

[Jørgen Tved]

hr. Poulsen ved åbenbart, hvor lovene står ovre i reolsystemet. Måske skulle man en gang imellem anbefale ham også at læse Folketingets forhandlinger, når han kan spørge: Hvilke konkrete forslag stillede Fælles Kurs i forbindelse med værftspakken? Da vi diskuterede beskæftigelsen inden for et specifikt område, stillede Fælles Kurs et forslag, som kunne betyde flere beskæftigede på værfterne, og som kunne betyde flere beskæftigede søfolk. Det gjorde vi, fordi vi havde set lidt på den model, som Elsam brugte, når det drejede sig om at transportere kul til de kulfyrede elkraftværker. Det viste sig, at Elsam havde taget den fornuftige beslutning, at det selv havde bestilt nogle store kulbåde og fik sejlet dette brændsel direkte fra egen køl.

Vi ved, at der faktisk i Danmark transporteres temmelig meget olie til landet i skibe. Vi ved også, at der sejles olieprodukter fra Danmark. Men faktisk sker ingen af disse fragter fra dansk køl. Derfor stillede vi et konkret forslag om et statsligt rederi, som skulle betyde beskæftigelse. Hvad sagde Socialdemokratiet til den affære? Det sagde: Vi har tillid til, at værftspakken har virket, til trods for at beskæftigelsen på Ålborg Værft bl. a. i løbet af 3 år var gået fra 4.000 til 800 beskæftigede, og at 270 af disse 800 allerede havde fået fyreseddelen og skal afgå inden maj i år.

Beskæftigelsessituationen var altså nøjagtigt, som vi gengav den, og værftspakken har været med til at slagte dansk værftsindustri. Vi havde de konkrete forslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 52 af Preben Møller Hansen (FK) (se foran)

forkastedes, idet 22 (SF og FK) stemte for, 53 (KF, V, RV, CD, FP og KRF) imod; 34 (S) stemte hverken for eller imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 53 af Glistrup (FP) (se foran)

forkastedes, idet 7 (FP) stemte for, 101 (S, KF, SF, V, RV, CD, KRF og FK) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 6) Første behandling af lovforslag nr L. 150:

*Forslag til lov om godskørsel.*

Af trafikministeren (Nør Christensen).

(Fremsat 15/1 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

#### J. K. Hansen (S):

Da vores ordfører i denne sag, hr. Helge Mortensen, desværre ikke kan være til stede i dag, skal jeg meddele mit partis stilling i sagen for ham.

Der er flere punkter i dette forslag, som Socialdemokratiet nærer betænkelighed ved, end punkter, vi kan give vores tilslutning til, ja, jeg vil oven i købet sige det så stærkt, at vi er uenige med regeringen i selve lovforslagets hovedformål: at ophæve den specielle tilladelsesordning for fragtmandskørsel og den antalsmæssige regulering af køretøjer. Vi mener, at dette forslag vil skabe både en dårligere gods- og fragtransport, dårligere betjening og sikkerhed, og at det vil forringe chaufførernes arbejdsvilkår. På kort sigt vil det måske trykke priserne på grund af konkurrencevilkår, som jeg forstår regeringen lægger stor vægt på, men på længere sigt vil gods- og fragtmandstransporter blive dyrere i forhold til kvaliteten.

Må jeg gøre opmærksom på, at vi i Danmark har 38 godkendte fragtmandscentraler og 700 fragtruter. Det er et system med effektivitet, som andre lande godt kan misunde os. Hvis vi følger regeringens lovforslag, vil dette system blive slået i stykker i løbet af kort tid til skade både for private og næringsdrivende i de tyndt befolkede egne af landet. Det er egentlig interessant at opleve her, at en regering med en vis liberal islæt, og en islæt som hylder det nære samfund og de små lokalsamfund, har givet sin tilslutning til dette forslag.

Vi vil gerne fra vores side fastholde reguleringen af fragtkørsel i loven. Det er ikke ensbetydende med, at vi ikke erkender, at der er problemer i den nuværende lov, og disse problemer vil vi bidrage til løsningen af. Vi er således enige i, at forholdet til DSB og P&T skal bringes i orden. Vi er af den bestemte opfattelse, at alle parter i denne sag er positivt indstillet her-

[J. K. Hansen]

overfor. Det skal sikres, at DSB kan operere på gods- og fragtmarkedet på lige vilkår med fragtmændene, og at DSB og P&T kan samarbejde om udbringning af lettere gods som pakkepost.

I lovens bemærkninger anvender ministeren ordet antages, idet det således hedder: »Det må antages, at fragtcentraler og fragtmænd vil være konkurrencedygtige i fremtiden.« Vi vil under udvalgsarbejdet gerne have at vide, hvilket grundlag der er for disse antagelser. I det hele taget synes vi nok, at lovforslaget totalt savner konsekvensanalyser.

Desuden vil jeg gerne kritisere, at lovforslaget er fremsat, helt uden at de implicerede parter og offentlige myndigheder har haft mulighed for at påvirke det gennem en sædvanlig og naturlig høringsrunde. Af pkt. 11 i bemærkningerne fremgår det, at lovforslaget forud for fremsættelsen er sendt til høring. Af de henvendelser, vi har fået både som enkeltpersoner og i Folketingets Trafikudvalg, fremgår det imidlertid tydeligt, at det ikke kan siges at være tilfældet. I hvert fald har organisationernes og myndighedernes synspunkter på ingen måde haft indflydelse på lovforslaget. Derfor må vi kræve, at der nu på udvalgets foranledning foretages en egentlig høring. Vi er klar over, at det kan forsinke lovens gennemførelse, men det er der ikke noget at gøre ved.

Jeg synes det er for dårligt, at en minister fremsætter et forslag, som ikke er sendt ud til høring forinden, og det er for dårligt, at en minister sender forslaget ud til høring, efter at forslaget er fremsat i Folketinget. Det er faktisk noget helt uhørt i vort parlamentariske system, at sådan noget sker. Hvordan kan man egentlig forlange, at vi skal være seriøse over for et lovforslag, der har fået en så dårlig forbehandling? Det må da være rigtigt, at man hører erhvervet, inden man går i gang med noget sådant, og det er ministerens arbejde at gøre det. Derfor vil jeg sige, at dette forslag er noget sjuks.

Vi kan give tilslutning til de opstramninger, der er i lovforslaget vedrørende kvalifikationskrav, godkendelseskriterier og sanktionsmuligheder ved grove eller gentagne overtrædelser af bestemmelser om køre- og hviletid, overlæs, transport af farligt gods samt andre regler og bekendtgørelser.

På denne baggrund kan vi tilsige lovforslaget vor medvirken, men – det bedes bemærket – medvirken til et grundigt udvalgsarbejde.

#### Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte fremsættelsen af dette lovforslag. Det har været tiltrængt i et stykke tid og det er blevet grundigt forberedt. Det startede med en høring i november 1986, hvor alle implicerede parter kunne komme til orde for at give deres besyv med om fremtidens udvikling inden for transporterhvervene.

Vi er helt enige i forslagens betingelser for at blive vognmand i fremtiden. Den opstramning, der her er tale om, vil give en større sikkerhed for, at vognmændene ikke kører med overlæs, og at de overholder køre- og hviletidsbestemmelserne og hastighedsbestemmelserne, så vi undgår de mange ulyksalige ulykker, som netop i denne tid er fremme. Jeg mener, lovforslaget lægger op til en virkelig stramning af erhvervet og giver Vejtransportrådet mulighed for at behandle sagerne på den rette måde i fremtiden, uden at der sker indblanding fra forskellig side, her er loven knivskarp.

Vi er indstillet på ophævelse af den monopolstilling, som fragtmændene har fået i dette land. Det var en lov, der blev vedtaget i 1927 for at beskytte DSB. Den blev revideret i 1973, men tiderne har forandret sig så totalt, at disse systemer i dag er unødvendige. Der er i dag så stor konkurrence på dette marked, at jeg ikke har de samme betænkeligheder som hr. J. K. Hansen med hensyn til, at priserne ikke skal blive holdt i bund.

Jeg tror heller ikke, det vil skabe det problem, at de tyndt befolkede områder ikke får deres pakker ud til samme eller en lavere pris, end de gør i dag.

Jeg nærer heller ingen frygt for, at de vognmandsruter, der drives seriøst, dygtigt og nidkært, som man har gjort det i årenes løb, ikke vil fortsætte eller overhovedet mærke nogen som helst ændring ved gennemførelsen af dette lovforslag; de vil kunne fortsætte. Selv om konkurrencen er stor, får vi legaliseret alle de mærkelige forhold, vi har haft, og som den gældende lov ikke dækkede. Det var lige fra forhold med DSB til de forskellige nye fragtcentraler, som er opstået.

Hvad angår fragtmændene og fragtmændenes centraler, er det givet, at dette system er opbygget i dag og kører godt. Vi mener, at en sådan institution, der kører godt, ikke længere behøver at have en monopolstilling, som vi hele

[Ikast]

tiden skal sidde og kontrollere, og som vi heller ikke er i stand til at kontrollere effektivt. Derfor er fremtidens løsen også inden for trafikken at give markedet fri konkurrence, og dermed mener jeg, at dette lovforslag virkelig løser dansk transports opgaver inden for godsområdet.

#### Tommy Dinesen (SF):

Da SF's ordfører i denne sag, hr. Ole Henriksen, ikke kan være til stede, skal jeg hermed fremføre SF's synspunkter.

Forslaget skal erstatte den gamle lov om godskørsel fra 1973 og betyder generelt en liberalisering af vejgodstransporten, så der bl.a. ikke længere skal ske en antalsmæssig regulering af godskørsel på vejene med en samlet totalvægt på over 6 t, samt afskaffe tilladelse til fragtmandskørsel, kørsel i ruter fra en fragtmandscentral.

SF's overordnede synspunkt med hensyn til godskørsel er, at vi af mange grunde skal have så meget gods som muligt transporteret på skinner. Vi kan derfor kun beklage, at der i dag er nedlagt og bliver nedlagt så mange jernbaner, som tilfældet er.

Vi er dog på det rene med, at der ikke kan føres gods frem med jernbane til alle områder. Derfor er det vigtigt, at vi har det mest hensigtsmæssige transportsystem, når gods skal ud til yderområderne. Med hensigtsmæssigt mener jeg, at der skal tages mest muligt hensyn til miljø, støj og forurening, uheldsrisiko og transportsikkerhed.

Det bedste er derfor, at vognmandskørsel i så stor udstrækning som muligt sker under regulerede former, hvilket vil sige, at man har koncessionerede fragtmandsruter, hvortil der også er knyttet en forpligtelse til at transportere gods til yderområderne, og at der i tilknytning hertil findes en fragtmandscentral. Det betyder, at man bedre kan tilrettelægge transporterne mest hensigtsmæssigt og dermed undgå unødigt resourceforbrug, og det betyder mindst mulig slitage på vores veje, samtidig med at man begrænser de førnævnte miljøgener. Dette synspunkt imødekommer det foreliggende forslag ikke.

Det gælder også, når man i forslaget ønsker at ophæve bestemmelserne om antalsmæssig regulering af det, der hedder »godskørsel for fremmeds regning«. Dette motiveres i bemærkningerne med, at erfaringerne har vist, at denne

ordning ikke er et egnet styringsmiddel til regulering af vognmandskørsel. Man mener altså, at når man ikke længere kan styre noget, kan man lige så godt give helt los og lade det hele sejle derudad.

Problemerne om godstransport løses efter SF's opfattelse ikke med dette lovforslag. Vi vil ikke benægte, at der kan være et behov for, at der foretages visse revisionsbestemmelser i den nuværende lov, men ministeren ved nu, i hvilken retning SF ønsker det i så fald skal være.

#### Svend Heiselberg (V):

Det ville være urimeligt at sige, at ministeren ikke gør sit yderste for at leve op til en forenkling af love og regler. I stedet for at lappe på loven om godstransport fra 1973 foreslår ministeren ganske enkelt en ny lov, hvor man forsøger at tage de erhvervsmæssige hensyn, og jeg synes, det er rigtigt og godt at gøre det på den måde.

Hvad angår reglerne om fragtmandskørsel, som har vist sig vanskelige at administrere, foreslår ministeren ganske enkelt, at dette afsnit udgår af loven, og at fragtmandskørsel hermed bliver liberaliseret. Fragtmændene får dermed en langt friere stilling, end de har i dag.

I øvrigt vil jeg gerne takke ministeren og eventuelle medhjælpere for lovforslagets tilblivelse.

Vedrørende de kvantitative forslag synes jeg, det er både rigtigt og godt, at man prøver at få ændret reglerne, og vi skal også tage hensyn til, at vi jo netop i 1992 får det frie marked, også for international transport, og den såkaldte cabotagekørsel vil vel også blive liberaliseret.

Der er enkelte områder, som vi i udvalget kan se på; eksempelvis er det nok rigtigt, at man opstrammer vandelskravene, men det er nu ikke altid så enkelt, som nogen forestiller sig, at overholde de stramme regler om hastigheder og køretidsbestemmelser. I hvert fald kan det ikke være meningen, at vi i Danmark skal administrere loven strengere, end man gør i andre EF-lande. Venstre ønsker ikke, at man gennemfører regler, det betyder, at man let kan fratage en vognmand hans kørselstilladelse. Det må være sådan, at vognmanden, hvis der er sket forseelser, får mulighed for at prøve sin sag ved en kvalificeret domstolskontrol, inden en sådan fratagelse kan ske. Det er noget af det, vi i udvalget gerne vil have en vis sikkerhed for.

[Svend Heiselberg]

Noget andet, vi vil fremdrage, er § 6, stk. 5. Hvorfor skal det fremgå af loven, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i den pågældende kollektive overenskomst? Oprindeligt er det vel arbejdsmarkedsstof, og hvis en indehaver ønsker at betale en chauffør mere, end den kollektive overenskomst siger, skal vi vel ikke blande os i det.

Fragtmandskørsel er jo noget, som har optaget mange fragtmænd, men vi er af den opfattelse, at det frie marked til syvende og sidst vil få fordel af det lovforslag, ministeren her har fremsat, og Venstre kan fuldt ud støtte det.

#### Bilgrav-Nielsen (RV):

Det skal i hvert fald hilses velkommen, at ministeren tager fat på de meget udviklede regler, som gælder for godskørsel i Danmark. Vi er helt på det rene med, at netop området fragtmandskørsel er blevet noget af et problem rent administrativt. Men man skal også være opmærksom på, at man kan være så interesseret i at afskaffe ét problem, at man skaber andre, og det er sådan set mit hovedsynspunkt ved denne førstebehandling. Er vi sikre på, at det, vi gør, også skaber et system, der gør det muligt fortsat at garantere, at de mennesker, der bor spredt, og virksomheder, der ligger spredt ude over landet, fortsat får mindst den samme betjening, som tilfældet er i dag?

Vi har igennem en række love gjort store anstrengelser for at opnå, at vore øsamfund og mindre samfund ude over landet sikres bedst muligt både i henseende til opretholdelse af trafikforbindelser og i henseende til alle mulige andre former for service, og vi skulle nødig ved ændringen i denne lovgivning gå i den modsatte retning. Det er jeg ikke sikker på at vi gør, men jeg er noget i tvivl, og den vejledning, vi i startfasen har fået dels fra fagets udøvere, dvs. fragtvognmændene, dels fra de danske vognmandsorganisationer og dels fra Vejle Amtskommune, som jeg tror i den nærmeste tid vil vise sig at blive en fælles henvendelse fra de danske amtskommuner, bidrager ikke til at give os et entydigt billede af, hvad der sker.

Men jeg mener stadig, at ministeren er på rette vej i henseende til at ville forsøge at strømline og forenkle hele denne lovgivning, og det er min positive indgang til at behandle dette lovforslag. Men til syvende og sidst bliver det en

garanti fra ministeren om, at vi hverken skaber en forringet servicesituation eller en situation, hvor det bliver dyrere at sende, henholdsvis modtage, forsendelser for dem, der bor i et yderdistrikt, i en mindre kommune eller i et øsamfund, der bliver afgørende for, om Det Radikale Venstre kan støtte dette lovforslag.

#### Dohrmann (FP):

Fremskridtspartiet er vel efterhånden det eneste liberale parti, der findes herinde. Der er langt imellem, at vi oplever en minister fremsætte et forslag, som liberaliserer og dermed åbner for, at nogle kan få lov til at udfolde sig i fri konkurrence, og derfor skal vi da absolut ikke kritisere ministeren for, at han har fremsat nærværende lovforslag.

Der er mange spørgsmål, jeg kunne finde kritiske bemærkninger til. Jeg kan f.eks. ikke se, hvorfor ministeren finder, der er nogen som helst grund til, at der skal sidde nogle mennesker og vurdere, om en vognmand f.eks. har økonomisk chance for at drive sin forretning på forsvarlig vis, som der så flot skrives i forslaget. Det mener jeg den pågældende nok selv skal finde ud af. Er der økonomisk grundlag for det, skal man have lov til at fragte varer og bringe gods ud, og kan vedkommende ikke klare sig i en fri konkurrence, må han forsvinde. Det er liberalisme.

Men ministerens forslag er et skridt i den rigtige retning, og derfor støtter vi det naturligvis.

Derimod undrer det os selvfølgelig, at vi også i forbindelse med dette forslag oplever, at f.eks. Erhvervsrådet – og i mange tilfælde er det jo hovedsagelig venstrefolk og konservative, der sidder i sådan nogle fine råd – indkalder til møde og påpeger både det ene og det andet. Hvis det, man oprindeligt siger man vil, er liberalisme og fri konkurrence, hvorfor indkalder man så til møde og kritiserer det, så snart der kommer noget konkret? Derved går man jo helt i spænd med den socialdemokratiske ordfører, hr. J. K. Hansen, for det, hr. J. K. Hansen og Socialdemokratiet vil, er at afskaffe alt, hvad der hedder privat initiativ, privat vognmandskørsel – det skal ind under DSB.

Jeg er helt sikker på, at et forslag, som går i retning af det, der her foreslås, vil være ensbetydende med, at kunderne får en bedre betjening, og det, det hele drejer sig om, er vel trods alt, at kunderne og ikke vognmændene, Socialdemo-

[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-

[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 overlevelseshemmeligheder. 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,

**[Trafikministeren]**

lige så vel som der har været bilaterale kontakter herom. Hertil kommer, at der i december 1985 har været afholdt en godtransportkonference, som oven i købet var særdeles velbesøgt, og hvori deltog repræsentanter for alle berørte parter.

Til spørgsmålet om høring kan jeg sige, at det er korrekt, som det står i bemærkningerne til lovforslaget under punkt 11, og at disse høringssvar naturligvis vil tilgå udvalget i den orden, de kommer til ministeriet.

**J. K. Hansen (S):**

Det kan ikke undgås, at jeg undrer mig en smule, når jeg hører de to repræsentanter for de to største regeringspartier, hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg – de to mindre regeringspartier, CD og Kristeligt Folkeparti, har åbenbart ikke ment, det var nødvendigt at deltage i denne debat – med en håndbevægelse bare fjerne hensynet til lokalsamfundene. Det synes jeg faktisk man gør i dag.

Jeg vil gerne spørge hr. Ikast og ministeren, som også nævnte det, hvornår det er blevet kutyeme for lovgivere, der skal behandle lovforslag, at et lovforslag ikke sendes til høring, men at man baserer sig på en conference. Det har jeg egentlig aldrig oplevet. Jeg har også kun været her i 14 år, men jeg har aldrig oplevet, at en conference kunne erstatte en egentlig høring.

Det er ikke rigtigt, når ministeren siger, at denne sag har været til en egentlig høring. Den har været til udtalelse, og de mange henvendelser, som vi får, tyder jo på, at man kun har haft nogle ganske få dage til at afklare tingene. Det tyder den henvendelse, vi har fået fra Danske Vognmænd, og som vi har givet bilagsnummer allerede under lovforslaget, i høj grad på. Også de henvendelser, vi får fra de forskellige amter, tyder på det, idet amterne jo ikke engang endnu er færdige med at udtale sig i denne høringsprocedure.

Det er da en nyskabelse her i Folketinget, at en høringsprocedure starter, efter at et lovforslag er fremsat af en minister. Det er dog en helt ny procedure, og det må vi da tage højde for ved fremtidig behandling af sådanne forslag. Det bliver vi simpelt hen nødt til.

Vi har fået mange henvendelser. Der er også nogle af dem, vi har nået at få registreret. Hr. Bilgrav-Nielsen har bl.a. nævnt henvendelsen fra Vejle Amtskommune, som helt klart går i

retning af, at man ønsker, at lokalsamfundet fortsat skal tilgodeses med de fragtmandsruter, vi har.

Så jeg må bede ministeren om at gøre sit arbejde om og gøre det bedre en anden gang. Det kan ikke være rigtigt, at vi skal gå i gang med nu at foretage en høring fra et udvalg; men det bliver vi simpelt hen nødt til på baggrund af de mange henvendelser, vi har fået.

Men jeg er meget bekymret over, at de to regeringspartier, som ellers altid hylder lokalsamfundene, lige pludselig med en håndbevægelse fjerner hensynet til lokalsamfundene.

**Ikast (KF):**

Jeg er meget ked af at skulle sige det, jeg nu siger til hr. J. K. Hansen.

Som tidligere trafikminister har han ikke fulgt med i den senere udvikling. I dag ser vi ude på landet, hvor jeg bor, i de alleryderste egne, hvor der ellers normalt ikke kommer biler, at der ud over fragtmændene dukker både den ene og den anden type kørsel op, som vi ikke kendte for 4-5 år siden. De betjener også i dag de alleryderste ruter i det mørkeste Jylland, hvor jeg bor. Det er en forandring, der er sket inden for de sidste to år.

Hvis vi opretholder fragtmandssystemet, som vi har det i dag, må vi søge samtlige disse nye firmaer, for de kører reelt ind i en rute. Man kan ikke blive ved med at holde på et monopol for det eller de firmaer, der nu må køre i den enkelte kommune. Det bliver for dyrt for borgerne. Med fri konkurrence har man muligheden for, at også de tyndt befolkede områder får en effektiv betjening.

**Svend Heiselberg (V):**

Man kan måske lettest finde en sammenligning med hensyn til ophævelse af loven om godstransport i Norge, hvor man har konstateret, at koncessionsreglens ophævelse har resulteret i et væsentlig forbedret transportudbud selv i de mindste bygder, især fordi den tidligere koncessionering kun gjorde koncessionsindehaverne interesseret i en givende kørsel.

Samtidig med et større tilbud har man også i Norge kunnet konstatere relativt lave priser, selv til de yderste ender af landet. Det mener jeg trods alt godt vi kan drage lære af.

Det forholder sig sådan, at Danske Vognmænd rent faktisk har fået lovforslaget til udta-

[Svend Heiselberg]

lelse allerede den 30. december, og mig bekendt har man også den 5. januar fra Danske Vognmænd svaret ministeriet og kommenteret lovforslaget fra A til Z, og jeg synes også, der er tale om en positiv udtalelse fra dem.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Jeg skal ikke trække tiden ud på denne sene torsdag eftermiddag, men jeg ved ikke, hvad det er for ruter, hr. Ikast taler om, som er opstået i de senere år.

Som jeg sagde i min indledning, er vi bestemt ikke blinde for, at der er nogle problemer, som vi skal have løst inden for dette system omkring godskørsel. Jeg tror, det var ministeren, der sagde, at fragtmandssystemet gav ingen forpligtelse. Jo, det gør. Efter min mening giver en fragtmandstilladelse også en forpligtelse til at køre på ruten. Ellers kan vi sørge for, at denne forpligtelse kommer. Det er ministerens opgave at sørge for, at noget sådant kommer ind i loven.

Men jeg ved ikke, hvad det er for nogle ruter, som hr. Ikast mener er opstået. Er det firmakørsel, hr. Ikast taler om, eller er det landmændenes kørsel med deres egne og andres produkter? Er det det, som hr. Ikast taler om, for det kan vi da så sandelig godt tage fat i, og det synes jeg også vi skulle tage fat i.

Endelig må jeg sige – og det vil jeg også gerne sige til vognmændene, hvis de hører dette – at vi også må bede vognmændene om at holde orden i deres egne rækker. Vi er interesseret i at opretholde et system, hvor det er muligt at få gods frem til de ydre områder fra dag til dag, og det kan vi med det system, vi har i dag. Det tror jeg ikke vi kan med det system, som ministeren og regeringspartierne foreslår.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Blandt de mange nye godsforsendelsesmåder – med ponyvogne eller vogne under 6 t – der i dag findes under forskellige mærker, eksempelvis AE Post – uden at ville reklamere for nogen – er der i dag et antal på 20-25 firmaer, der opererer overalt i Danmark. De skulle altså lukkes, og disse mennesker skulle gøres arbejdsløse efter det, hr. J. K. Hansen siger, for efter den lov, hr. J. K. Hansen vil bevare, er det

kun tilladt for fragtmændene at køre i disse områder. De andre overtræder lovens ord og bogstav.

**Arne Melchior (CD):**

Jeg skal beklage min sene ankomst og oplyse, at den ikke skyldes forsømmelighed, men at jeg var optaget som formand i Forsvarsudvalget, hvor vi havde delegationer. Dagens forløb har, som de tilstedeværende ved, været lidt anderledes, end man egentlig kunne forudse. Derfor dette sammenfald i tid.

Og da vi ikke i vort parti holder os med færdigskrevne taler, som vi bare kan give en kollega, så kommer jeg altså lidt sent i ordførrækken.

Jeg er da glad for, at hr. J. K. Hansen har savnet min tilstedeværelse, for det kan ikke være partiet CD's tilstedeværelse, han har savnet, eftersom ministeren jo, hvad der burde være kendt, er et skattet medlem af CD.

Jeg skal så, for at vi ikke skal mangle i referatet af denne debat, udtale min respekt for, at trafikministeren har taget fat på denne sag, som har ligget og simret i adskillige år. Jeg kan, uden at det vil overraske nogen, meddele, at CD kan tilslutte sig intentionerne i lovforslaget, og de mere teknisk betonedede ting vil der nok blive lejlighed til at se på i udvalget.

**Trafikministeren (Nør Christensen):**

Jeg vil gerne citere fra lovforslagets bemærkninger side 9 under punkt 11 med speciel adresse til hr. J. K. Hansen:

»Lovforslaget er forud for fremsættelsen sendt til høring hos de myndigheder og organisationer m.v., der berøres af forslaget.«

Tydligere kan det vel ikke siges til hr. J. K. Hansen. I det hele taget har hr. J. K. Hansen under debatten i dag været overordentlig overbetydende. Jeg er modsat bekymret for hr. J. K. Hansen, som ikke vil være med til lidt nytænkning.

Det kan heller ikke have passeret hr. J. K. Hansen, hvis han da overhovedet har hørt efter, at antallet af tilladelser i en ca. 14-årig periode er faldet fra ca. 420 til 300. Og det kan heller ikke have passeret hr. J. K. Hansen, at ingen er forpligtet til at køre på en fragtmandsrute, såfremt den ikke er rentabel.

Jeg tror i det hele taget, at lovforslaget vil være med til at skaffe orden i vognmandsrækker-



[Trafikministeren]

ne – det fremgik også af mit indlæg – og jeg tror også, at hr. J. K. Hansen skulle prøve at få lidt mere orden i egne rækker.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Det sidste, som ministeren sagde, vil jeg vælge at overhøre. En minister kan ikke være bekendt at stå og sige her, at man skal forsøge at få orden i egne rækker. Det er jo ministeren, der har lavet en fejl, og det må vi så få gjort godt i Folketingets Trafikudvalg.

Jeg vil godt have at vide, hvornår ministeren har sendt denne sag til høring i amterne. Det er i hvert fald underligt, at disse høringssvar ikke ligger i ministeriet i dag. Amtsrådsforeningen har ikke sendt sit høringssvar til ministeriet endnu, så meget ved jeg.

Jeg vil godt have at vide, hvornår ministeriet har sendt denne sag til høring i amterne. Man har i hvert fald ikke fået høringssvar, og man har ikke kunnet indrette sit lovforslags bemærkninger efter de høringssvar, som måtte komme fra amterne og for den sags skyld fra chaufførernes organisation og fra vognmandsorganisationen.

Så ministeren må nok alligevel gå her op og sige, at han vil gå hjem og tænke over det her og holde orden i egne rækker. Og så skal han lade være med at anbefale andre noget sådant, for de henvendelser, som vi har fået, tyder i hvert fald ikke på, at ministeren har fuldstændig orden i egne rækker.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Udvalget om Offentlige Arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

**Meddelelser fra formanden:**

**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

*Miljø- og Planlægningsudvalget (24/2 88):*

Udtræder: Gade (SF)

Ny stedf.: Rahbæk Møller (SF)

Udtræder: Hans Jørgen Holm (V)

Ny stedf.: Niels Anker Kofoed (V)

*Uddannelsesudvalget (24/2 88):*

Udtræder: Jørgen Estrup (RV)

Ny stedf.: Marianne Jelved (RV)

*Miljø- og Planlægningsudvalget (25/2 88):*

Udtræder: Rahbæk Møller (SF)

Ny stedf.: Gade (SF)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 26. februar 1988, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 16.26