

Mødet udsat kl. 11.51.

Mødet genoptaget kl. 13.00.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 23: Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 26/10 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Sonja Mikkelsen (S):

Dette lovforslag er lille, men ikke mindre væsentligt for vognmandserhvervet og for dem, der virker i vognmandserhvervet, uanset om det er vognmændene eller chaufførerne, vi taler om. På Socialdemokratiets vegne skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse, og at vi giver det en hurtig behandling igennem udvalget.

Forslaget indebærer en skærpelse af håndhævelsen af loven. Det betyder, at politiet får hjemmel til at tilbageholde et motorkøretøj, der udfører godskørsel for fremmed regning uden tilladelse. Det giver også politiet hjemmel til at ransage køretøjer for at konstatere, om der er tale om ulovlig kørsel, men det skal siges i den forbindelse, at ejeren eller føreren af køretøjet får mulighed for at få prøvet den afgørelse, som politiet træffer, for domstolene.

Der bliver også mulighed for, at politiet kan konfiskere et køretøj, men det er selvfølgelig kun i tilfælde, hvor der er sket nogle grove overtrædelser eller det er et gentagelsestilfælde. Man må vel sige, at det er det, man griber til i yderste nød, hvis man ikke kan få et menneske til ellers at overholde loven.

Der er også nogle andre ændringer, nogle småting. Det ene drejer sig om, at man konstaterer, at betalingsstandsning også kan føre til rekonstruktion af et selskab. Det ved vi jo godt det kan, men det har altså betydning for, hvordan en tilladelse behandles. Endelig bliver Vejtransportrådets medlemsantal udvidet fra 7 til 8. Det er noget, der ensidigt tilgodeser arbejdsgiverne, og det accepterer vi at man gør i det tilfælde,

fordi man så også kan tilgodese eksportvognmændene, som har nogle særlige vilkår at arbejde under.

De skærpede håndhævelser vil fremme en lige konkurrence på lovlige vilkår i erhvervet, og det er vi tilfredse med. Det betyder nemlig, at man vil sikre ordnede løn- og arbejdsvilkår og også sørge for, at arbejdet udføres på en både fagligt og økonomisk forsvarlig måde. Det kan erhvervslivet som helhed, de, der bruger vognmandserhvervet som transportører, være yderst tilfredse med. Så derfor en anbefaling af lovforslagets hurtige vedtagelse.

Erik Jacobsen (V):

Venstre finder generelt, at forslaget rummer en række positive elementer, og vi lægger i denne forbindelse vægt på, at strammingerne af godskørselsloven sker på en sådan måde, at retssikkerheden ikke tilsidesættes.

Til det, at ændringerne bidrager til at sikre den frie konkurrence og lige vilkår inden for godstransport ad landeveje, at ændringerne harmonerer med EU-vismandsrapporten fra juni 1994, undersøgelsesudvalgets rapport om landevejstransporten i det indre marked, samt at ændringerne er forhandlet med de berørte organisationer, og til lovforslagets enkelte punkter har vi følgende bemærkninger:

Forslagets nr. 1 og 2: Vi finder ændringerne relevante, når det som i det fremsatte forslag kan sikre repræsentation fra transportbranchen, samtidig med at tyngdepunktet i Vejtransportrådet mellem transportkøbere og -udøvere ikke forrykkes.

Til forslagens nr. 3: Vi finder det både rigtigt og naturligt, at vognmandserhvervet bliver lige-stillet med de øvrige erhverv i forhold til betalingsstandsningensinstitutionens intentioner.

Og til forslagens nr. 4-6: Venstre kan tilslutte sig de foreslåede stramminger, under forudsætning af at den kontrollerende myndighed, dvs. politiet, har den fornødne mulighed for på kontroldisponentet, uanset hvornår dette måtte være, objektivt at kunne konstatere, om det fornødne tilladelsesgrundlag er til stede.

Det vil derfor for Venstres vedkommende være en forudsætning, at politiet får en direkte adgang til Færdselsstyrelsens edb-register, på tilsvarende vis som politiet har til Centralregisteret for Motorkøretøjer. Kun derved kan man sikre, at der ikke tilbageholdes køretøjer alene på grund af en eventuelt glemt tilladelse med de deraf følgende ofte alvorlige konsekvenser for vognmand og transportkøber.

For så vidt angår lovforslagets nr. 6, anser Venstre konfiskation for et yderst alvorligt skridt, hvorfor vi lægger vægt på, at denne mulighed ikke bør anvendes, før alle andre sanktionsmuligheder har været i anvendelse, uden at man derved har kunnet standse ulovlighederne.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at der ud over ændringer i loven vil blive udarbejdet en ny bekendtgørelse om godskørsel, og at der vil blive stillet skærpede økonomiske krav til vognmændene, ligesom ministeriet vil skærpe kursuskrauet til erhvervet. Venstre har ingen bemærkninger hertil.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne til lovforslaget, at dette er ét blandt flere elementer i en aftale indgået mellem trafikministeren, skatteministeren og vognmandsorganisationerne i forbindelse med indførelse af vejbenyttelsesafgift. Venstre skal understrege, at vi ikke herved har taget stilling til andre elementer i den nævnte aftale, men alene til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel. På denne baggrund skal Venstre tilsige vores positive medvirken til den videre behandling af nærværende forslag.

Der er nogle få ting, som vi ønsker at se nærmere på under udvalgsarbejdet, men vi kan som helhed bakke op om det fremsatte forslag.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan også støtte lovforslaget, i hvert tilfælde nr. 1 og 2.

Det er således, at en udvidelse af vognmandserhvervet har været på tale i mange år, og jeg glæder mig over, at det nu endelig har fundet sin rette balance i udvalget og dermed også løsningen på formandsproblemet og stemmetsafgørelsen. Det har været et problem i nogle år i Vejtransportrådet, og at også det er blevet løst i denne forbindelse hilser vi meget velkomment.

Vedrørende betalingsstandsningen og hele den problematik, som vi jo i mange år har haft oppe i Vejtransportrådet og Persontrafikrådet, ser jeg her en løsningsmodel, som vi kan anbefale, således at vi undgår piraterne, altså dem, der kører ulovligt og dermed trykker priserne. Gang på gang ser vi disse konkursryttere, og at vi nu får hold på dem synes jeg er meget væsentligt. Det er ønskeligt, at vi i så stor enighed som muligt i dette høje Ting kan gå ind og støtte et erhverv, for det kan ikke passe, at et veldrevet og godt firma skal sætte penge til på grund af nogle pirater, der trykker priserne, fordi de har

overstået en betalingsstandsning og er kommet igen.

Derimod nr. 4: Der har vi et antal spørgsmål til ministeren. Det drejer sig her om miljøgodkendelser, de såkaldte orange tilladelser. Jeg kan ikke læse noget om det i lovforslaget. Jeg ved godt, det er en yderligere opstramning af loven, som den er i dag, men vi må nok diskutere det under udvalgsbehandlingen, og jeg vil gerne bede ministeren – om ikke andet så på et senere tidspunkt – svare på det.

Vi har et stort problem i Sønderjylland, nemlig at der transporteres affald ind i Danmark fra Tyskland, som har et meget stort overskud af affald. Miljøministeren har netop redegjort i Miljøudvalget for disse A-, B- og C- godkendelser og orange godkendelser for at transportere plastic ind i Danmark. Jeg vil gerne bede ministeren om at se på dette problem, således at vi, når vi er i gang, samtidig kan tage det med, så politiet kan kontrollere, at der er en tilladelse til at indføre affald til Danmark, for den tilladelse findes ikke i dag.

Jeg ved godt, det er miljøministerens ressortområde, men hvis politiet kan gå ind og kontrollere tilladelserne her, så burde vi også tage det sidste skridt, således at vi får miljøgodkendelserne med. Som det står her, er vi enige, men for vognmandsbranchen som helhed med hensyn til de overskridelser og overtrædelser, der findes i dag, vil vi kunne løse problemet, hvis vi får det næste punkt med.

Hvad angår politiets ransagninger, har jeg et teknisk problem. Hvad nu, hvis det er SPF-grise, altså grise, som er fuldstændig rene for bakterier, og man åbner for en ransagning, hvem har da erstatningsansvaret? Jeg forlanger ikke, at ministeren skal svare på stående fod, men vi vil gerne vide det i udvalget, for det er et problem, der er rejst fra visse transportkøbere. Hvad hvis der sker en ransagning og man har materiel eller kød i vognene, som ikke tåler, at man kigger nærmere på det?

Ellers kan vi anbefale forslaget, og vi vil så ganske afgjort stemme for, at Færdselsstyrelsens edb-anlæg åbnes for politiet.

Tommy Dinesen (SF):

Når nu både hr. Kaj Ikast og hr. Erik Jacobsen har været inde på politiet i denne her forbindelse – og det er jo ikke helt irrelevant – vil jeg godt sige, at vi fra SF's side gerne så, at der kom et specielt trafikpoliti, som havde med vognmandsområdet at gøre. Det har været foreslået

af bl.a. SiD her i sommer, fordi det har vist sig adskillige gange, at det er de samme, der ligger og laver alle numrene, dem, som er blevet kaldt pirater her, og det er jo rigtigt. Et politi af den art ville have mulighed for både at kende de personer, der laver overtrædelserne, men også nogle af de numre, der bliver lavet, og de ville også vide, hvad de skulle kigge efter. Men nok om det foreløbig.

Fru Sonja Mikkelsen var inde på, at det er nogle stramninger, der ligger i lovgivningen. Det skal jeg ikke komme nærmere ind på; det skal jeg hilse med glæde.

Fra SF's side mener vi, at piratvognmændene og deres chauffører skal stoppes, hvis det er sådan, at de ikke efterlever det, der er lovens intentioner. Det har vi altid ment, så det er der ikke noget nyt i, men det er godt, det kommer op i loven her. Man må jo også være klar over, at det jo er den gode vognmand, altså den lastbillejer, der efterlever de forskellige regler osv. og måske er lidt dyrere, som får, hvad skal jeg sige, undskuddet, når der er nogle, der omgår alle de love, der er. Det er den samme holdning, vi har på arbejdsmiljøområdet: De gode arbejdsgivere skal selvfølgelig ikke stilles dårligere, fordi der er nogle dårlige iblandt dem.

Med hensyn til Vejtransportrådet, som bliver udvidet med én: Det synes vi er i orden, men vi vil da godt se på, hvem der nu sidder i det Vejtransportråd, bl.a. fordi et SF-medlem i sin tid røg ud på grund af alder. Det kunne være, at vi skulle se lidt på alderen for dem, der sidder der i dag, eller om man måske skulle have en bredere politisk sammensætning i bestyrelsen.

Jeg vil også godt sige, at jeg adskillige gange har fået kritik af Vejtransportrådet, og det har forbavset mig noget. Jeg kan godt sige her, at det jo er forbavsende, at man i Vejtransportrådet tilsyneladende ikke vil give en vognmand tilladelse til at køre – med baggrund i, at den pågældende havde udstået en straf for 3-4 år siden. Jeg ved, at det har været noget, der har været behandlet adskillige gange. I SF har vi den holdning, at hvis det er sådan, at folk har udstået deres straf, skal det selvfølgelig ikke følge dem altid, heller ikke, når det drejer sig om vognmænd.

Men vi er positive over for forslaget.

Ole Donner (FP):

Fremskridtspartiet kan ikke støtte lovforslaget i den nuværende form. Der er visse elementer i lovforslaget, som vi kan støtte. Vi kan godt støt-

te, at man udvider bestyrelsen med et medlem, og hvordan man skal træffe afgørelse ved stemmelighed.

Så er der nr. 3, hvor man taler om, at der skal være mulighed for rekonstruktion efter betalingsstandsning. Det synes vi er meget godt, men det behøver man jo ikke at sidde og tage stilling til hver gang. Man kunne jo gøre det på den måde, at man sagde, at tilladelsen var gældende, indtil et firma var erklæret konkurs. Det bliver nemlig ret hurtigt bestemt, om den pågældende kan køre videre, og så er der ingen grund til i hvert enkelt tilfælde at skulle se på, om man nu skal have lov til at køre videre med den tilladelse, man har. Det kan jo ske, at firmaet kan rekonstrueres, så det kan køre videre; jeg kan ikke se, at man behøver at tage det op i hvert enkelt tilfælde.

Men hele afsnittet om, at politiet kan tilbageholde køretøjer, og at politiet kan bestemme, at der skal omlastes i visse tilfælde! Man skriver endda i bemærkningerne, at det skal gøres klart for den, der indgår en aftale med en vognmand om transport af gods, at det ikke kan betale sig at benytte uautoriserede vognmænd. Jamen det kan da ikke være rigtigt, at folk selv skal ud at undersøge, om der findes en vognmandstilladelse. Hvis man ringer til en vognmand og beder om at få noget gods transporteret, kan det da ikke være den almindelige mand, der skal have ansvaret for, om den vognmand, han tilfældigvis har ringet til, har den fornødne tilladelse.

Jeg er selvfølgelig indforstået med, at hvis politiet standser en vogn og konstaterer, at vognmanden ikke har tilladelsen i orden, må der ske et eller andet efterfølgende, men det kan ikke være rigtigt, at han ikke kan fortsætte ned til skibet og omlaste varerne. Hvis han kommer med nogle letfordærlige varer eller sådan noget, så skal de altså bare holdes tilbage i nogle dage, indtil der er nogle andre, der har tid til at få dem omlastet. Det kan altså ikke være rigtigt. Vi mener, at det er en politistat, vi er på vej ind i, hvis man vil køre det så groft. Vi er indforstået med, at man følger efter bilen eller beder dem om at stille næste dag med den tomme vogn eller gøre et eller andet, men det kan ikke være rigtigt, at det skal gå ud over den, der beder om at få transporteret nogle varer, og vi mener slet ikke, at det kan være meningen, at der endda skal være mulighed for at straffe den, der bestiller en vognmand, der ikke har tilladelsen i orden.

Selve den bekendtgørelse om godskørsel, som efterfølgende bliver udarbejdet, er vi også lidt betænkelige ved. Man siger, at man kan gennemføre en hel del ting, uden at det behøver at komme i Folketinget – altså ifølge det udvalg, der nu har siddet og arbejdet. Det kan da være meget fornuftigt at udvide nogle kurser fra 2 til 3 uger, men så kunne man da også overveje at lave det sådan, at det ikke er som i dag, hvor man først skal på kursus, så skal man have et eksamensbevis, så kan man søge om at få en tilladelse, og så får man afslag.

Man kunne jo godt lave det i omvendt rækkefølge og sige: Den og den person kan få en tilladelse, men den er betinget af, at han tager den pågældende uddannelse – ikke i omvendt rækkefølge. Der er jo ingen grund til, at folk spilder deres tid i 3 uger med at få en uddannelse inden for godstransport og så bagefter får at vide: Nå ja, det er meget godt, at I har den nu, det må da være rart at have sådan et eksamensbevis, men I kan altså ikke få nogen tilladelse. Så det synes vi at der skulle laves om på.

Så vi må bebude, at vi har en lang række spørgsmål i udvalget. Vi kan i hvert fald under ingen omstændigheder være med til, at man kan tilbageholde køretøjet og afvente en eller anden, der har tid til at komme ud og omlaste det.

Vibeke Peschardt (RV):

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget. Det er vigtigt for os, at der skabes rammer for en sund konkurrence på godskørselsområdet, og en sund konkurrence opnås ved, at det sikres, at reglerne på området overholdes.

Grunden til, at dette forslag er blevet fremsat, er, at der har været problemer med godskørsel uden tilladelse. Det har betydet en ulige konkurrence, og det mener jeg ikke er rimeligt for de vognmænd, der overholder reglerne.

Der bliver nu givet politiet hjemmel til at tilbageholde køretøjer, der udfører godskørsel for fremmed regning uden tilladelse. Med det følger en hjemmel til ransagning af køretøjet for at finde ud af, om godskørsel foretages med eller uden tilladelse. Overtrædes godskørselslovgivningen gentagne gange, er der med lovforslaget nu givet hjemmel til at konfiskere køretøjet.

Endelig indebærer forslaget en udvidelse af Vejtransportrådets medlemstal fra 7 til 8. Også denne del af lovforslaget kan Det Radikale Venstre støtte.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten finder det fint, at der stilles betingelser til erhvervets udøvere. Vi er overbevist om, at det højner kvaliteten i godstransporterhvervet.

Vi synes også, det er fint, at det er muligt at kontrollere, at bestemmelserne bliver overholdt.

Det er ikke lige vores kop te at udvide politiets beføjelser, men i det her tilfælde er det formentlig nødvendigt for at stoppe det misbrug, der finder sted.

Derfor kan vi også støtte, at arbejdet går videre i udvalget.

Arne Melchior (CD):

CD tilslutter sig fuldt ud lovens intentioner og også regelsættet, som det er stillet op, så jeg kan gratulere trafikministeren med den tilslutning, han har fået her i dag.

Jeg vil også yderligere gratulere med, at dette forslag i modsætning til visse andre forslag, der for tiden ligger i Folketinget fra forskellige ressortområder, tilsyneladende er så grundigt forberedt, som sådan noget kan gøres, og som det også helst bør gøres, idet lovforslaget jo altså er et resultat af det udvalgsarbejde, der blev startet i efteråret 1993, som der står i bemærkningerne.

Men når man læser afsnittet om, hvad det udvalg er nået frem til, så møder man dér en række forskellige udtryk, som man ikke rigtig kan forstå hvad dækker over.

Tre gange står der: »Der var enighed om det«, »der var enighed om«, og »der var i udvalget enighed«; det kan man da forstå. Andre gange bruges der andre udtryk som: »udvalget finder«; det står der i spalte 2 i bemærkningerne. Er det så hele udvalget, og er det så også i enighed? Et andet sted står der: »Efter udvalgets opfattelse bør . . .«, og »i øvrigt er det udvalgets generelle opfattelse«. Er det så også et enigt udvalg? Og et tredje sted står der: »Tilladelsen bør synliggøres«. Er det så hele udvalget? Altså, har der i udvalgsbehandlingen været enighed mellem statens repræsentanter og de organisationer, der har været inddraget? I så fald kunne det godt være fremgået, at der var enighed. Jeg tror, at der et enkelt sted står noget om »udvalgets generelle opfattelse«.

Alt det synes jeg er at lade læseren være i tvivl om, hvordan stemningen og synspunkterne i udvalget egentlig var. Men jeg vil være glad, hvis ministeren kan bekræfte, at der på alle disse områder, uanset hvad det er for udtryk, man har benyttet, har været enighed.

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-

portørerne er opmærksom på, hvilken kvalitet af vognmandsvirksomheder de anvender i arbejdet.

Hr. Ole Donner er fundamentalt imod lovforslaget og dramatiserer vældigt spørgsmålet omkring en tilbageholdelse. Principielt er der vel ikke meget andet at sige til det, end at der her gælder de samme bestemmelser, som ville gælde ved enhver anden utilfredsstillende transport, og at det er sådan, at hvis man ikke har en køretilladelse, så kører man illegalt med gods for fremmed regning.

Et andet eksempel, hvor man kan få tilbageholdt sit køretøj, kan være, hvis bremserne ikke er i orden f.eks., eller hvis man benytter sig af en vognmand, der har et køretøj, som ikke opfylder færdselslovens bestemmelser. Så at dramatisere det på den måde, hr. Ole Donner gør det, finder jeg ikke er i overensstemmelse med det, der tilsigtes med lovforslaget.

Men man må jo vælge, hvad man vil, og det må hr. Ole Donner også. Hvis hr. Ole Donner vælger den linje, som han har lagt op til her, så sker der ikke nogen højnelse af færdselssikkerheden og heller ikke af fair konkurrence inden for vognmandserhvervet.

Det, regeringen har lagt op til, er en holdning, der siger, at vi skal prøve at gøre en indsats for mere fair konkurrence inden for vognmandserhvervet, så de, der overholder reglerne, får bedre og mere fair konkurrencebetingelser, ved at vi kommer efter dem, der ikke opfylder reglerne.

Samtidig er der helt klart et færdselssikkerhedselement, som man ikke skal underkende, nemlig at få bedre køretøjer på vejene.

Jeg takker for de generelt positive bemærkninger, der har været, og som sagt til hr. Arne Melchior, så må vi da – og vil også gerne – komme nøjere tilbage til udvalgets arbejde og anbefalinger og dechifre, hvad der har ligget i udvalgets kommentarer til dette og hint, herunder selvfølgelig også se på, hvad der kan udmøntes i en bekendtgørelse.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg takker mange gange for ministerens indlæg. Jeg stillede spørgsmålet angående miljømæssige godkendelser. Jeg forlangte ikke noget direkte svar i dag, men jeg vil godt have en tilkendegivelse fra ministeren om, hvorvidt ministeren vil samarbejde med miljøministeren, således at politiet får en tilladelse, for det lader til, at man

ikke i grænseområderne tør tilbageholde bilerne, fordi politiet ikke har den nødvendige fuldmagt.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne sige til ministeren, at jeg ikke mener, jeg dramatiserer. Det, der står i lovforslaget, er, at hvis den pågældende vognmand ikke har en tilladelse, skal man tilbageholde køretøjet, og det skal omlastes, og det vil altså medføre store gener for den, der har afsendt godset.

Man skriver, at det skal ligge klart for enhver, at man skal lade være med bruge uautoriserede vognmænd. Det mener ministeren er en dramatisering. Det kan jeg slet ikke forstå, og så sammenligner ministeren det med, at man også kan tilbageholde et køretøj, der ikke har nogen brems. Jamen i det tilfælde får kunden da ikke bøde. Det er da heldigvis ikke endnu sådan – det bliver det måske – at kunden skal ud at prøve bremserne på den pågældende vognmands køretøj, inden han overlader godset, for at være sikker på, at det når frem. Derfor er det en gevaldig stramning over for den kunde, der skal have transporteret noget gods.

Det mener jeg ikke er en overdramatisering, og derfor kan vi under ingen omstændigheder være med til det forslag. De andre bestemmelser om at få adgang til edb-anlæg og ændre ordet »Vejtransport« til »Direktoratet for Færdselsstyrelsen« og sådan nogle store ting kan vi godt være med til.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ministeren sagde i sit svar til mig, at han virkelig ikke kunne vide, om nogen f.eks. med hensyn til sikkerhedsstillelse havde foreslået 60.000 kr., 90.000 kr. eller 100.000 kr. Nej, det er klart, at ministeren ikke kan vide det, men det var heller ikke det, jeg spurgte om. Jeg spurgte, om har jeg ret, når jeg læser den udførlige tekst; jeg takker i øvrigt for, at man har udlejligt sig med at skildre, hvad udvalget har beskæftiget sig med, og hvad det har ment – sådan, at man var enig om alle de spørgsmål, også dér, hvor der ikke står ordet enighed. Når der ved nogle punkter står »enighed«, ved andre punkter står, at det var »udvalgets opfattelse«, et tredje sted står »generelle opfattelse«, og ét sted står »der bør«, er det så også alle, der mener det? Er der enighed, når det gælder det færdige udvalgsarbejde? Det er ret vigtigt både for os og andre, der læser

dette lovforslag, at vide, om ministeriets repræsentanter, herunder Færdselsstyrelsens, og de organisationer, der er inddraget, nåede til enighed, da de var færdige – ikke, hvilke forslag der var på bordet undervejs.

Det vil jeg bede ministeren svare på nu eller senere, ligesom jeg gerne ville have svar på mit andet spørgsmål, som var: Hvis det altså var et enigt udvalg, har ministeren så i sin færdiggørelse af lovforslaget, som det foreligger for os, rettet sig efter disse »bør« eller anbefalinger, eller hvad det nu er, fra udvalgets side, således at lovforslaget fremtræder som en helhed fra statens side, fra regeringens side og fra de involverede organisationers repræsentanter? For så er det hele, som jeg sagde før, jo meget nemmere. I hvert fald har vi brug for – ja, næsten krav på – at få denne viden.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Den viden, som hr. Arne Melchior efterlyser, er naturligvis vigtig, og den skal hr. Arne Melchior selvfølgelig også have, når den ønskes indhentet. Det vil jeg gerne kommentere på følgende måde:

På alle punkterne i lovforslaget er der enighed, og jeg følger den enighed, der har været under udvalgsarbejdet, dog undtaget punkt 1. Hvad det angår, har der været et ønske fra organisationerne om, at man, for så vidt angår Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksporthvognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, var repræsenteret med ét medlem hver i Vejtransportrådet. Det, der nu foreslås, er, at man udpeger 2 medlemmer i fællesskab.

Men ellers var der enighed om alle øvrige punkter i lovforslaget under udvalgsarbejdet.

Hr. Kaj Ikast gør opmærksom på, at miljøgodkendelserne – og jeg formoder, det må være rigtigt – henhører under et andet ressortområde. Dertil kan jeg sige, at jeg gerne vil undersøge forholdene vedrørende udstedelse af miljøgodkendelser og de særlige problemer, det måtte give i Sønderjylland med hensyn til denne transport.

Over for hr. Ole Donner er der vel blot at konstatere, at der vel må siges at være principiel uenighed mellem regeringen og Fremskridtspartiet om det formålstjenlige i selve lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg siger ministeren tak for det klare svar, men mit andet spørgsmål har ministeren stadig væk ikke berørt. Er det sådan, at denne dejlige situation, ministeren har været i, nemlig at have et så godt som hele vejen igennem enigt udvalg, også har ført til, at ministeren i sin færdiggørelse af lovforslagets ordlyd har rettet sig efter disse enstemmige anbefalinger?

Hvis ministeren vil kunne nikke til det, er han fri for at gå herop igen, og det kan også være, at jeg skal vente til udvalgsarbejdet. Men jeg går ud fra, ministeren kan indse, at det er ganske interessant at vide, om det, vi præsenteres for, er det samme som det, udvalget begyndte med, eller om udvalgets enige indstillinger og forslag og ønsker alle har fået til følge, at ministeren har gjort det, som udvalget har bedt om.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg kan bekræfte, at det er tilfældet, men må gentage, at det ikke gælder punkt 1, som jeg redegjorde for før.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 4:

Forslag til folketingsbeslutning om investeringer i kollektiv trafik.

Af Aage Frandsen (SF) m.fl.
(Fremsat 13/10 94).

Forslaget sattes til forhandling.