

Den næste sag på dagsordenen var:

Forhandling

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 7:

Forslag til lov om ændring af lov for Grønland om pant.

Af statsministeren (Poul Schlüter).

(Fremsat 5/10 88. Første behandling 13/10 88. Betænkning 30/11 88).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Anden behandling af lovforslag nr. L 52:

Forslag til lov om godskørsel.

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

(Fremsat 12/10 88. Første behandling 25/10 88. Betænkning 1/12 88).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Helge Mortensen (S):

Socialdemokratiet kan følge regeringen meget langt i de forslag, der ligger i dette lovforslag. Det gælder ikke mindst med hensyn til de opstramninger, der sker ved godkendelse og fornyelse af godkendelse af vognmænd, og sanktionerne over for overtrædelser.

Der er ét område, der afgjort skiller os fra regeringen, og det er fragtmandskørselen. Vi er enige med regeringen i, at de godkendelser, der i dag skal gives til fragtkørsel, er for bureaukratiske, for indviklede og for uforståelige – i hvert fald for vognmændene. Men det er jo ikke ensbetydende med, at alternativet er det rene anarki på gods- eller på fragtmandskørselsområdet.

Efter vor opfattelse kunne man få en rimelig fortsat styring af dette område, der garanterede, at fragtkørsel kunne forsyne alle egne af landet, ved, at det ikke længere var fragtruterne, men fragtmandscentralerne, der modtog autorisationen. Det ville betyde, at vi som hidtil kunne pålægge dem, der vil køre fragtkørsel, at tilslutte sig en fragtcentral, og at fragtcentralerne blev bundet af en forpligtelse til at forsyne alle de adressater, som de modtager gods til på fragtcentralerne.

Det har vi stillet et ændringsforslag om, og jeg skal anbefale, at man vedtager dette ændringsforslag.

Jeg vil gerne sige, at det er Danske Vognmænds eget forslag, vi har stillet som vort ændringsforslag. Det er lidt synd, at Danske Vognmænd har ladet sig besnakke af en eller anden og i hvert fald officielt ligesom har renonceret på dette område, for forslaget er godt og rigtigt og vil også fortsat kunne garantere, at vi får en rimelig fragtmandskørsel her i landet.

Jeg vil gerne understrege, at det ikke berører det, som ministeren i bemærkningerne har sagt var hensigten: at det skulle være en funktion for DSB og Post- og Telegrafvæsenet for fremtiden. Det er vi nemlig enige i. Ændringsforslaget ligestiller faktisk fragtmændene med statsvirksomhederne med hensyn til at kunne transportere stykgods for kunderne, således at det sker i konkurrence med statens virksomheder.

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

Jeg skal straks gøre nogle bemærkninger til

[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.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Anden behandling af lovforslag nr. L 40:

Forslag til lov om ændring af lov om et teknologinævn. (Udskydelse af lovrevision).

Af undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder).

(Fremsat 6/10 88. Første behandling 27/10 88. Betænkning 2/12 88).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 124:

Forslag til lov om sammenlægning og nedlæggelse af seminarier.

Af undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder).

(Fremsat 29/11 88).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 10 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

10) Første behandling af lovforslag nr. L 125:

Forslag til lov om ændring af lov om statsstøtte til Den Frie Lærerskole og Det Nødvendige Seminarium.

Af undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder).

(Fremsat 29/11 88).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Anna-Marie Hansen (S):

For Socialdemokratiet er uddannelsespolitikken et særdeles vigtigt led i vores bestræbelser for at løfte Danmark ud af de aktuelle gælds- og arbejdsløshedsproblemer. Det kræver en overordnet og samlet planlægning af uddannelsessystemet med et bredt samspil mellem de mange forskellige uddannelser.

Uddannelsessektoren står således over for store forandringer, og uddannelse er, som det altid har været og altid vil vedblive at være, et nøglebegreb i samfundsudviklingen.

Efter mange år, hvor uddannelsessystemet har rullet i en bestemt retning, må vi nu se i øjnene, at der som aldrig før er brug for utraditionelle og nye løsninger. Derfor finder vi nedlæggelse af uddannelsesinstitutioner for at opnå kortsigtede besparelsesmål helt forkert.

Jeg vil i det følgende koncentrere mit indlæg om problemerne på lærerseminarieområdet, og så vil vores ordfører på børnehaveseminarieområdet, fru Jytte Andersen, kommentere ministerens planer om ændringer på dette område senere i debatten.

Undervisningsministerens forslag er et besparelsesforslag. Der skal hentes 27,8 mio. kr. ved sammenlægning og nedlæggelse af seminarier og desuden hentes andre 1,4 mio. kr. i tilknytning til området. Det samlede antal seminarier reduceres fra 24 til 18, og det skal åbenbart ske helt uden en grundig vurdering af den samlede uddannelsespolitik. Denne procedure kan let føre til en snæver og fejlagtig hovsaløsning, der ikke hænger sammen med den overordnede planlægning.