

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af protokol om oprettelse af en europæisk transportministerkonference undertegnet i Bruxelles den 17. oktober 1953.

(Forslaget til folketingsbeslutning findes i tillæg A. sp. 2241; fremsættelsen findes i tidenden sp. 3920).

Sagen sættes til forhandling.

Horn: Vi kan anbefale det foreliggende forslag til folketingsbeslutning til vedtagelse.

I betragtning af de interesser, Danmark har i den kontinentale trafik, mener vi, det vil være meget hensigtsmæssigt, at vi tilslutter os denne protokol.

From: Jeg mener, det vil være i Danmarks interesse, at vi går ind i det samarbejde, der her er tale om. Det internationale samarbejde på transportens område må være i høj grad ønskeligt, ikke mindst for Danmark, der har en stadig stigende andel i den intereuropæiske lastvognstrafik, og da bestemmelserne langt fra er ensartede i de forskellige europæiske lande, kan jeg kun anbefale, at vi går denne vej.

Det organ, der tænkes oprettet, er i højeste grad tilknyttet OEBC, og der er foreslået en prisværdig enkel og billig administration. Jeg har med interesse lagt mærke til, at ethvert land stilles frit i sin beslutning, og at en flertalsbeslutning ikke binder det enkelte land. Det er naturligvis en stor betryggelse, men på den anden side vil det også kunne lamme rådets handlegkraft. Jeg må opfatte det sådan, at princippet er det, at kun det, man bliver enig om, bliver en realitet — og jeg er indforstået med dette princip.

Jeg hilser iøvrigt med tilfredshed ethvert lille skridt i retning af et forenet Europa, og jeg skal på mit partis vegne anbefale, at Danmark ratificerer den i forslaget omtalte protokol.

Bøgholm: Det trafikale samarbejde er utvivlsomt af den allerstørste betydning for hele den udvikling, der må antages at føre frem til et stigende europæisk fælles-

skab. Det har jo altid været sådan, at de store trafiklinier har haft overmåde stor politisk betydning. De havde det allerede i oldtiden, navnlig indenfor det romerske verdensrige, og fra den nye og nyeste tid kan nævnes Cecil Rhodes' tanke om en Kap—Cairo linie, Helfferichs Berlin—Bagdad-politik og Hitlers vejplaner.

Men de store trafiklinier kan ikke blot tjene økonomisk eller politisk magtvilje, men også ønsket om at bringe folkene nærmere sammen.

Den internationale overenskomst, der i dag er til behandling, har både økonomisk og politisk betydning, idet det er formålet med den at give et trafikalt udtryk for selve samarbejdsviljen i Europa. Det drejer sig her om et samarbejde, der er over hundrede år gammelt, og det er kun på baggrund af denne udvikling, man vil værdsætte og forstå det forslag til folketingsbeslutning, der i dag ligger på det høje tings bord.

Det begyndte med Mainz-konventionen af 1831 og Mannheim-konventionen af 1868 og gik videre over en lang række internationale konventioner, begyndende med flodtransport, gående over til jernbanetransport, gennem de to Berner-konventioner og mange andre; senere, fra 1945 og videre over 1948, gående over til vejtransport med den meget stærke betydning, lastbiltransporten efterhånden har fået, og sidst gennem Chicago-overenskomsten og den internationale lufttransports sammenslutning gående over også til luftfarten.

Det er klart, at en så stærk spredning af de forskellige institutioner for et trafikalt samarbejde må medføre et betydeligt tab både af tid og arbejdskraft, og for os fra de små nationer stiller problemet sig på en ganske særlig måde. Det vil vel i og for sig være et spørgsmål, om det overhovedet vil være muligt for de små folk i Europa på tilfredsstillende måde at fortsætte deltagelsen i det internationale samarbejde. Hvis det skal være således, at der opstår endnu flere komiteer og organisationer, bliver det ikke muligt for os at klare dette, hverken personelt eller økonomisk. Det internationale samarbejde lider under en overflod af komiteer, kommissioner, institutioner og organisationer. Dertil kommer yderligere det forhold, at der meget ofte

[Bøgholm.]

arbejdes ud fra forskellige forudsætninger og ud fra en forskellig målsætning.

Selve tilstedeværelsen af et flertal af samarbejdsorganer må skabe nødvendigheden af en koordinerende myndighed. Det er da heller ikke meningen foreløbig at ophæve de bestående trafikale sammenslutninger, men kun at koordinere deres arbejde. Før eller siden, helst før, må der dog finde en rationalisering sted af hele dette arbejde.

Den overenskomst, som er til forhandling i dag, løfter i princippet de internationale trafikale afgørelser op fra eksperternes plan til det politiske plan, idet der skabes en konference, der omfatter de politisk ansvarlige trafikministre. Jeg vil gerne ved denne lejlighed give udtryk for den forventning og det håb, at ministrene vil vedstå deres politiske ansvar og ikke lægge afgørelserne over til stedfortræderrådet, således som det efterhånden er blevet vane at gøre det indenfor det internationale samarbejde. Ikke mindst for de mindre lande vil en effektiv europæisk trafikpolitik være af overmåde betydning. Det kan ikke være andet, end at de store tariffpolitiske spørgsmål må blive taget op til forhandling. De er jo allerede til forhandling i en række internationale organisationer, og de vil utvivlsomt komme det på en helt anden måde på trafikministerkonferencerne.

Tariffpolitik kan virke som en beskyttelse for bestemte områder; vi kan se det i Amerika, hvor tariffpolitikken har samlet industrien i bestemte egne i den nordøstlige del af Amerika, og mange andre tilfælde kan nævnes. Også spørgsmålet om Europas havnepolitik vil på afgørende måde gribe ind i hele dette forhold. Havnepolitikken i Europa er for øjeblikket inde i en usikkerhedsperiode, og den tariffpolitik, der føres, vil få afgørende betydning for de forskellige havne, deres udvidelse og deres udviklingsmuligheder. Vi behøver blot at nævne konkurrencen mellem Antwerpen og Rotterdam om det tsekiske marked, Triest på samme måde, Bremen o. s. v. for at blive klar over, hvilke overordentlig store problemer det drejer sig om her.

Også spørgsmålet om en yderligere liberalisering af rejselivet vil naturligvis komme til drøftelse på trafikministerkonferencerne.

Ærede medlemmer vil sikkert have lagt

mærke til, at der er eet problem, som er holdt udenfor her; det er problemet om luftfarten. Man har adskillige gange, bl. a. i Europarådet, været inde på tanken om en konvention på dette område. Man har henvist til SAS og med rette fremhævet, at der her er skabt noget, som der står ry om ude i verden — det er ikke for meget at udtrykke det således. Men det er ikke min opfattelse, at man uden videre kan overføre erfaringerne fra SAS til andre områder af verden. Der er ganske bestemte forudsætninger for SASs arbejde, som ikke findes andetsteds. Og når der har været planer om et europæisk luftfartsselskab, tror jeg i alt fald, man gør vel i særdeles nøje at studere disse planer, før der træffes beslutninger.

Det koordinationsorgan, som det nu er meningen at skabe — ja, det er for så vidt allerede skabt, som der foreligger de nødvendige seks ratifikationer i øjeblikket — vil blive knyttet til OEEC. Jeg ville personlig have foretrukket, om det var blevet knyttet til Europarådet. Det har været Europarådets skæbne at stille problemer under debat og at føre tanker frem til gennemførelse. Det var tilfældet med Schuman-planen, det vil blive tilfældet med Europahæren, og nu er det tilfældet med det europæiske trafikministerråd, der bygger på Bonnefous-rapporten fra Europarådet, senere taget op af OEEC.

Denne overenskomst, der utvivlsomt vil blive vedtaget her, er et politisk instrument, der gives regeringen, et instrument, der kan benyttes på mange måder, og den høje regering har utvivlsomt gjort sig sine tanker om, hvorledes man ønsker at benytte dette instrument. Det drejer sig her om forhold, der indenfor deres område på en ganske afgørende måde vil kunne gribe ind i dansk stillingtagen i en række internationale organisationer; her tænkes først og fremmest på Europarådet, De Forenede Nationer og OEEC. Jeg må derfor finde det rigtigt, at der nedsættes et udvalg, hvor alt dette kan drøftes med den højtærede minister. Det vil også være nødvendigt at gennemgå den foreliggende oversættelse. Jeg skal naturligvis ikke opholde mig ved enkeltheder, det er ikke meningen ved en første behandling, men jeg må have lov til at sige, at det er ikke

[Bøgholm.]

helt rimeligt, at der forelægges os en over-sættelse med en afgørende fejl, allerede hvor det gælder selve formålsparagraffen; her er det engelske udtryk *inland transport* gengivet ved „landtransport“, til trods for at dette udtryk omfatter også flodtransport og kanaltransport.

I dette ønske om udvalg må der hverken ses uvenlighed eller skepsis fra min gruppes eller min side overfor det foreliggende forslag til beslutning. Jeg kan tværtimod tilsige min gruppes støtte til gennemførelse af forslaget. Når jeg har ønsket udvalg nedsat, skyldes det netop, at jeg tillægger den foreliggende overenskomst en særdeles stor betydning.

Skytte: Vi anbefaler forslaget.

Alfred Jensen: Det er indlysende, at et samarbejde mellem de europæiske lande angående landtransportproblemerne vil have den allerstørste betydning, vil kunne afhjælpe mangler og betyde fordele for samkvemmet i denne verdensdel. Derfor er vi enige i, at Danmark tilstræber at komme ind i et sådant samarbejde. Men det forslag, der foreligger her til beslutning, hviler jo ikke på overvejelser og beslutninger, der tjener til en samlet løsning af Europas transportproblemer. Der er ikke engang tale om samarbejde mellem de forskellige lande, som findes i denne verdensdel. Når det er tilfældet, er det klart, at en række problemer meget vanskeligt vil kunne løses gennem en konference som den, der her foreslås. Det hjælper jo ikke noget, at man får trafikministrene samlet, eller som de kaldes her: transportministrene, hvis man har vanskeligheder med at løse de mest påtrængende problemer.

Jeg ser ikke rettere, end at en række trafikproblemer her i Centraleuropa ikke fremmes til løsning gennem en ordning som den, der her er aftalt, og som Danmark altså efter en folketingsbeslutning skulle ratificere. Et spørgsmål som flodtrafikken har den allerstørste betydning for samkvemmet i det centrale Europa, og her er det klart, at en flod som Donau spiller den allerstørste rolle. Men hvordan skal man løse problemerne her på en tilfredsstillende måde, når fire lande, der i allerhøjeste grad er interesse-

rede i trafikken på Donau, ikke er medtaget som deltagere i konferencerne? Det drejer sig om Ungarn, Bulgarien, Rumænien og Sovjetunionen.

Det er klart, at hvad der gælder på flodtrafikkens område, gælder også på jernbane- og vejtrafikkens. Jeg skulle dog tro, at netop nu, da der arbejdes så meget på at udvide handelen mellem det, man kalder øst og vest, og der også fra Danmarks side udfoldes store bestræbelser for at forøge handelen, er man interesseret i, at en sådan konference ikke alene omfatter Vesten og, skal vi sige, visse sydøstlige lande, men samtlige lande i Europa, hvor der opstår transportproblemer, og som er interesserede i, at forholdene forbedres.

Derfor vil jeg sige, at vi kommunister mener, at en sådan konference, hvis den skal have nogen betydning, må omfatte alle lande her i Europa. Jeg overser naturligvis ikke, at andre lande har muligheder for at tiltræde konferencen, men jeg noterer også, at det kun kan ske, hvis der foreligger enstemmig godkendelse fra de lande, der har været samlet for at træffe beslutning angående denne institution. Det er jo ret mærkeligt, at når det drejer sig om at træffe beslutning på det trafikale område, er man ikke bundet af flertallets beslutning, så står den enkelte stat frit, men når det drejer sig om at optage nye medlemmer — og såvidt jeg kan se, er det kun korresponderende medlemmer — skal samtlige deltagere stemme herfor. Det lover ikke godt for deltagelse af stater, der ikke er nævnt enten som medlemmer eller som korresponderende medlemmer.

Vi har den opfattelse, at det ikke er den rigtige måde, sagen gribes an på, og det forekommer os, når vi ser på det, der findes i fremsættelsestalen, at det havde været mere rimeligt, om man på grundlag af det arbejde, der er lavet indenfor OEEC, havde søgt frem til et europæisk samarbejde angående landtransportproblemernes løsning. Når man går den vej, som her er foreslået, forekommer det mig, ikke alene at man ikke når den rigtige løsning, men det forekommer mig også, at man kan komme til at stå overfor, at der skabes nye vanskeligheder, som folkene i Europa ikke er interesserede i. Ja, jeg vil gerne sige, at til løsning af de europæiske transportpro-

4225 17/3 54: 1. beh. af f. t. beslutn. vedr. oprett. af en europæisk transportministerkonference. 4226

[Alfred Jensen.]

blemer synes dette forslag os at være lidet egnet. Jeg vil endog mene, at det kan komme til at tårne visse vanskeligheder op for løsningen af mellemnationale transportproblemer.

Endelig vil jeg gerne sige, at i en tid som denne, hvor man stræber efter afspænding, forekommer det os ganske utidigt, at man foretager noget sådant som dette. Det tjener ikke til at afspænde forholdene i Europa, det tjener ikke til at nærme landene til hinanden, og det tjener ikke til at øge mulighederne for samkvem mellem øst og vest i overensstemmelse med folkenes ønsker og interesser.

Viggo Starcke: Fra vor side ser vi med stor sympati på dette forslag. Vi tillægger omsætningen af varer, den frie transport af personer, hele trafikken en stor betydning. Jo mere man kan koordinere samfærdslen mellem de europæiske lande på den mest teknisk tilfredsstillende måde, des bedre vil det være.

Jeg vil dér gerne have lov til at henvise til den udmærkede måde, disse problemer er ordnet på i Amerikas Forenede Stater, hvor forholdene for den tekniske udvikling forenkles og lettes betydeligt ved, at der ikke findes indgreb fra statsmagtens side til at hindre trafikken. Jeg tænker dér på indskrænkninger, som i Europa kunstigt er bygget op ved landegrænserne, hvor tolddeklarationer og andre undersøgelser sinker varerne og sinker personernes rejse ofte i timevis, sommetider i dagevis, således at teknikken fremskridt på en måde obstrueres ved disse indgreb. Jeg vil meget høfligt henstille til den højtærede minister, at man fra dansk side under de kommende konferencer peger på dette forhold for derigennem at nå det, som angives i artikel 3 som målet for en udvikling af den europæiske transport, nemlig den maksimale udnyttelse og den mest rationelle udvikling af transportsystemet.

Jeg har en ganske enkelt bemærkning

vedrørende artikel 9. Både af artiklens indhold, af de bemærkninger, der er knyttet dertil, samt af den højtærede ministers fremsættelsestale får man det indtryk, at han på en sådan konference kan binde sit land. Såvidt jeg kan se af forslaget, kan han kun binde sit land, hvis han har fuldmagt fra regeringen, og jeg mener, det er vigtigt, at man i det udvalg, der vil blive nedsat, overvejer rækkevidden af de bemyndigelser, der her gives ministeren eller regeringen, idet der nødvendigvis må være en parlamentarisk basis for at kunne binde landet under sådanne konferencer.

Tilslidst vil jeg gerne spørge den højtærede minister, om han her i tinget kan give nogen garanti for, at disse transportministerkonferencer ikke i fremtiden kan udvikle sig til at blive et middel, hvorigenem man kan organisere en statsovertagelse i større eller mindre udstrækning af lastbil- og rutebiltrafikken på landevejene. Jeg kan ikke læse ud af forslaget, om det er meningen, men jeg mener, det ville være værdifuldt at få en sådan garanti i forvejen.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Må jeg takke ordførerne for den tilslutning, de har givet til forslaget. Jeg forstår på det ærede medlem hr. Bøgholm, at der skal nedsættes et udvalg, og jeg mener, det er rigtigt her at gennemdrøfte de spørgsmål, der ikke er klarhed over.

Selve forslaget indeholder mulighed for, at alle lande kan komme med, og jeg synes derfor, det ærede medlem hr. Alfred Jensen kan vente med at give udtryk for, hvorledes det vil komme til at forme sig, indtil henvendelserne til disse lande er fremsendt.

Det ærede medlem hr. Viggo Starcke spurgte, om man ved ministerkonferencer kunne binde sit land til disse bestemmelser. Det kan man selvfølgelig ikke. Såvidt jeg forstår bestemmelserne, er det sådan, at ministeren i visse tilfælde kan have forpligtelser til at søge at få disse vedtagelser gennemført i sit land, men her for Danmarks

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vedkommende er det selvfølgelig til enhver tid det danske folketing, der afgør, hvorvidt disse bestemmelser skal have gyldighed eller ikke.

Det ærede medlem spurgte tilsidst, om jeg kunne give garantier for, at man ikke gennem disse konferencer ville tilstræbe, at staten overtog forskellige landtransporter; det ærede medlem kunne have sagt det på en anden måde og mere klart og tydeligt udfra sin opfattelse: om vi ville socialisere. Det var vel det, det ærede medlem mente? Såvidt jeg ved i øjeblikket, er der intet, der tyder på, at det trækker i den retning.

(Kort bemærkning).

Bøgholm: Den kommunistiske ordfører beklagede sig over den ringe stilling, der var givet Sovjetunionen, og sagde, og det er fuldkommen rigtigt, at Sovjetunionen i høj grad har interesse i flodtransport. Jeg vil gerne gøre det ærede medlem opmærksom på, at det her drejer sig om to floder: Oder, hvor Sovjetunionen sikkert kan indrette tingene, nøjagtigt som den vil, og Donau, hvor det ærede medlem næppe er uvidende om, at der er en Donau-kommission med Sovjetunionen som ledende medlem.

Det ærede medlem talte om de andre lande, der tilhører folkedemokratierne og ikke kan gøre sig gældende. Det ærede medlem er dog sikkert ikke uvidende om, at disse lande er medlemmer af det, man kalder Berner-unionen, der består af to forskellige organisationer, den ene kaldet CIM og den anden CIV. I disse organisationer findes alle lande bag jerntæppet på nær Albanien og Sovjetunionen. Disse lande har ikke ønsket at være medlemmer; Sovjetunionen har ikke ønsket det udfra den sikkert rigtige betragtning, at landet er en eurasiske magt. Hvis det ærede medlem ønsker dette ændret, må han henvende sig til Sovjetunionen, der har enhver mulighed for at komme ind i Berner-unionen.

(Kort bemærkning).

Alfred Jensen: Det ærede medlem tager ganske fejl. Jeg har ikke udtalt mig om, at Sovjetunionen har fået en dårlig placering her. Det, jeg har udtalt mig om, er, at der

ikke bliver nogen fornuftig løsning på problemerne, når man ikke har hele Europa med i denne sammenslutning. Det er, hvad jeg har sagt, og alle de henvisninger, det ærede medlem kommer med, til kommissioner og konventioner, som østeuropæiske magter kan blive medlem af, ændrer ikke noget ved, at man her forsøger at skabe et nyt organ til samarbejde og til løsning af landtransportens problemer i Europa, men går uden om de østeuropæiske lande, skønt det er af den største interesse, at de er med heri. Jeg vil også gøre opmærksom på, at man i OEEC netop har arbejdet med de problemer, og det forekommer mig, at det burde have været på dette grundlag, man havde søgt at tilvejebringe den konference, der her er tale om.

Så vil jeg gerne sige til den højtærede minister, at det forekommer mig dog, at tidspunktet, når man skal gøre indsigelse, må være nu. Jeg kan ikke af det, som foreligger her, se noget om, at de europæiske lande, der ikke er med, er indbudt til at deltage, udover at de af dagspressen må kende til, at et sådant samarbejde etableres, og jeg ser heller ikke rettere, end at de får en slags anden klasses stilling, når de kun kan optages som korresponderende medlemmer. Og sådan må jeg i alt fald læse artikel 4. Hvis jeg har forstået det forkert, hvis artikel 4 siger, at andre lande kan optages som almindelige medlemmer, beder jeg den højtærede minister om at retlede mig. Får jeg ikke en sådan retledning, må jeg gå ud fra, at de, der ikke er med fra starten, får en anden klasses stilling. Og så er der endvidere det, som jeg gjorde opmærksom på i første omgang, at de kommer kun med, forsåvidt der foreligger en enstemmig beslutning af de lande, der har startet konferencen.

(Kort bemærkning).

Bøgholm: Jeg kan kun fastslå, at den kommunistiske ordfører nu ikke længere mener, at Sovjetunionen får en dårlig placering. Så har vi vist nået, hvad vi skulle nå i denne debat.

(Kort bemærkning).

Alfred Jensen: Det kan endvidere fastslås, at jeg har talt for, at hele Europa skal

[Alfred Jensen.]

drages ind i dette samarbejde, men det ærede medlem hr. Bøgholm har vendt sig imod en sådan samling.

(Kort bemærkning).

Bøgholm: Ja, kan man ikke klare det det ene sted, skal man helst begynde det andet sted! Nu hedder det, at jeg ikke vil have de forskellige østlande med i det europæiske samarbejde. Må jeg gøre opmærksom på, at det her drejer sig om et samarbejde med OEEC. Det ærede medlem er vel ikke uvidende om, at østlandene ikke har ønsket at være med i OEEC.

(Kort bemærkning).

Alfred Jensen: Nej, men jeg er vidende om, at de er medlemmer af ECE, der har behandlet de samme problemer, så her var der mulighed for et samarbejde mellem alle europæiske lande. Og de, der ønsker at få et sådant samarbejde i gang, også for at udjævne modsætningerne mellem øst og vest, burde gå ind for noget sådant i stedet for at bygge videre på OEEC, som enhver ved skærper modsætningerne, ikke alene i Europa, men også indenfor FN.

(Kort bemærkning).

Bøgholm: Dette er efterhånden blevet en strid om, hvem der er vidende om hvad, og hvem der er uvidende om hvad. Jeg må dog sige til det ærede medlem, at forholdet er jo dette, at østlandene, som jeg sagde det før, er medlemmer af Berner-unionen, og da det er meningen, at der skal finde et samarbejde sted mellem trafikkonferencen og Berner-unionen, vil østlandene følgelig have alle muligheder for at få deres ønsker frem. Såvidt jeg ved, har østlandene ikke ført ønsker frem gennem Berner-unionen om en anden fremgangsmåde.

(Kort bemærkning).

Alfred Jensen: Det kan altså fastslås, at Sovjetunionen og østlandene er medlemmer af forskellige sammenslutninger, hvori også deltager de europæiske lande, der her er tale om; så kunne problemerne jo løses der, og når man så søger at oprette et andet organ, kan det ikke være i samarbejdets

interesse, men så er det, fordi man har særinteresser, der er imod afspænding og forståelse. Jeg skal ikke trætte tingets medlemmer med flere bemærkninger. Denne sag er vist belyst, så enhver kan se, hvor det ærede medlem hr. Bøgholm står, og hvor jeg står.

(Kort bemærkning).

Bøgholm: Jeg skal blot yderligere gøre den bemærkning, at forholdet er dette, at østlandene er medlemmer af forskellige af de organisationer, der er tale om her, og at østlandene følgelig kan føre deres synspunkter frem, nøjagtigt som de vil. At østlandene ikke har ønsket at være medlemmer af de øvrige organisationer, må det ærede medlem ikke bebrejde andre end østlandene selv.

Hermed sluttede forhandlingen.

Sagens overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg tillader mig at foreslå, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning
vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret fra 1. april 1953 til 31. marts 1954.

(Lovforslaget findes i tillæg D. sp. 2801; fremsættelsen findes i tidenden sp. 4034).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Kolbjørn: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til finansudvalget.

Uden forhandling eller afstemning
vedtoges dette forslag.