

måneder siden, mener vi stadig væk. Vi går ikke rundt og har én mening den ene dag og en anden mening den næste dag.

Så vil jeg også godt sige, at forslaget jo bygger på nogle forudsætninger, som jeg ikke ved om man selv går ind for, fordi man henviser til, hvad Dansk Transport og Logistik har givet udtryk for, og det skulle jo så i virkeligheden betyde en hel masse penge i statskassen, det her, men forslagsstillerne siger, at det ikke betyder nævneværdige tab, og det vil sige, at man skriver noget i bemærkningerne, som man tilsyneladende altså alligevel ikke selv tror på. Det synes jeg altså er sådan lidt underligt. Hvorfor tager man nogle synspunkter med, som man åbenbart ikke mener er rigtige? Det er jo et forsøg på at vildlede Folketinget.

Nu er det jo sådan, at vi med hensyn til påstandene i bemærkningerne godt kan gennemskue dem, når det er så tykt, men jeg synes alligevel, at det havde klædt forslagsstillerne lidt mere, hvis de havde skrevet, hvad de rent faktisk tror det vil betyde for provenutabet.

Vi kan selvsagt overhovedet ikke støtte forslaget.

Inge Refshauge (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører, hr. Klaus Kjær, ikke er til stede skal jeg læse hans ordførertale op:

Beslutningsforslaget er en reaktion på vedtagelsen af lovforslag nr. L 89 af 17. december 1999, hvor dieselaftgiften blev forhøjet med 23 øre pr. liter.

Det er Dansk Folkepartis opfattelse, at det danske afgiftsniveau skal være lavere end det udenlandske for at forhindre, at danske og udenlandske virksomheder tanker uden for landets grænser, og for at danske vognmænd ikke skal foretage udflugning, hvorved den danske transportbranche jo mister arbejdspladser.

Dansk Transport og Logistik har foretaget en række undersøgelser og beregninger, som påviser disse konsekvenser. En forhøjelse af dieselaftgiften i Tyskland med 23 øre pr. liter og en uændret dieselaftgift i Danmark ville give staten et samlet merprovenu på 1.123.000.000 kr., hvilket er betydelig mere end forhøjelsen af den danske dieselaftgift.

Dansk Folkeparti kan som medforslagsstiller anbefale beslutningsforslaget til vedtagelse.

Anders Samuelson (RV):

Da den Radikale trafikordfører ikke kan være til stede, skal jeg på hendes vegne sige, at Det Radikale Venstre som aktiv deltager i trafikforliget bestemt ikke kan støtte dette beslutningsforslag.

Provenuet af denne dieselaftgiftsforhøjelse bliver indkrævet for at kunne medfinansiere den 5-årige kollektive trafikaftale, som forslagsstillerne meget skuffende for os ikke deltog i. Vi kan imidlertid konstatere, at der ikke var støtte til andet end flotte ord, på trods af at i hvert fald den konservative forslagsstiller gennem hele 1999 rykkede den daværende trafikminister kraftigt for en ny rammeaftale. Man hoppede så af, da vi kom til finansieringen.

I Det Radikale Venstre glæder vi os over, at der trods alt kom en 5-årig trafikaftale, der gav mulighed for bl.a. indkøb af nyt materiel til DSB, en ombygning af Københavns Hovedbanegård, så den kan klare det værste pres, og endelig driftspenge til opretning af nedslidte skinner.

Med hensyn til selve forslaget vil jeg minde om, at den danske dieselaftgift stadig ligger 10 øre under den tyske dieselaftgift, selv om jeg godt er klar over, at dette ikke er nok for forslagsstillerne. Hertil må jeg sige, at så kunne vi ikke få finansieret forliget om den kollektive trafik.

Når forslagsstillerne klager over de høje omkostninger for danske vognmænd, må jeg også minde om, at der er andre parametre, der spiller en rolle for dem, da det jo er et vognmandserhverv. Når konkurrencen i vognmandsbranchen er så benhård, som den er, skyldes det bl.a., at prisen på arbejdskraft, altså chaufførlønninger, er langt mindre i f.eks. Østeuropa og andre steder i Europa end i Danmark.

Til gengæld har danske arbejdsgivere, og det gælder også vognmændene, et helt unikt system, der vist ikke kendes ret mange andre steder fra, nemlig hire and fire-modellen. Arbejdsgiverne kan hyre og fyre næsten fuldstændigt frit efter de danske regler. Og de sociale ordninger, som danske arbejdsgivere er underlagt, er yderst lempelige i sammenligning med f.eks. de tyske, bidragsfinansierede ordninger – bygget op, som de er, med arbejdsgiver- og lønmodtagerbidrag. Hos os er det staten eller fællesskabet, der sørger for sygesikring, det meste af dagpengesystemet osv. Alt i alt et gunstigt system for arbejdsgiverne, der derved har nogle