

Så står der minsandten også følgende sætning i 2. spalte på side 3: »Man skal være opmærksom på, at medvirken til ulovlig godskørsel er strafbart.« Hvem er »man«? Jeg har i min tid som trafikminister frabedt mig anvendelsen af udtrykket »man«, hvis det ikke virkelig er hele befolkningen i al almindelighed. Hvem er »man«? Er det ministeren, er det nogle vognmænd, er det politiet, eller hvem er »man«?

Det var så det ene spørgsmål: Er der en samlet indstilling dækkende alle dem, der har været medlemmer af udvalget? I så fald bliver det jo så meget lettere, når vi skal modtage deputationer fra de forskellige dele af erhvervet.

Så har jeg et spørgsmål mere til ministeren. I en række tilfælde siger denne beretning fra udvalget altså, at »man bør synliggøre«, »man bør give mulighed for«, og »der bør efter udvalgets opfattelse kunne indhentes«, osv. Har ministeren rettet sig efter disse henstillinger fra udvalget? Vi kender jo ikke lovudkastet, som det har foreligget fra udvalget. Vi kender kun lovforslaget, som det ligger nu. Er lovforslaget med den tekst, det har nu, bragt i overensstemmelse med det, som et tilsyneladende enigt udvalg har anbefalet på de punkter, hvor der er anbefalet? Hvis det er tilfældet, gøres udvalgsbehandlingen jo yderligere let.

Under alle omstændigheder medvirker vi til, at det skal ske hurtigt og kontant.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

For at svare på det sidste først vil jeg gerne sige, at det er min – for nu at citere hr. Arne Melchior – generelle opfattelse, at der har været en god stemning i udvalget, og man skal jo ikke se bort fra, at dette udvalg har beskæftiget sig med områder, som i al fald i hovedsagen vil være områder, som i givet fald skal udmøntes i en bekendtgørelse.

Men vi må komme tilbage til en nøjere udpejning af, hvad de enkelte udtryk står for, for jeg er ikke på nuværende tidspunkt i besiddelse af en liste, hvor jeg har tjekket af, om alle medlemmer har været 100 pct. enige på hvert eneste område, som er anbefalet af udvalget. Det kan f.eks. være det om, at garantikravene skulle forøges fra 50.000 kr. til 100.000 kr., mens nogle har foreslået 90.000 kr. eller et andet tal. Det er helt tilfældige tal, jeg nævner her; sådan en diskussion har der formentlig været i udvalget.

Men det jo udvalgets generelle opfattelse, at det skal vi implementere i loven, og at det er noget, som udvalget har anbefalet.

Jeg vil gerne sige tak for den generelt positive modtagelse, som forslaget har fået. Der er naturligvis en række spørgsmål, som vi skal have belyst nærmere i udvalgsarbejdet. Det ene er det spørgsmål, som man berettiget kan stille i forbindelse med lovforslaget. Jeg tænker på det, som hr. Erik Jacobsen stiller, for så vidt angår muligheden for at tilbageholde motorkøretøjer.

Dér er det naturligvis sådan, at politiet først kan skride til en tilbageholdelse af et motorkøretøj ved opkald fra den pågældende politibil til Færdselsstyrelsens edb-register over vognmænd, og det skal entydigt fremgå, hvorvidt den pågældende vognmand har tilladelse til godskørsel for fremmed regning. Dér er det naturligvis sådan, at man kan komme ud for et tilfælde, hvor vognmanden siger: Jamen jeg udfører ikke godskørsel for fremmed regning, jeg udfører firmakørsel. I den forbindelse bør der være en mulighed for at undersøge, hvem der har afsendt det transporterede gods, og såfremt det transporterede gods tilhører tredjemand, foreligger der altså godskørsel for fremmed regning. Men det er klart, at det er noget, der bør undersøges.

Jeg er imidlertid af den opfattelse, at det kan håndteres hensigtsmæssigt, og det er også min opfattelse, at politiet vil gøre det.

Det, der er hele intentionen i forslaget, er jo at højne standarden – som hr. Kaj Ikast udtrykte det med nogle andre ord – inden for branchen, så vi får færre tilfælde af vognmandskørsler uden tilladelse.

Det, der har været problemet, hvis vi ser på den nuværende situation, har jo været, at hvis der er vognmænd, der har overtrådt gældende bestemmelser og kørt godskørsel for fremmed regning uden tilladelse, så har de højst kunnet imødesee en bøde, og det, der har været indtrykket i offentligheden, har naturligvis været, at det bødekrav var ikke så voldsomt, at det medførte en anden praksis hos de pågældende vognmænd. Derfor er det nødvendigt at skærpe motivationen for at overholde lovgivningen, og det mener vi at kunne gøre med muligheden for tilbageholdelse af køretøjet.

Hr. Kaj Ikast spurgte – og det kan vi også komme tilbage til under udvalgsarbejdet – hvem der har ansvaret for godset. Dér er svaret: Ansvaret for godset påhviler ved en tilbageholdelse transportøren; det er transportørens ansvar. Det er igen i overensstemmelse med intentionen i lovforslaget, nemlig at man prøver at højne standarden i branchen, således at trans-