men det er der ikke noget at gøre ved.

Jeg synes det er for dårligt, at en minister fremsætter et forslag, som ikke er sendt ud til høring forinden, og det er for dårligt, at en minister sender forslaget ud til høring, efter at forslaget er fremsat i Folketinget. Det er faktisk noget helt uhørt i vort parlamentariske system, at sådan noget sker. Hvordan kan man egentlig forlange, at vi skal være seriøse over for et lovforslag, der har fået en så dårlig forbehandling? Det må da være rigtigt, at man hører erhvervet, inden man går i gang med noget sådant, og det er ministerens arbejde at gøre det. Derfor vil jeg sige, at dette forslag er noget sjuks.

Vi kan give tilslutning til de opstramninger, der er i lovforslaget vedrørende kvalifikationskrav, godkendelseskriterier og sanktionsmuligheder ved grove eller gentagne overtrædelser af bestemmelser om køre- og hviletid, overlæs, transport af farligt gods samt andre regler og bekendtgørelser.

På denne baggrund kan vi tilsige lovforslaget vor medvirken, men – det bedes bemærket – medvirken til et grundigt udvalgsarbejde.

Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte fremsættelsen af dette lovforslag. Det har været tiltrængt i et stykke tid og det er blevet grundigt forberedt. Det startede med en høring i november 1986, hvor alle implicerede parter kunne komme til orde for at give deres besyv med om fremtidens udvikling inden for transporterhvervene.

Vi er helt enige i forslagens betingelser for at blive vognmand i fremtiden. Den opstramning, der her er tale om, vil give en større sikkerhed for, at vognmændene ikke kører med overlæs, og at de overholder køre- og hviletidsbestemmelserne og hastighedsbestemmelserne, så vi undgår de mange ulyksalige ulykker, som netop i denne tid er fremme. Jeg mener, lovforslaget lægger op til en virkelig stramning af erhvervet og giver Vejtransportrådet mulighed for at behandle sagerne på den rette måde i fremtiden, uden at der sker indblanding fra forskellig side, her er loven knivskarp.

Vi er indstillet på ophævelse af den monopolstilling, som fragtmændene har fået i dette land. Det var en lov, der blev vedtaget i 1927 for at beskytte DSB. Den blev revideret i 1973, men tiderne har forandret sig så totalt, at disse systemer i dag er unødvendige. Der er i dag så stor konkurrence på dette marked, at jeg ikke har de samme betænkeligheder som hr. J. K. Hansen med hensyn til, at priserne ikke skal blive holdt i bund.

Jeg tror heller ikke, det vil skabe det problem, at de tyndt befolkede områder ikke får deres pakker ud til samme eller en lavere pris, end de gør i dag.

Jeg nærer heller ingen frygt for, at de vognmandsruter, der drives seriøst, dygtigt og nidkært, som man har gjort det i årenes løb, ikke vil fortsætte eller overhovedet mærke nogen som helst ændring ved gennemførelsen af dette lovforslag; de vil kunne fortsætte. Selv om konkurrencen er stor, får vi legaliseret alle de mærkelige forhold, vi har haft, og som den gældende lov ikke dækkede. Det var lige fra forhold med DSB til de forskellige nye fragtcentraler, som er opstået.

Hvad angår fragtmændene og fragtmændenes centraler, er det givet, at dette system er opbygget i dag og kører godt. Vi mener, at en sådan institution, der kører godt, ikke længere behøver at have en monopolstilling, som vi hele