

været virkelig dårlige pædagoger, dengang vi skrev lovforslaget, eller om det måske kunne skyldes, at man ikke havde fået læst det så grundigt.

Jeg vil godt sige, at hvis det var sådan, at der ikke var et flertal, der stemte det her forslag igennem i Folketinget – jeg er så glad for at konstatere, at der er et flertal, der har meddelt, at man vil være parat til at medvirke – så ville det være det ondeste, man kan gøre ved vognmandserhvervet, for konsekvensen af det måtte være, at vi måtte melde os ud af den aftale, der betyder, at danske vognmænd, når de har betalt vejafgiften i Danmark, kan køre frit på ikke mindst de tyske veje, og hvis der er noget, der har en stor konkurrencemæssig interesse for danske vognmænd, så er det i sagens natur, at de i forhold til dem, de konkurrerer mest med, ikke er på et omkostningsniveau, der er højere.

Derfor vil jeg bare bede de pågældende ordførere, fru Mariann Fischer Boel, hr. Brian Mikkelsen og også fru Sonja Albrink om at kigge lidt nøjere på forslaget, for det her forslag har til formål at sikre det, som er måske det mest afgørende for danske vognmænds konkurrenceevne, nemlig at de er med i en aftale, hvor de kan køre rimelig frit i Europa, og der betyder Tyskland i sagens natur utrolig meget.

Så har der været en række andre bemærkninger, bl.a. sagde hr. Brian Mikkelsen, at hvis vi nu kunne sætte nogle afgifter ned på de der nye biler og ad den vej give et incitament. Der er jeg bare nødt til at meddele hr. Brian Mikkelsen, at der er ingen afgift på lastbiler. Den er nul. Og da vognmandserhvervet er momsregistreret, får de også den moms tilbage, de betaler, når de køber en lastbil. Et af hovedproblemerne i de drøftelser, vi har siddet sammen med vognmændene om her i den seneste tid – og jeg vil meget gerne rose vognmændene for at have gjort sig umage for at håndtere det her, så det bliver inden for ordentlige demokratiske rammer – har faktisk været, at vi i en lang årrække har været optaget af at have konkurrencedygtige forhold for danske vognmænd, så det også er godt at drive vognmandsvirksomhed med udgangspunkt i Danmark.

Derfor ligger vi, når det handler om vægtafgift, på et minimumsniveau. Den kan ikke sættes ned. Derfor har vi samme vejafgift, som vi har i landene omkring os. Hvis vi vil deltage i den aftale, som vognmændene er optaget af, at vi holder fast i, ja, så er det vigtigt, at vi også holder den del af aftalen. Hvis vi ser på bilerne,

så er der som sagt ingen afgift. Da man er momsregistreret, får man moms tilbage. Det eneste, der er tilbage, er diesel, og hvis vi ser på diesel, ja, så kan vi konstatere, at vi i øjeblikket, når vi tager hensyn til, at vi har nogle lidt stærkere kvalitetskrav end tyskerne eller i hvert fald incitament til det, har en lavere afgift hos os på ca. 18 øre, og i forhold til Sverige, så vidt jeg husker, på ca. 40 øre.

Så var det hr. Kim Behnke, der nævnte de østeuropæiske lastbiler. Der har vi en bilateral aftale med eksempelvis Polen om, at man kan bringe større mængder end de internationale regler med ind. Der har vognmændene gennem en periode, der i hvert fald ikke er under et par år, haft et stående tilbud om, at hvis de skønner, at det vil være til fordel for deres konkurrenceevne, at vi kommer ned på de internationale regler, der, så vidt jeg husker, er noget med 300 l, så er jeg parat til at opsigte den bilaterale aftale. Det har vognmændene hidtil ikke skønnet ville være til deres fordel. Der køres jo altså begge veje, må jeg sige til hr. Kim Behnke.

Derfor er det ikke sådan, at der bare er en hel masse afgifter at skruer på, det er der faktisk ikke, men det ændrer ikke ved, at jeg synes, at vi har haft nogle positive drøftelser med vognmændene.

Vognmændene har valgt at holde det, jeg kalder en time-out, indtil om et par dage, hvor de har en generalforsamling, hvor bestyrelsen med formanden i spidsen spørger, om den har mandat til at fortsætte forhandlingslinjen. Hvis bestyrelsen får det mandat, som jeg håber den får, fortsætter vi også forhandlingerne, og jeg tror også, at vi på en række områder finder nogle ting, som kan være ikke mindst strukturforbedrende for erhvervet, og jeg vil heller ikke afvise, at der kan findes muligheder for at bidrage til noget, der også kan skubbe den rigtige vej miljømæssigt.

Hr. Kim Behnke nævner filtrene som en væsentlig miljøgevinst. Det er jeg enig med hr. Kim Behnke i, men problemet er, at i øjeblikket har vi ikke tilstrækkelig klarhed over, om de også virker så godt, som de skal virke.

Der er nogle forsøg i gang i øjeblikket, som mig bekendt forventes afsluttet et stykke ind i 2001, og det, der i hvert fald har været vores indstilling, og det tror jeg der har været enighed om, er, at så længe vi ikke har et tilstrækkelig sikkert grundlag, så skal vi ikke begynde at bruge meget store summer på at påmontere filtre,