

[Trafikministeren]

gerer udmærket. Tilladelserne er derfor blevet fornyet, når der er søgt, i det omfang det er dokumenteret, at der er indregistreret lastvogne svarende til det, der er søgt om.

Mig bekendt har der ikke indtil dette øjeblik været rejst kritik af denne administration af loven. På den baggrund overrasker det mig, at man ikke kan tage konsekvensen og ophæve den antalsmæssige regulering, som ikke er et egnet middel til regulering af erhvervet. Ophævelsen vil endvidere være i overensstemmelse med udviklingen inden for EF, hvor der fra 1992 vil blive skabt et frit marked for internationale transporter, lige så vel som den såkaldte cabotagekørsel antagelig vil blive liberaliseret. Derfor må der senest fra det tidspunkt ske ophævelse af den antalsmæssige regulering, medmindre vi skal give udenlandske vognmænd bedre muligheder end danske vognmænd.

I relation til kritikken af den utilstrækkelige opstramning af adgangsbetingelserne til erhvervet, altså de såkaldte kvalitative krav, vil jeg pege på forskellige elementer i forslaget.

Der vil blive fastsat betingelser om tilstedeværelse af en vis egenkapital ved start af virksomhed, ligesom det krav også skal gælde ved senere udvidelser af virksomheden. Kravet vil naturligvis variere efter virksomhedens størrelse, og det vil være et væsentligt styringsmiddel, som er praktisk håndterligt. Virksomheden vil således have økonomisk rygstød, så den ikke af økonomiske grunde fristes til at overtræde regler om overlæs, hastighed og køre- og hviletid.

Et andet vigtigt element er udvidelsen af vandelskriteriet, som skal gælde både i relation til nye ansøgere og bestående virksomheder. Tilladelse kan efter lovforslaget nægtes eller indtages, såfremt vekommende ikke gør det antageligt, at han vil kunne udnytte den på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Der er ingen tvivl om, at denne bestemmelse vil sikre en bedre overholdelse af såvel køre- og hviletidsbestemmelserne som de øvrige bestemmelser, der gennem de seneste måneder har været i fokus.

Endelig skal jeg pege på, at kursuskravet vil blive udvidet, så hovedreglen vil blive, at en ansøger skal have gennemgået et kursus om forhold af betydning for vognmandskørsel.

Derefter er jeg nået frem til selve spørgsmålet om fragtmandskørslen. Der er givet udtryk for

bekymring for, om der kan opretholdes betjening af de tyndt befolkede områder i landet. Jeg har forstået, at såvel hr. J. K. Hansen som hr. Bilgrav-Nielsen er bekymrede for de tyndt befolkede områder, hvis vi ophæver de særlige regler om fragtmandskørsel. Jeg forstår det mere konkret sådan, at det drejer sig om de såkaldte oplandsruter, for der er ikke tvivl om, at en ophævelse af reglerne ikke har nogen betydning for de øvrige ruters overlevelsesmuligheder. Det kan ikke overraske, at det spørgsmål naturligvis også har optaget mig. Jeg mener imidlertid at kunne svare dem, der er bekymrede, at deres bekymring er ubegrundet.

Jeg vil gerne understrege, at der ikke med de gældende regler på området er skabt nogen som helst sikkerhed for opretholdelsen af oplandsruterne. Antallet af disse ruter er faldet fra 420 til ca. 300 igennem de seneste 14 år, og der er ingen grund til at tro, at den udvikling vil standse i de kommende år. Såvel med som uden regler vedrørende fragtmandskørsel vil der derfor ske ændringer, fordi ingen fragtmand er forpligtet til at drive fragtmandskørsel ud over det punkt, hvor virksomheden er rentabel.

Jeg synes videre, at de, der udtrykket betænkelighed, overser et meget væsentligt forhold, nemlig at ophævelsen af disse specielle regler vil medføre, at fragtmændene får en langt, langt friere stilling, end de har i dag. Det giver mulighed for ændring af fragtmandssystemet – som jeg ikke er i tvivl om vil overleve også uden specielle regler om fragtmandskørsel – så systemet kan indrettes på en optimal måde og under hensyn til de stadig skiftende markedsforhold.

Jeg tror derfor, at kritikken hos de fleste bunder i den velkendte frygt for nyskabelse. Men det er nødvendigt at tage dette skridt af de årsager, der er redegjort for i lovforslagets bemærkninger.

Der er ud over de mere overordnede problemer stillet forskellige spørgsmål om lovforslaget, og dem skal jeg naturligvis meget gerne besvare nærmere under udvalgsbehandlingen. Dog vil jeg gerne nu gøre hr. J. K. Hansen opmærksom på, at administrationen af den gældende lov altså stadig væk varetages af Vejtransportrådet, hvori der sidder repræsentanter for de væsentligste interesseorganisationer, og jeg vil sige til hr. J. K. Hansen, at der i dette forum har været lejlighed til løbende at vurdere vanskelighederne med lovens administration,