

sker ikke, at vognmændene skal finansiere jernbanerne.

Det argument med den omvendte grænse-handelsfilosofi, der ligger i forslaget – undskyld til Venstre – kan vi altså ikke acceptere. Der bliver ikke flyttet én eneste bil hjem til Danmark på grund af de 23 øre. Der bliver ikke én eneste bil mere med danske nummerplader og danske chauffører.

Vognmændene græder da, når de skal sende en polsk bil ud at hente deres varer, og jeg forstår godt, at de drømmer om at få flere biler med deres eget firmanavn på og med gode, danske chauffører til at køre dem. Det synes vi da også er det rigtige, men vi har altså fået en anden verden, især siden 1989, hvor Muren faldt, og det gør altså, at vi skal konkurrere med Østeuropa, og da må vi sige, at dér er transporterhvervet altså et af de erhverv, som kommer til at lide under det, ligesom tekstilbranchen har lidt under konkurrencen fra udlandet i en globaliseret verden.

Vi har et andet problem med det her forslag. Det er, at vi principielt ikke går ind for ufinansierede forslag, og vi må altså erkende, at de her penge er brugt, og vi kan ikke acceptere den finansieringsmodel, der ligger i det. Vi tror ikke på, at pengene kommer tilbage derfra. Vi kan så stadig væk beklage, at der er den her kobling, men pengene er brugt, og det må vi så leve med.

Hvis der er forhold, der gør, at de danske eksportvognmænd har nogle direkte konkurrenceforvridende forhold, så må vi se på disse forhold og ikke isoleret på dieselaftgiften.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Nu nævner ordføreren for Kristeligt Folkeparti ganske rigtigt de 300 mio. kr., som skulle gå til at støtte DSB Gods. Jamen dér har vi egentlig kernen i dette beslutningsforslag: Er det ikke urimeligt, at et privat erhvervsliv skal være med til at støtte en offentlig statsinstitution? Dette spørgsmål vil jeg gerne have besvaret herfra.

(Kort bemærkning).

Børge Klit Johansen (KRF):

Der skal ikke herske tvivl om, at vi i Kristeligt Folkeparti mener, at det er fuldstændigt uacceptabelt med den argumentationsform, der er, men når det er sagt, så må vi også sige, at det er

bare ikke dér, vi står i dag. Det er altså ikke december 1999; det er april 2000.

Kim Behnke (FRI):

Vi fra Frihed 2000 er medforslagsstillere, og det er vi, fordi vi mener, at det danske vognmands-erhverv har brug for en håndsrækning.

Vores ambitionsniveau er nemlig betydeligt højere end regeringens. Hvor regeringens ambitionsniveau bare er at sørge for, at danske vognmænd ikke har det værre end deres konkurrenter i udlandet, ja, så har vi faktisk det ambitionsniveau i Frihed 2000, at vi mener, vi burde give de danske vognmænd bedre vilkår, sådan at det rent faktisk er en fordel at drive vognmandsforretning fra Danmark.

Og hvorfor så det? Jo, for det landsbysamfund, som socialisterne mest ihærdigt med Enhedslistens ordfører i dag taler om, hvor vi ikke transporterer varer, men hvor vi går de få meter hen til bødkeren og får fremstillet en tøn-de, hvor vi går de få meter hen til skomagere og får skåret en ny træsko, ja, det samfund er en saga blot.

I dag er det sådan, at varerne bliver transporteret, uanset om det er danske vognmænd, der transporterer dem, eller udenlandske, og hvis ikke den danske vognmand er konkurrencedygtig, ja, så ringer kunder og leverandører til tyske, svenske, polske, hollandske osv. vognmænd, og så er det dem, der kører med varerne.

Så er spørgsmålet jo: Hvilken miljøfordel er der ved at have en polsk eller en svensk lastvogn til at køre med varerne i Danmark? Svaret er: Ingen. Der er tværtimod ulemper ved det, mest når østeuropæiske vognmænd, der hverken overholder arbejdsmiljøregler, køre-/hviletidsbestemmelser eller noget som helst, ligger og kører rundt på de danske veje, fordi de danske vognmænd ikke er konkurrencedygtige. Så derfor må det være et mål at få gjort forholdene for danske vognmænd gode igen.

Det, man så har gjort i aftalen mellem regeringen og venstrefløjene, er, at man har pålagt de danske vognmænd en afgift, som man oven i købet helt åbenlyst lader gå til konkurrenterne, og det svarer jo til, at Folketinget vedtog en afgift på Føtex og så forærede pengene til SuperBrugsen; det ville man jo aldrig finde var rimeligt. Man går ud og giver vognmændene en særlig afgift, og de penge bliver så givet til vognmændenes stærkeste danske konkurrent,