

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FRI):

Jeg kan ikke forstå Enhedslistens argumentation, når den bygger på, at vi skal have begrænset transporten i denne verden.

Hvem er det, der har glæde af, at radioapparater kan fremstilles i Malaysia? Er det millionæren? Nej, det er jo lige præcis de dårligst stillede i samfundet, der har glæde af den internationale konkurrence, som har glæde af, at varerne kan fremstilles billigst dér, hvor de nu engang kan fremstilles billigst: at tomaterne bliver billigere, når de bliver dyrket i Grækenland og Italien, end hvis de bliver dyrket i drivhuse i Danmark.

Så derfor taler Enhedslisten faktisk i dag for, at vi skal begrænse transporten og dermed gøre det attraktivt at være rig og velhavende, hvorimod de, der har det skidt og dårligt, ja, de skal have endnu mindre. Det er et mærkeligt synspunkt, Enhedslisten har.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Problemet i hr. Kim Behnkes argumentation er, at man jo ikke i hr. Kim Behnkes økonomiske verden måler de udgifter, som transporten påfører den ydre verden. Hvis man gjorde det, ville man få et mere rent regnestykke. Det er jo ganske gratis for transportsektoren at påføre det omgivende samfund miljøproblemer, som skatteapparaterne så bagefter betaler for at rense op. Så længe vi ikke har det regnestykke, er det svært for hr. Kim Behnke og undertegnede at føre en diskussion, der hviler på dokumentation.

Men jeg kunne jo modsat spørge hr. Kim Behnke, om han var interesseret i, at vi i varens pris fik indregnet eksternaliteterne, de omkostninger, som en given transportsform påfører det ydre miljø og dermed fællesskabet og dermed skatteyderne og dermed dem, der betaler mest i skat, og det er ofte fattiglusene.

Børge Klit Johansen (KRF):

Der skal ikke herske tvivl om, at Kristeligt Folkeparti ønsker fornuftige konkurrenceforhold for danske vognmænd, og vi er stolte over den effektivitet og professionalisme, som den danske transportsektor er præget af.

Eksportvognmændene har det utrolig svært i de her dage, og jeg har her de sidste par dage talt længe og inderligt med en af vore store eksportvognmænd, som fortalte mig, at hans om-

sætning stiger og stiger, men han køber ikke en eneste bil, og han ansætter ikke en eneste chauffør. Han ansætter flere på sit kontor og mere administrativt personale.

Når man så graver i det og spørger: Hvad er problemet? Er det de 23 øre eller de 23 øre sidste sommer, eller er det sammenligningen med andre lande? Han fik regnskabsafdelingen til at køre det ud, og hans bilag viser, at der ingen forskel er på det, han rent faktisk giver for sin diesel i Danmark og i Tyskland. Det er altså hverken billigere eller dyrere; dieselen koster det samme. Så hvis der er en konkurrenceforskel, så er det altså ikke dér.

Han siger, det gør så ondt; det gør så ondt, fordi det, der sker, er, at når de skal give tilbud på noget, så siger de også til kunden: Ja, vi har altså ikke råd til at sende en af vores egne biler, så der kommer en polak og henter det og kører det.

Når vi stemte imod afgiften i december, så skyldtes det det, som hr. Kolstrup så levende har illustreret for os her i dag, nemlig den direkte kobling mellem dieselafgiften og det behov, der var for 300 mio. kr i Jernbanestyrelsen til genoprettelse af skinnenettet og til forskelligt andet inden for DSB's og Jernbanestyrelsens regi. Vi fandt det umoralsk og kunne ikke acceptere den direkte kobling. Samtidig vil vi meget nødtigt fremstå som Venstre, der gik med i et politiforlig, fordi man havde fiflet lidt rundt, og så sige: Jamen så bruger vi ikke de 300 eller 400 mio. kr. til det.

Det, som jeg også sagde til hr. Hovmand og hr. Kaj Ikast under DSB-forhandlingerne i oktober, var: Jamen altså, hvis ikke de her penge bliver brugt inden for jernbaneområdet – hvis vi i øvrigt accepterer, som vi gør i Kristeligt Folkeparti, at der skal være en vis lighed mellem afgiftsniveauet og brændstofpriserne i Danmark og i Tyskland – så er jeg sikker på, at så vil skatteministeren bare gå hen og bruge pengene til noget andet. Det tror jeg er den virkelighed, vi lever i.

Vi stemte imod på grund af den direkte kobling mellem de 300 mio. kr. og så den mangel, der var i Jernbanestyrelsen. Vi har, som vi også sagde ved førstebehandlingen af dieselafgiftsloven i december, megen sympati for den argumentation, at man følger Tysklands satser, og vores endelige stillingtagen afhæng altså af den direkte kobling, og vi tager stærkt afstand fra hr. Kolstrups udtalelse i den forbindelse. Vi øn-