

er det primært staten, der får indtægten, med undtagelse af Københavns og Frederiksberg Kommuner, hvor man har en aftale om, at man deler i porten.

Det, vi nu giver mulighed for, er sådan set at udvide den ordning, man har i Københavns og Frederiksberg Kommuner, til at gælde for alle kommuner, så kommunerne kan vælge at gå ind i denne løsning, og det vil de selvfølgelig gøre i den udstrækning, de har en forventning om, at det kan give dem en indtægt.

Jeg kan sige, at den indtægt, man har i dag fra p-afgifterne for statens vedkommende, er 50 pct. af det, der kommer ind fra Københavns og Frederiksberg Kommuner, dvs. 33 mio. kr. om året, og 65 mio. kr. fra resten af landet. De sidste 65 mio. kr. skal vi altså nu i princippet til at dele med kommunerne i det omfang, kommunerne vil ind i ordningen.

Man kan jo også forestille sig, at det måske vil indebære, at der faktisk bliver en samlet større indtægt på det her område, og derfor bliver der flere penge til deling. Men det må erfaringerne vise, også når vi ser, hvilken interesse kommunerne har for at indgå i denne ordning.

Under alle omstændigheder er jeg indstillet på at sætte den i værk så hurtigt som muligt. Vi har en aftale klar med Kommunernes Landsforening om, hvordan vi gør det, og der går brev ud til kommunerne om ordningen, så snart der er grundlag for det her i Folketinget.

Så har jeg lige en enkelt bemærkning om det med definitionen af en traktor. Man kunne selvfølgelig godt bruge den model, som hr. Fransaard nævnte, at man kunne skrive på traktoren »Dette er en traktor«, men det kræver jo alligevel, at der ligger en definition bag, og definitionen er altså nu ændret som følge af et direktiv.

Når vi laver ændringen, er det jo netop, fordi vi ikke vil beskyldes for at lave tekniske handelshindringer, men det er altså ikke på direktivplan, at man bestemmer, hvor hurtigt køretøjerne må køre i Danmark. Det er stadig væk vores suveræne afgørelse, og derfor er det ikke med, at vi nu accepterer, at man kan importere traktorer, der kan køre 40 km/t. Vi har ikke samtidig sagt, at vi også skal lade dem køre 40

km/t på de danske landeveje. Bilerne i Danmark kan også køre langt mere end både de 80 km/t og de 110 km/t, men det forhindrer jo ikke, at vi kan importere dem. Men det er altså et spørgsmål om definitionen af traktorer, ikke et spørgsmål om, hvor hurtigt de må køre, når de er ude at køre på landevejen.

Jeg vil gerne sige tak for den overvejende positive modtagelse af lovforslaget og håber, at vi kan få en hurtig behandling i udvalget. Jeg skal i hvert fald bistå, så godt som jeg nu kan, til en hurtig behandling.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Vi vil altid gerne være med til at hjælpe et lovforslag igennem, hvis det er sådan, at det er sagligt begrundet, men vi finder faktisk ikke, at det er sagligt begrundet, at arbejdsgiverne skal forestå den administration. Det kan godt være, at arbejdsgiverne får en eller anden betaling, det får de i nogle situationer, for opkrævningen, men det fremgår nu ikke ret konkret af lovforslaget.

Efter min mening har man gjort sig stor anstrengelse for at kunne skrive så enkelt et lovforslag så kompliceret, som det nu er tænkeligt. Jeg synes egentlig, at den ny minister skulle prøve at se, om hun ikke kunne lære embedsmændene at skrive lovforslagene lidt tydeligere, end tilfældet er her.

Men som sagt har vi ikke givet noget tilsagn om, at vi vil være med til, at arbejdsgiverne skal forestå den administration.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Første næstformand (Birte Weiss):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.