

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ved et sådant system tror jeg, det er at foretrække fremfor vor nugældende ordning.

Afgiften på mellemstore og store diesel-drevne lastvogne, der udfører den overvejende del af vore godstransporter, er en fast afgift pr. periode, alene afhængig af bilens vægt. Derimod spiller et forhold som kørselslængden ingen rolle ved afgiftsberegningen.

Hvad betyder nu dette trafikpolitisk? Det betyder, at selv om f. eks. de tunge køretøjer tilsammen betalte en afgift, der svarede til de samlede vej- og andre omkostninger, de forårsager — hvad de formentlig næppe gør — så ville forholdet være helt anderledes, når man ser på de enkelte køretøjer. De køretøjer i en given vægtklasse, der kører relativt få kilometer om året, betaler i forhold til deres transportarbejde for meget, og omvendt betaler de køretøjer, der har stor årskørsel — og det vil meget ofte være dem, der udfører de lange transporter i konkurrence med skib og jernbane — for lidt. At langtursvognene, der konkurrerer med skibsfart og baner, betaler for lidt, har væsentlig trafikpolitisk betydning, fordi de derigennem trækker trafik ud på vejene, der ikke hører hjemme dér.

Det er derfor mit ønske, at vi hurtigt kan få et tilslutning til en principbeslutning om snarest muligt at overgå til et mere rationelt afgiftssystem.

Der foreligger principielt to muligheder: En dieselolieafgift, som kendes i de øvrige EF-medlemslande, eller en kilometerafgift, som man har den i Norge og Sverige. Regeringen foretrækker en kilometerafgift efter svensk mønster fremfor en dieselolieafgift, fordi den kan ramme trafikpolitisk mere præcist og administrativt er nemmere at håndtere. Der vil gå et par år, fra en principbeslutning er truffet, indtil en sådan afgift kan træde i kraft.

Akseltryksproblemet har stået på dagsordenen længe. Regeringen var for så vidt indstillet på at søge spørgsmålet løst i denne folketingssamling, men fra Landsforeningen Danske Vognmænd, som tidligere er gået stærkt ind for forhøjelsen af akseltrykket til 10 t, har jeg for ganske nylig modtaget en henstilling om på baggrund af den øjeblikkelige store ledighed i erhvervet ikke at fremme sagen for tiden. På denne baggrund

finder regeringen ikke anledning til at foretage videre i denne sag indtil videre.

Inden jeg forlader lastbiltrafikken, vil jeg også gøre nogle bemærkninger til loven om godstransport med motorkøretøjer, som trådte i kraft den 1. april 1974.

Det var jo hensigten med loven at skabe en rimelig balance mellem udbud og efterspørgsel inden for vognmandserhvervet. Herved skaber man sundere konkurrencevilkår for erhvervet og medvirker til en samfundsøkonomisk bedre fordeling af transportopgaverne.

På grund af konjunkturedgangen, som satte ind næsten samtidig med at loven skulle til at fungere, har vi endnu ikke fået den tilsigtede balance mellem udbud og efterspørgsel. Med de tilladelser, der er udstedt i henhold til lovens overgangsbestemmelser, er der stadig overkapacitet inden for erhvervet, men når opgangen engang slår igennem, så vil balancen kunne opnås.

Alligevel må det fastslås, at loven har haft en positiv virkning. Havde vi ikke haft denne lov, ville der — netop i en periode, hvor konjunkturerne svigter — givetvis have været en mærkbar tilgang til vognmandserhvervet af folk, der var blevet ledige i andre erhverv. En sådan tilgang har vi med loven kunnet forhindre.

På fragtmandsområdet har der været visse problemer, idet indslusning i systemet af et antal kontrakttruter, der viste sig langt at overstige antallet af de hidtidige koncessionerede ruter, uvilkårligt har givet anledning til utilfredshed såvel hos de hidtidige koncessionsindehavere som hos de nye.

Det er imidlertid min opfattelse, at den nye lov gør det muligt at få en styring også af fragtmandskørslen. Lovens regler om fragtcentraler, som først trådte i kraft den 1. januar i år, og hvis virkning i praksis først nu er ved at melde sig, vil bidrage hertil. Det samme vil den adgang, vejtransportrådet har fået ved loven til at skaffe sig materiale til bedømmelse af behovet for de enkelte ruter — materiale, som er en forudsætning for at kunne skabe et ensartet og rationelt rutenet, der giver de enkelte store som små lokalsamfund landet over en forsvarlig trafikbetjening.

Det fremtidige DSB-godstransportsystem, som også er beskrevet i Plan 90, skal