

[Dohrmann]

kratiet eller andre får den bedste betjening. Derfor kan det godt undre, og jeg tror ærlig talt, at de såkaldte borgerlige partier har en vældig opgave med at forklare deres egne medlemmer forskellige steder i landet, at hvis man vil den vej, man går og praler af, hver eneste gang der er valg til det ene eller det andet, må man også følge det op, når der endelig er mulighed for det.

Her er mulighed for at komme et lille skridt ad vejen, og derfor vil vi stemme ja til ministerens lovforslag, selv om det som sagt kunne have været bedre.

#### **Preben Møller Hansen (FK):**

For kun få dage siden oplevede vi, at busvognmændene kørte i demonstration rundt denne bygning og forårsagede trafikstop. Begrundelsen for denne demonstration var, at man med virkning fra 1. januar 1989 gennemfører en liberalisering inden for EF af vognmandskørsel. Det betyder, at turistvognmændene i Danmark må se i øjnene, at den tid er forbi, da vi har busvognmænd her i landet, hvis ikke der sker nogen lovændringer. Det vil blive overtaget af tyskere, hollændere og belgiere eller også af busselskaber, der er indregistreret i Luxembourg.

#### **Formanden:**

Det foreliggende lovforslag handler om godskørsel.

#### **Preben Møller Hansen (FK):**

Det er jeg godt klar over. Det forslag, vi her har til behandling, handler nogenlunde om det samme. Her ønsker man også af hensyn til intentionerne i EF at liberalisere området, og konsekvensen vil blive nøjagtig den samme som den, vi har oplevet i spørgsmålet om busvognmænd.

For Fælles Kurs' vedkommende lægger vi ikke skjul på, at vi ikke vil medvirke til ét eneste lovforslag, der går ud over danske arbejdspladser. Vi har den opfattelse, at vi skal beskytte og værne enhver dansk arbejdsplads, som var det vores eget øjeæble, og aldrig lukke op for øget arbejdsløshed som følge af udenlandske vognmænds indtrængen på dansk område.

Derfor kan vi ikke medvirke til dette lovforslags gennemførelse.

#### **Trafikministeren (Nør Christensen):**

Jeg vil gerne takke ordførerne for deres indlæg, specielt dem, som har kunnet tilslutte sig indholdet i lovforslaget helt eller delvis.

Den kritik og tvivl, der er givet udtryk for, koncentrerer sig om forskellige elementer i forslaget. Den gælder for det første afskaffelsen af den kvantitative begrænsning vedrørende tilladelse til godskørsel for fremmed regning.

Videre er det anført, at den foreslåede opstramning af de betingelser, en ansøger skal opfylde for at få tildelt en tilladelse, altså de såkaldte kvalitative betingelser, ikke er vidtgående nok. Endelig har der været kritik af forslaget om ophævelse af de specielle regler vedrørende fragtmandskørsel.

Vedrørende det første spørgsmål, altså ophævelsen af kvantitative ordninger for vognmandskørsel, skal jeg understrege, at baggrunden herfor er, at det ikke har været muligt at administrere denne ordning som forudsat i loven af 1973. Det skyldes bl.a. de betydelige ændringer i erhvervslivets struktur og lokalisering.

Den gældende lov indeholder en formålsbestemmelse, men det er helt bevidst, at den er udeladt i lovforslaget. De ca. 15 års erfaringer med fastsættelsen af antallet af tilladelser viser os, at det ikke er muligt at foretage en overordnet dirigering af transportmarkedet gennem tilladelsessystemet. Formålsbestemmelsen angiver, at der skal være en rationel fordeling af transportopgaverne mellem de forskellige transportmidler, og samtidig siges det vedrørende fastsættelsen af det samlede antal tilladelser, at der skal skabes en rimelig balance mellem udbud og efterspørgsel inden for vognmandserhvervet, idet en rimelig dækning af transportbehovet skal tilgodeses overalt i landet.

Der er tale om to helt modsatrettede elementer, og det kan derfor ikke undre, at der har været vanskeligheder med at fastsætte antallet af tilladelser hensigtsmæssigt. Vejtransportrådet har i en periode med uacceptabelt høje priser for tilladelser udstedt et større antal nye tilladelser til ansøgere, der kunne dokumentere et øget behov. Gennem de senere år er der således blevet udstedt over 4.000 nye tilladelser. Men i nedgangstider kan tilladelserne ikke inddrages på kort sigt, fordi de gælder i en periode på 5 år. Dertil kommer, at nægtelse af fornyelse kan ramme vilkårligt og omfatte selskaber, der fun-