

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 52:

Forslag til lov om godskørsel.

Af trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen).

(Fremsat 12/10 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Helge Mortensen (S):**

Også her er der tale om en genfremsættelse og næsten i uændret skikkelse, og jeg vil i den anledning sige, at dette forslag skal være velkommen tilbage til udvalget. Vi blev jo af valget i april måned afbrudt i en interessant diskussion i udvalget, nemlig om det fremtidige fragtmændssystem, vilkårene for dette og sikkerheden for, at det fortsat kan forsyne alle egne af landet med gods fra den ene dag til den anden.

Vi har naturligvis ligesom ministeren bemærket, at der i dag er en anden vurdering af godkendelsessystemet for fragtmændene, end der har været tidligere. Men hvad angår fragtcentralerne, må jeg sige, er vi ikke parat til at drage den samme konklusion, som ministeren gør, nemlig at der ikke skal være nogen form for regulering eller lovgivningsmæssig status for fragtmændscentralerne. Det mener vi fortsat der er god grund til at have, idet det jo er fragtcentralerne, der er nøglen til det system, som vi har på fragtmarkedet i dag.

Og så vil jeg sige, at den nye § 16, der er kommet ind siden sidste fremsættelse, og som går ud på, at der kan ske tilbageholdelse af et motorkøretøj, såfremt der udføres godskørsel i strid med lovgivningen, hilser vi velkommen.

Faktisk mener vi, at den del af lovforslaget, som indeholder en opstramning af vilkårene for at drive vognmandsvirksomhed, er noget, der presser sig på, og i denne forbindelse også den nye paragraf, som er indsat i ministerens forslag her.

Med disse ord skal jeg tilsige forslaget en velvillig behandling i udvalget.

Ikast (KF):

Lovforslaget, som det foreligger nu, er jo en stor forenkling af hele vognmandssektoren, og jeg kan kun se, at vi hermed tilslutter os de regler, der er gældende inden for EF, således at hele vognmandserhvervet dermed er klar til det indre marked.

Ophævelsen af fragtmændsbegrebet ser vi også som en overgang til det indre marked, således at man hurtigst muligt får afbureaukratiseret hele vognmandserhvervet.

Vi ser også meget positivt på de yderligere krav, der stilles for at blive vognmand, både til økonomien, til den faglige viden og til vandelskravene.

Vi kan kun give dette forslag vores allerbedste anbefalinger og vil være med til at køre det igennem hurtigst muligt.

Carsten Andersen (SF):

Da vores partis ordfører på dette område desværre ikke kan være til stede, skal jeg fremføre følgende synspunkter:

Da Folketinget havde dette forslag til behandling i sidste samling, havde hr. Ole Henriksen en række betænkeligheder, bl.a. den, at loven på en række områder ville give kaotiske tilstande, når man ophævede fragtmændskørslen, og at samfundets yderområder ville blive dårligt betjent med godskørsel. SF ønsker garantier for, at dette ikke bliver tilfældet, og vi vil ikke lade os nøje med ministerens beroligende ord i bemærkningerne til forslaget om, at det problem nok skal blive løst af markedskræfterne.

Måske var det en idé at se nærmere på det forslag, som danske vognmænd er kommet med, og som indebærer en autorisationsordning af fragtmændscentralerne. Måske kunne der herigennem skabes en sikkerhed for og en forpligtelse til betjening af yderområderne, meget gerne i samarbejde med DSB og P&T, sådan at man kan få det samarbejde mellem det offentlige og private, som denne regering jo mange gange peger på. Vi synes, der ligger en løsning heri.

Svend Heiselberg (V):

Jeg skal ikke komme med ret mange betragt-

[Svend Heiselberg]

ninger over lovforslaget, der, som vi tidligere har givet udtryk for, er en fornuftig ændring af lov om godskørsel.

Sidst lovforslaget var til behandling i Tinget, var der jo heller ikke de store indvendinger fra ret mange ud over vedrørende ophævelsen af den særlige tilladelsesordning for fragtmandskørsel.

Nu forstår jeg, at erhvervet ikke selv ønsker at bibeholde den særlige tilladelsesordning, som det har, og det undrer mig noget, at Socialdemokratiet og SF stadig væk har betæneligheder, når fragtmændene selv ønsker en liberalisering.

Dohrmann (FP):

Mindre bureaukrati har denne regering nu ikke gjort ret meget for at tilvejebringe. Et forslag, som var næsten identisk med det foreliggende, var jo langt fremme i udvalgsbehandlingen, og vi havde givet vores tilslutning på daværende tidspunkt; det gør vi naturligvis igen, selv om vi også har vores betæneligheder.

Vi mener ikke, at der er behov for den opstramning af betingelserne for at opnå en tilladelse, som ministeren foreslår, men alligevel mener vi, at de små forenklinger, der ligger i forslaget, trods alt vejer så meget til den anden side, at vi vil støtte forslaget.

Når det er sagt, skal det også tilføjes, at den mest ublu konkurrence, der i dag påføres vognmændene, kommer fra f.eks. DSB, som via sine enorme statstilskud stadig væk opretholder noget, der hedder en godsafdeling. Efter vores mening kunne man godt privatisere hele den afdeling, og da jeg ved, at også trafikministeren skal spare penge, var det måske noget, han burde overveje lidt nærmere.

Under alle omstændigheder støtter vi det foreliggende forslag, og vi har ingen særlige ønsker om, at forslaget bliver udvalgsbehandlet, fordi vi som sagt har været igennem det hele én gang og ikke mener, der kan bringes noget nyt frem.

Liss Grooss (CD):

Dette lovforslag om godskørsel, som blev fremsat første gang i januar af daværende trafikminister Nør Christensen, går CD ind for. Vi mener, den gældende lov fra 1973 er meget svær, ja næsten umulig, at administrere, og derfor mener vi, det er positivt, at man laver en helt

ny lov frem for at lappe på den gældende. Ved at ophæve den antalsmæssige begrænsning for vognmandskørsel og samtidig ophæve den særlige tilladelsesordning for fragtmandskørsel mener CD, at der kan blive en friere erhvervsudfoldelse.

Vi mener ikke, at en ophævelse af den særlige tilladelsesordning vil medføre nedbrydning af det eksisterende rutenet. Derimod tror vi, at den nye ordning vil føre til, at fragtmandscentralerne får større og bedre muligheder for at ændre nogle ruter, så de bliver mere rentable, og at dette vil ske ved en frivillig ordning mellem fragtmændene. Mange mindre firmaer er startet på distributionskørsel, og det har ikke medført ændringer eller nedbrydning af det eksisterende rutenet. Vi mener derfor, at fragtmandskørsel i fremtiden vil være konkurrencedygtig.

Vi forventer, at fragtmandssystemet vil blive opretholdt for ikke at miste terræn, og at man fortsat vil betjene yderdistrikterne. Ud over fragtmænd, vognmænd og distributionskørsel har vi jo P&T og DSB, der også vil bidrage til at sikre dette. CD har derfor ingen betæneligheder ved at støtte det foreliggende lovforslag.

Trafik- og kommunikationsministeren (H.P. Clausen):

Jeg skal kort takke for den modtagelse, det genfremsatte og let opstrammede lovforslag har fået, og jeg noterer mig den vilje, der er til nu at søge forslaget gennemført ret så hurtigt. Det må også kunne lade sig gøre i betragtning af den ganske grundige behandling, det fik, da det var til behandling i forrige folketingssamling.

Jeg vil godt om det hovedpunkt, som navnlig hr. Helge Mortensen var inde på, og som også hr. Carsten Andersen nævnte, nemlig spørgsmålet om ophævelse af den særlige tilladelsesordning for fragtmandskørsel, sige ganske få ord. Det var også det, som blev drøftet en del, da forslaget var til behandling i januar måned.

Jeg lægger vægt på ligesom hr. Svend Heiselberg, at der i mellemtiden er sket en ændring i holdningen hos danske fragtmænd, som ikke mere absolut fastholder ønsket om, at autorisationen af tilladelsesordningerne for fragtmandskørsel skal opretholdes, og er også parat til at se på andre mønstre ved frivilligt samarbejde om fragtcentralerne. Det tror jeg er den rigtige udvikling.

[Trafik- og kommunikationsministeren]

Jeg ved, at dette forslag faktisk kan virke som en katalysator på fragtmanserhvervet. Jeg havde møde med dem så sent som i går. De har udviklet nye handlingsplaner for at nå netop det, som de nu gerne vil, nemlig en ordning, hvor man gennem frivillige aftaler styrker fragtmanserhvervet og derved fastholder de muligheder og hele det fragtmanssystem, som de gerne vil operere med fortsat. Derfor er jeg sikker på, at der ikke, som hr. Carsten Andersen venter det, vil blive kaotiske tilstande på dette område.

Jeg tror, at vi gennem denne revurdering af den eksisterende ordning, som fragtmændene selv er gået i gang med, fremover vil få et fragtmanssystem, som kan løse de opgaver, som skal løses i forbindelse med vejgodstrafikken.

Jeg tror, at det er vigtigt, at man fjerner unødige og overflødige reguleringer, fordi man derigennem også får de skjulte ressourcer i et erhverv, i dette tilfælde hele vognmands- og fragterhvervet, frem til overfladen.

Jeg håber på, at vi kan få en hurtig behandling af forslaget. Jeg skal i hvert fald tilsige min medvirken til at få gennemført forslaget, når det nu går i udvalg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

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.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 55:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdstilbud til ledige, af lov om arbejdsformidling og arbejdsløshedsforsikring m.v. og af lov om en arbejdsmarkedsuddannelsesfond. (Forstærket indsats mod langvarig ledighed).

Af arbejdsministeren (Henning Dyremose).
(Fremsat 13/10 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kaj Poulsen (S):

Dette forslag har sit grundlag i en aftale, der er lavet mellem Socialdemokratiet og regeringen, en aftale om, at de 10.000-15.000 ledige fra 1. januar 1989 sikres, at de ikke skydes ud af det danske arbejdsmarked.

Vi synes, at der har været god grund til at lave en ordning af denne karakter, således at vi ikke, når der opstår problemer i det danske samfund, skal løse dem over de sociale budgetter, men i stedet gennem en aktiv indsats prøve at løse dem i arbejdsmarkedssystemet. Vi betragter dette forslag som det første vigtige skridt i retning af en fornuftig arbejdsmarkedslovgivning i Danmark.

Vi tror, at dette forslag med tiden vil kunne medvirke til, at vi får tidligere fat i de ledige, således at de får muligheder for at kvalificere sig til fremtidens arbejdsmarked.

Forslaget indeholder en række nye rettigheder til de ledige, som giver dem mulighed for at få uddannelse. Der stilles uddannelse til rådighed for dem – hvad der nu for første gang i dansk arbejdsmarkedslovgivning er en retting for den enkelte ledige. Vi finder, at det er godt.

Der er indført en række pligter, idet vi har forsøgt at afveje pligter og rettigheder, således at de ledige, samtidig med at de får øgede muligheder, også får pligt til at udnytte dem.

Vi synes, at den vejlednings- og informationspligt, som nu ligger hos arbejdsformidlingen og i a-kassesystemet, og som er lagt i forslaget, er en væsentlig del af forslaget, og at det er positivt.

Vi tror, det er afgørende for at få succes med denne lovgivning, at de ledige kender både deres rettigheder og deres pligter, og at der ikke ved informationsbrist i formidlingssystemet sker det, at folk må forlade arbejdsmarkedet ufrivilligt. Derfor er der lagt vægt på, at de ledige får en information om, hvilke muligheder de har.

Det, der er afgørende, er altså, at de ledige nu ikke uden egen skyld bliver skubbet ud af arbejdsmarkedet. De ledige får tilbudt arbejde eller uddannelse. I det omfang man tager en længerevarende uddannelse – over 18 måneders erhvervsuddannelse – ved vi, at man efter de gældende regler er berettiget til at fortsætte i arbejdsmarkedssystemet.