

udstedelse af hhv. "hvidt" og "blåt" kvalifikationsbevis, og som også nogle private kørelærere gennemfører, både for så vidt angår indholdet og varigheden af de enkelte fagområder, er betydeligt anderledes og meget mere omfattende end disse.

AMU dækker således et uddannelsesbehov inden for transportområdet, som ligger langt ud over den blotte erhvervelse af kørekort og udstedelse af »hvidt« og »blåt« kvalifikationsbevis hos private kørelærere, og der bør derfor ikke foretages sammenligninger mellem de to områder.

Jeg skal tillade mig afslutningsvis at henvise til besvarelse af spørgsmål nr. 2841 af 9. juni 1997 fra Brian Mikkelsen (KF) om disse forhold og om priserne på AMU-uddannelserne.

Spm. nr. S 2757

Til statsministeren (14/7 97) af:

Ulla Tørnæs (V):

»Vil statsministeren redegøre for, hvorledes den kommende nedlæggelse af toldcenteret i Esbjerg harmonerer med regeringens landsplanredegørelse af marts 1997, hvoraf det fremgår, at regeringen har udpeget Esbjerg til overordnet transportknudepunkt?«

Begrundelse

Af landsplanredegørelsen »Danmark og europæisk planpolitik«, marts 1997, fra miljø- og energiministeren fremgår det s. 62, at regeringen har udpeget Esbjerg til overordnet transportknudepunkt. Det hedder således, at »Regeringen mener, at der bør arbejdes hen imod et netværk af transportknudepunkter, hvor bil, tog, skib og i visse tilfælde fly mødes, som kan sikre en hurtig og effektiv håndtering af person- og godstransport. Knudepunkterne skal medvirke til, at den enkelte borger og virksomhed træffer et bæredygtigt transportvalg. De overordnede transportknudepunkter bør organiseres i sammenhæng med de internationale trafikakser og skal gøre det muligt i praksis at foretage bæredygtige transportvalg ved lange rejser og varetransporter.« ...»Danmarks mange havnebyer giver et godt grundlag til fremme af søtransport af mange varer, for hvilke trans-

porthastigheden er af mindre betydning. En nem adgang til at omlade gods mellem coaster og jernbane i havnene vil kunne styrke alternativer til godstransport på lastbil over lange afstande.« En forudsætning for at kunne imødekomme regeringens krav til de overordnede transportknudepunkter, jf. ovenstående, må nødvendigvis være, at der hertil er knyttet et toldcenter.

Svar (28/7 97)

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen): Spørgsmålet har været forelagt skatteministeren, der har oplyst følgende:

»Baggrunden for etableringen af toldcentre er et initiativ fra Told- og Skattestyrelsen, der bygger på et omfattende forarbejde, som er dokumenteret i bl.a. en rapport omfattende hele toldopgaven (Toldrapporten).

Placeringen af de 8 toldcentre rundt om i landet er gennemført på baggrund af en grundig analyse af, hvordan arbejdsopgaverne mest hensigtsmæssigt kan udføres. Told/Skat skal på den ene side leve op til erhvervslivets krav om en hurtig frigivelse af importerede varer og en faglig kompetent service samtidig med, at de på den anden side skal leve op til EU's krav og forventninger om en effektiv kontrol; ikke mindst i forhold til grænseoverskridende økonomisk kriminalitet.

Ved placeringen af toldcentre blev det samtidig besluttet, at Told/Skat fortsat skal være til stede dér, hvor erhvervslivet har behov for det. Derfor etableres der samtidig flere toldekspeditionssteder, som kan servicere erhvervslivet forskellige steder.

Der vil således blive etableret et toldekspeditionssted på havnen i Esbjerg, som kan servicere havnen og erhvervslivet omkring Esbjerg i mindst samme omfang som den nuværende toldekspedition.

Der sker således ingen forringelse af de nuværende muligheder for at udvikle Esbjerg som et transportknudepunkt, hvor flere trafikarter mødes, og hvor byen fortsat fungerer som "gateway" mod vest.

Efter min opfattelse er der derfor ingen konflikt mellem placeringen af de nye toldcentre og toldekspeditionssteder i forhold til regeringens landsplanredegørelse.«