

[Trafik- og kommunikationsministeren]

det ændringsforslag, som hr. Helge Mortensen her anbefalede, for jeg forstår ikke helt, hvorfor Socialdemokratiet og SF har fundet det nødvendigt at stille forslaget om en obligatorisk autorisationsordning for fragtcentraler. Jeg må i hvert tilfælde sige, at det, der er lagt frem af regeringen, ikke er et oplæg til anarki på området.

Det er også derfor, tror jeg, at fragtmændene vel ikke har ladet sig besnække, men har accepteret, at udviklingen nu går i den retning, som de nu også har indstillet sig på. Organisationen Danske Vognmænd ønsker jo ikke i dag en ordning som den, der er foreslået.

Det, som var afgørende for Danske Vognmænd, var jo spørgsmålet om de eksisterende fragtcentralers skatteforhold, og efter den kontakt, jeg har haft med skatteministeren, er der nu givet løfte om, at de eksisterende fragtcentraler vil beholde fritagelsen for betaling af ejendomsskatter i en årrække. Derved vil der blive givet fragtmændene den fornødne tid til at omstille sig til de nye forhold, og fragtmændene vil få den fulde frihed til at indrette fragtmandssystemet på den mest hensigtsmæssige måde, så det svarer til dagens krav. Der er ingen tvivl om, at systemet vil fungere mindst lige så effektivt som i dag.

Jeg har med stor interesse – og det sagde jeg også under førstebehandlingen – fulgt det meget store arbejde, som fragtmændene og vognmændene har gennemført i sommerens løb, efter at dette forslag var til behandling i den foregående folketingsssamling. Den konklusion, jeg har draget af det, er, at de netop gennem det oplæg, de har udarbejdet, har vist, at de vil være i stand til frivilligt og inden for de rammer, som nu engang gives i dette samfund, at lægge fragtvirksomheden til rette på en særdeles effektiv måde. Derfor skal jeg, selv om jeg ikke skal gå i dybden, trods alt knytte et par kommentarer til ændringsforslagets indhold, selv om jeg ikke finder, at det er nødvendigt i den givne sammenhæng.

Jeg har understreget under udvalgsbehandlingen, at den ordning, der foreslås, vil blive svær at administrere. Det er jo ikke nærmere præciseret, hvad der skal forstås ved en fragtcentral, eller hvad der forstås ved stykgods, og der lægges i virkeligheden op til en meget vidtgående regulering, som vil omfatte langt flere virksomheder end dem, der i dag har autorisation.

Der står også, at der skal være en transportforpligtelse, som ikke gælder for centralerne i dag, og der vil derfor blive tale om en helt ny type centraler, hvor de samme grænsedragningsvanskeligheder vil opstå, som er en af grundene til, at den nuværende lov ikke gør fyldest. Det vil indebære en forøget administration. Også af den grund afviser jeg ændringsforslaget, idet det slet ikke er i overensstemmelse med regeringens målsætning: afbureaukratisering.

Jeg vil derfor anbefale, at man stemmer imod det ændringsforslag, som er stillet af Socialdemokratiet og SF.

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Til ministerens svar vil jeg gerne sige, at det vel ikke kan være rigtigt, at vi ikke kender begrebet fragtcentraler i dag, men jeg er enig i, at når de får en autorisation, skal det måske defineres anderledes.

Det, vi har anvist i bemærkningerne til ændringsforslaget, er, at en fragtcentral dækker et geografisk område, hvor man har en forpligtelse til at levere til de adressater, som ligger i det pågældende område.

Hvordan foregår det i dag med hensyn til adskillelsen mellem stykgods og andet gods? Det foregår på nøjagtig samme måde, også med hensyn til leveringsforpligtelsen, idet det er med i koncessionen for de enkelte fragtmænd i dag. Det er bare et spørgsmål om, at man i stedet for at skulle godkende de hundreder af fragtmænd kun skal godkende forholdsvis få fragtcentraler, hvorigennem fragtmændene så får samme forpligtelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslaget om indsættelse af en ny paragraf

forkastedes, idet 51 stemte for, 67 imod.

§§ 3–19

vedtoges uden afstemning.