

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Tredje behandling af lovforslag nr. L 52:**

*Forslag til lov om godskørsel.*

Af trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen).

(Fremsat 12/10 88. Første behandling 25/10 88. Betænkning 1/12 88. Anden behandling 6/12 88).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

**Helge Mortensen (S):**

Jeg tager ordet, ikke til det, der står i loven, men til det, der ikke står i loven. Det er vedrørende fragtmændene, om hvem Socialdemokratiet og SF havde stillet et ændringsforslag, som faldt i tirsdags ved afstemningen i folketingsalen. Det er bemærkelsesværdigt, at vi onsdag i pressen faktisk fik bekræftet de anelser, vi havde om den udvikling, der nu igangsættes på fragtmandsområdet. Danske Fragtmænd har holdt en generalforsamling, der i onsdags er refereret i dagspressen, og deraf fremgår, at der nu sættes en udvikling i gang, hvor 40 fragtcentraler skal reduceres til 6...

**Første næstformand (Knud Østergaard):**

Det her går jo slet ikke. Jeg har tid nok.

**Helge Mortensen (S):**

Det er netop det, at det ikke går. (*Munterhed i salen*).

40 fragtcentraler reduceres til 6 fragtcentraler, det er målsætningen. Derudover er det målsætningen, at store virksomheder skal dominere fragtkørslen i Danmark, skønt man meget vel ved, at vores fragtkørsel i dag består af en række små og mindre virksomheder, som forsyner alle egne af landet. Det er en klar målsætning på Danske Fragtcentralers generalforsamling, at de nu skal samles på få og store hænder. Da jeg sagde, at hvis man går ind i reguleringen af fragtcentralområdet, vil der herske anarki på området, afviste ministeren det. Jeg vil sige, at jungleloven måske er et bedre udtryk for den udvikling, der nu sker.

Jeg vil spørge ministeren, om den udvikling, der således er lagt op til, hvor det er en privat erhvervsorganisation, der for fremtiden skal lovgive om fragtkørselen her i landet, er i overensstemmelse med de aftaler eller den forståelse, som ministeren har med Danske Vognmænd og Danske Fragtmænd. Finder ministeren det rimeligt, at en sådan udvikling, hvor man vil monopolisere i store områder – understøttet de områder, hvor der er givtige forretninger, og ikke områder som f.eks. Vestjylland, hvor de små fragtcentraler og fragtmænd kører – skal have lov til at ske upåagtet fra regeringens side? Hvis den ikke skal det, hvad agter ministeren da med den lov, som vi nu er i færd med at vedtage, at gøre ved det?

**Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):**

For det første skal jeg til hr. Helge Mortensen sige, at der ikke er tale om nogen aftale eller forståelse mellem fragtmænd eller andre og mig. Det, jeg har kunnet se på fragtmandsområdet, er, at fragtmændene siden behandlingen i sidste folketingssamling har arbejdet med både autorisations- og andre tanker. Det er fragtmændenes egen opgave og deres eget ansvar at beskæftige sig med, hvordan de inden for deres organisation vil lægge deres virksomhed til rette.

Jeg har en ganske anden opfattelse af det, hr. Helge Mortensen henviser til. Det bliver ikke sådan, at de fragtmænd, der er tale om – og som inden for deres organisation nu opstiller regler for, hvilken måde deres organisation skal fungere på – har nogen som helst eneret, tværtimod. Loven slår fast, at nu er det konkurrence, nu er det markedsmekanismer, som kommer til at bestemme fragtområdet. Andre kan lave fragtcentraler, hvis de vil, andre kan køre i fragtområdet, og det er jo netop det, loven tilsigter, så jeg vurderer denne situation helt, helt anderledes.

(Kort bemærkning).

**Helge Mortensen (S):**

Må jeg forstå ministeren derhen, at ministeren mener, at det ikke er rimeligt, at der i den fragtmandsstruktur, som viser sig herefter, indbygges en eksklusivbestemmelse, hvorefter man skal være medlem af Danske Fragtmænd, for at man kan få lov til at betjene sig af fragtcentralerne landet over?