

mark sker ved hjælp af underbetalte chauffører. Man praler jo ligefrem i branchen af, at med de regler, der eksisterer i dag, er det muligt at bruge chauffører med lønninger helt ned til 35 kr. i timen. Der er godt nok den ulempe, at nogle af dem har svært ved at læse de danske trafikskilte, har svært ved at finde rundt, kommer til at køre den forkerte vej på motorvejen og andre mindre ubehageligheder, men til gengæld er det billigt.

Realiteten er jo, at der ikke er nogen vilje til at gå ind og sikre danske chauffører og sikre de danske vognmænd, der ønsker at benytte chauffører, som er ansat på almindelige overenskomstmæssige vilkår i Danmark, mod at blive udkonkurreret – ikke bare af vognmænd fra andre lande, men også af danske vognmænd, oven i købet nogle af de største danske vognmænd, som jo hæmningsløst udnytter og misbruger EU-reglerne til at benytte sig af underbetalt arbejdskraft.

Desværre er vi i Danmark ikke villige til bare en gang imellem at trodse EU-reglerne, når det handler om at forsvare grundlæggende lønmodtagervilkår, og når det handler om at sikre grundlæggende trafikikkerhedsmæssige vilkår. Men det er endnu værre, for realiteten er jo – og har været det indtil nu – at hvis man vil være sikker på at slippe godt fra i stor udstrækning ikke at overholde den danske færdselslovgivning, er det klogt at instruere sine chauffører i at sige, at de ikke forstår nogen af de sprog, som det danske politi taler, for så er sandsynligheden for at slippe for at blive retsforfulgt noget større, end hvis man taler sprog, som det danske politi taler.

Derfor kan man rolig sige, at når ministeren siger, at vi ikke hjælper miljøet og trafikikkerheden ved at lade udenlandske vognmænd overtage transportopgaver i Danmark, hvis det ikke sker på lige vilkår, så har ministeren fuldstændig ret; han skulle bare tage en snak med beskæftigelsesministeren og en snak med justitsministeren om, hvordan man i realiteten sikrer lige vilkår.

Så selv om denne redegørelse bestemt kunne have været værre – og der er lavet godsredegørelser i dette land, som er meget værre, også under ministre, som politisk ligger tættere på Enhedslisten, end den nuværende gør – må vi bare sige, at i den nuværende politiske situation og den nuværende miljømæssige situation er det her ikke tilstrækkeligt.

Kl. 14:07

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Så går vi tilbage i ordfører-rækken og giver ordet til hr. Johs. Poulsen.

Kl. 14:08

(Ordfører)

**Johs. Poulsen (RV):**

Tak for det. Jeg beklager, hr. formand, at jeg, fordi jeg sad til forhandlingerne ovre i Erhvervsministeriet, ikke nåede frem i tide, men tak for muligheden for også at fremlægge Det Radikale Venstres synspunkt i spørgsmålet om redegørelsen for fremtidens godstransport.

Jeg ville egentlig have indledt med at sige, at vi synes, at godstransport som begreb og også som fænomen er noget positivt. Men nu, da jeg ved skæbnens gunst kom efter Enhedslisten, kan jeg jo starte med at sige, at vi bestemt ikke er enige med Enhedslisten, når man fra Enhedslistens side fremlægger selve det begreb, godstransport, som noget, der langt hen ad vejen er negativt. Tværtimod mener vi faktisk, at godstransport i sit udgangspunkt er udtryk for noget positivt, fordi det i sit væsen er udtryk for, at man samhandler, fordi det i sit væsen er udtryk for, at man skaber vækst og udvikling, hvis det i øvrigt gribes rigtigt an. Og det har vi jo gjort, ikke bare i mange hundrede år, men faktisk i flere tusinde år; at der er en god og fornuftig samhandel, og at man er i stand til at sikre, at den samhandel foregår på nogle fornuftige måder, er fortsat et fundament for, at et samfund udvikler sig positivt og godt, og her kommer godstransporten jo i allerhøjeste grad ind i billedet. Man kan vel også tillade sig at sige, at Danmark som nation i høj grad er afhængig af, at vi har en meget høj grad af samhandel med de øvrige lande på kloden, og derfor har vi også en national interesse i, at transporten kan tilrettelægges så fornuftigt som overhovedet muligt ud fra en række kriterier, så vi kan leve op til de målsætninger, vi har for andre sektorer inden for området.

Nu har jeg jo ikke haft lejlighed til at høre hele debatten, men vil med afsæt i ministerens skriftlige redegørelse sige, at vi meget langt hen ad vejen er enige i de betragtninger, der dér er gjort. Vi synes faktisk, at det er udmærkede og også nyere signaler, end man måske somme tider har set bagudrettet – helt a priori i forhold til, hvem der har fremlagt dem. Vi er ganske godt tilfredse med de elementer, der er lagt ind i redegørelsen, og også med det, der er lagt op til af redskaber, der skal anvendes i den fremtidige strategi for udfoldelsen af en godstransport. I alt