

Forslag til folketingsbeslutning om Folketingets Ombudsmands beretning for året 1991.

Af Retsudvalget.

(Fremsat 20/10 92. Første behandling 3/11 92).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 107 stemmer (S, KF, V, SF, CD, RV og KRF) mod 8 (FP).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Om denne vedtagelse vil der nu blive givet meddelelse til Folketingets Ombudsmand.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Forespørgsel nr. F 5:

Forespørgsel til trafikministeren [om, hvilke ændringer af den danske trafikpolitik regeringen agter at foreslå på baggrund af starten af det indre marked den 1. januar 1993].

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 20/10 92. Fremme af forespørgslen vedtaget 27/10 92).

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

Hvis man skal lave en overskrift på den debat, som vi skal have nu, kunne det f.eks. være »debatten, der blev væk«. For et år siden diskuterede vi meget, hvad der ville ske, når det indre marked gik i gang, og siden er der ikke sket ret meget, i hvert fald ikke på debatplan, og diskussioner her i Folketinget har der heller ikke været mange af.

Der sker jo ret store ting på det trafikpolitiske område, f.eks. bliver de togs Skinner, som smyer sig gennem landet, i fremtiden ikke DSB's eller nationale, det bliver sådan, at andre nationer i fremtiden kan køre på skinnerne. Det er også sådan, at vognmandsbranchen nu vil få øget konkurrence, og det samme vil ske inden for luftfartsområdet.

Der er i dag godt og vel 56 dage til, at det indre marked går i gang, og det er derfor SF's håb, at der med denne debat i Folketinget kan skabes en enighed om en model til, hvorledes vi kan tackle den store udfordring, som det indre marked er, ikke mindst på trafikområdet.

Besvarelse

Trafikministeren (Ikast):

Der har gennem en årrække ligget et magisk skær over datoen den 31. december 1992. Det er som bekendt den tidsfrist, der er sat på færdiggørelsen af det indre marked i EF. Inden denne dag skal alle hindringer være afskaffet, så personer, varer, kapital og tjenesteydelser sikres fri bevægelse inden for fællesskabet.

Det indre marked vil medføre øget samhandel mellem medlemsstaterne. Dermed øges betydningen af et velfungerende transportsystem. Tilsvarende vil den stigende arbejdsdeling og det ændrede produktionsmønster øge trafiksystemernes betydning. Der vil ske en samlet stigning i transportarbejdet, samtidig med at kravet til frekvenser, pålidelighed og fleksibilitet vokser.

Omvendt medfører denne udvikling også, at det er vigtigt, at transport ikke bliver opfattet som gratis, men indgår med sin fulde omkostning i produktionen. Etablering af en fælles transportpolitik har været en vigtig opgave med henblik på at sikre et velfungerende og et effektivt indre marked.

Skabelsen af det indre marked og en fælles transportpolitik er sket gradvis igennem årene. Der er vedtaget en lang række foranstaltninger til organisering af markedet. Målet har været at indføre en fri udveksling af tjenesteydelser i transportsektoren baseret på almindelige markedsføringsprincipper.

Videre er der vedtaget en række foranstaltninger, der tager sigte på at fjerne eller forebygge konkurrencefordrejning, dels konkurrencefordrejning inden for de enkelte transportsektorer, dels konkurrencefordrejning mellem de forskellige transportformer. Disse foranstaltninger er løbende gennemført i Danmark inden for den fastsatte tidsfrist. Der er derfor ikke af hensyn til de forpligtelser, der påhviler Danmark som medlem af Fællesskabet, behov for ændringer af den danske trafikpolitik som følge af, at vi nærmer os den 31. december.

[Trafikministeren]

Jeg har dermed besvaret det stillede spørgsmål.

Jeg skal imidlertid benytte lejligheden til at redegøre nærmere for de centrale elementer i den fælles transportpolitik i EF og de hovedproblemer, der knytter sig hertil.

Som nævnt er der i overensstemmelse med bestemmelserne i Traktaten indført regler om fri udveksling af tjenesteydelser. For den internationale vejtransport er det besluttet, at de eksisterende kvantitativt bestemte begrænsninger ophæves endeligt med udgangen af 1992. Det vil herefter være et frit marked, og denne beslutning kan ikke gøres om. Tilsvarende er der indført et frit marked for visse former for international personbefordring med bud. Rutekørsel vil indtil videre fortsat kræve særlig tilladelse. Ifølge Traktaten skal den fælles transportpolitik også omfatte de betingelser, hvorunder transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, det såkaldte cabotage. Inden for vejtransportsektoren, lastbiler og busser, er indført en begrænset ret til cabotagekørsel. På vejgodsområdet er der indført et kvotesystem. Dog er cabotage i tilslutning til kombineret transport liberaliseret.

Yderligere liberaliseringer på dette område er knyttet tæt sammen med spørgsmålet om afgiftspolitikken. Reguleringer af vejtransportsektoren består herefter i, at den enkelte transportvirksomhed skal opfylde en række krav vedrørende faglig egnethed, økonomi og vandel. Det svarer helt til det system, der er nationalt fastsat i den danske godskørselslov og den danske buskørselslov. Videre er der fastsat fælles regler om vægt og dimensioner samt køre- og hviletidsbestemmelser.

På luftfartsområdet er udviklingen af den fælles transportpolitik gået stærkt i de senere år, og der er fastsat regler om markedsadgang, billetpriser og kapacitet. Når den såkaldte tredje luftfartspakke træder i kraft den 1. januar 1993, vil adgangen til markedet således være liberaliseret og overvejende være reguleret af kvalitative krav til luftfartsselskaberne. Med hensyn til cabotage og indenrigsflyvning vil der dog være nogle restriktioner tilbage. Disse krav omfatter primært krav i relation til sikkerhed og økonomi. Hvad angår priserne, vil disse ikke være underlagt tidligere tiders stramme regulering.

Endelig er det med hensyn til cabotage fastlagt, at den senest skal være helt liberaliseret i det enkelte medlemsland pr. 1. april 1997. Danmark har valgt at udskyde liberaliseringen af cabotagerettighederne i overensstemmelse hermed.

På jernbaneområdet er der indført regler om adgang til jernbaneinfrastrukturen og jernbanemarkedet. På grund af de særlige forhold, der kendetegner jernbanetransporten, har man i EF-regi ikke kunnet gennemføre den fulde, frie udveksling af tjenesteydelser, således som man har gjort det f.eks. med den internationale vejgodstransport. Dog har man vedtaget liberaliseringer af adgangen til de 12 landes jernbaneinfrastrukturer for visse former for international jernbanetransport. Det drejer sig om internationalt kombineret transport samt international person- og godstransport, der udføres af de såkaldte internationale sammenslutninger. Samtidig skal jernbanerne sikres større selvstændighed, og jernbanernes økonomi skal gøres mere gennemskuelig.

Hovedtanken bag disse tiltag har været at gøre jernbanetransporten mere effektiv og især fremme den internationale jernbanetransport. Vi vil dog gerne gå et stykke videre i den retning, som EF-direktivet viser. DSB har med et forslag til ny organisation af virksomheden, som bl.a. er inspireret af tilkendegivelserne i det seneste halve år fra flere af Folketingets partier, åbnet for en sådan videre udvikling. Tanken er at omdanne en rent forretningsmæssig del af DSB til aktieselskaber. Den egentlige jernbanevirksomhed fastholdes som en statsvirksomhed, men der skabes en klar opdeling: På den ene side de mere politisk styrede dele, og på den anden de forretningsmæssigt styrede dele af passager- og godstrafikken.

Den nye organisation vil medvirke til øget konkurrence og den frie adgang til sporene og til at gøre DSB's egne virksomheder mere konkurrencedygtige, uden at den politiske indflydelse fjernes fra de elementer, som fortsat må have Folketingets bevågenhed som et led i den samlede transportpolitik. Endvidere skal det i denne sammenhæng fremhæves, at det har været et generelt ønske at fremme jernbanetransporterne – og især dem, der indgår i den kombinerede godstransport.

Endelig skal nævnes, at der inden for sektoren for transport ad indre vandveje er indført

[Trafikministeren]

regler om markedsadgang og om en cabotageordning.

Gennemførelsen af det indre marked vil som tidligere nævnt medføre øget økonomisk aktivitet og samhandel. Det vil også blive en følge af etableringen af det europæiske økonomiske samarbejdsområde fra 1. januar 1993 og den politiske og økonomiske udvikling i Østeuropa.

Dette medfører, at efterspørgslen efter transport og hermed det samlede transportarbejde vil vokse i årene fremover. Der er derfor behov for initiativer i EF, der kan bidrage til miljøforbedringer i transportsektoren.

Kommissionen har i foråret 1992 afgivet en grøn bog om transportens indvirkning på miljøet. Denne vil antagelig i begyndelsen af 1993 blive fulgt op af en såkaldt hvid bog, ledsaget af konkrete forslag. Det må forventes, at disse omfatter spørgsmål om organisering af markedet, således at mere miljøvenlige transportformer – jeg tænker her på jernbane- og søtransport samt transport ad de indre vandveje – finder øget anvendelse.

Endvidere må man forvente et udspil om udbygning af dele af infrastrukturen, ikke mindst for at afskaffe flaskehalsene. Centralt vil også spørgsmålet om afgifter til dækning af infrastrukturomkostningerne være. Som udgangspunkt må sikres, at hver transportform dækker sine omkostninger. Endvidere vil antagelig indgå yderligere standardiseringer, f.eks. på støj- og emissionsområderne, og en række forskningsinitiativer. Vi kan nikke genkendende til disse initiativer, som allerede er centrale i forbindelse med opfølgningen af regeringens transporthandlingsplan. Der er ingen grund til at gentage de synspunkter, der tidligere er fremført vedrørende denne plan.

Under det danske formandskab for EF vil dette arbejde blive prioriteret højt, således at de miljømæssigt gunstige transportformer, jernbane- og søtransport, begunstiges til gavn for alle borgere i Europa.

*Forhandling***Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil starte med at sige tak til ministeren for redegørelsen.

Det spørgsmål, som man vel kan stille sig selv i denne debat, er: Er vi gearet til at tage de

udfordringer op, der ligger, når nu det indre marked starter? Jeg vil prøve på at beskæftige mig med de forskellige divisioner inden for DSB – det vil jeg gøre til sidst – og også de forskellige spørgsmål om havne, veje m.v. og give vores bud på, hvad vi mener der kan og skal gøres, om vi kan klare den udfordring, der ligger i det indre marked.

Hvad angår havnene, kan man konstatere, at vi lavede en ny havnelov for et par år siden; den har nok gjort det sværere for nogle af de små havne, hvorimod de store vil klare sig i fremtiden. Og det var også det, der blev sagt, da man forhandlede det pågældende lovfor-slag.

Jeg synes, det er gået sådan, at man generelt kan sige, at de store havne klarer sig godt. Jeg synes også, man kan sige, at de er indstillet på gennem de muligheder, de har fået i loven, at sørge for, at der kommer mere gods over havnene. Mange er begyndt at satse på det østeuropæiske marked, som vel forhåbentlig bliver bedre på et eller andet tidspunkt. Man har også set, at nogle af havnene er gået ind som deltager i et færgerederi, f.eks. Grenå-Hundested. Det samme har man set i Nyborg. Det er jeg dog ikke så positivt indstillet over for, eftersom det er polske arbejdspladser, man her har oprettet med kommunale penge. Når man satser kommunale penge, mener jeg også, man skal bruge danske overenskomster. Men som sagt, generelt er det min opfattelse, at den nye havnelov fungerer udmærket.

En anden ting er coastertrafikken. Det er sjældent, den bliver diskuteret, men der er kommet en rapport for et års tid siden, og coasterrederne peger selv på, at de mener, der er nogle muligheder, hvis de får lov til at optage lån. Disse muligheder kan man måske bedst belyse ved et eksempel. Hvis der ligger en kornbåd i Korsør eller Kalundborg, som skal fyldes op med korn, er det i dag sådan, at man får 3.500 lastbiler på landevejene med 20 t i hver. Og det er i hvert fald ikke det, regeringens handlingsplan har peget på var det rigtige, men sådan sker det altså i dag. Her ville coasterne have nogle muligheder for at gå ind til de små havne og sejle videre til de større byer, hvor de større skibe ligger.

Luftfarten kommer vi til på et senere tidspunkt, så den skal jeg ikke sige noget om nu.

[Tommy Dinesen]

Med hensyn til vejene er det jo sådan, at godstransporten nu bliver liberaliseret, som det hedder. Det bliver sådan, at alle, også udenlandske vognmandsfirmaer, ikke får ret mange begrænsninger, i hvert fald ikke på de danske veje. Det giver konkurrence, og det er derfor, jeg synes, det er noget forbavsende, at man ikke har diskuteret disse ting noget mere, i hvert fald ikke uden for de kredse, der er klar over, at det sker. Det kan betyde knald eller fald for mange danske vognmænd, men der er jo mange, der gerne ser en øget konkurrence i dag, så her er i hvert fald mulighederne.

Hvis man skal tage nogle af de mange planer med, der ligger på området, drejer det sig om for 5 mia. kr. nye veje, så jeg tror godt, man kan skrinlægge i hvert fald nogle af dem. Vi har det erklærede mål, at vi mener, at der skal fragtes mere gods og også flere passagerer – det skal på skinner, og det skal over i søtrafikken.

Jeg synes nok, det har været forbavsende at kunne opleve, at der stadig bliver lavet nye vejplaner fra Vejdirektoratets side. Det er nok det eneste, de laver for øjeblikket, tror jeg, og det synes jeg ærlig talt godt man kan stoppe lidt. Vi har i forvejen nogenlunde vedtaget, hvor vejene skal bygges frem til år 2000, så mere behøver vi ikke at lave planer om allerede nu.

Og skal man prøve at gøre sikkerheden på vejene bedre, så tror jeg, det er nødvendigt, at man i fremtiden strammer køre-hviletidsbestemmelserne. Det er noget, der er behov for. Der bliver lavet fusk med de ure, der er på lastbilerne, og her må gøres en forstærket indsats. Når konkurrencen bliver forøget, er der altid nogle, der tilsidesætter sikkerheden.

Den samme udvikling, som sker på vognmandsområdet, er også i gang på busområdet. Den kommer godt nok lidt senere, men konkurrencen kommer i hvert fald.

DSB kom for nylig med nogle planer om, at man ville gøre etaten til et aktieselskab, og baggrunden for det, tror jeg, var vel også, at det indre marked går i gang den 1. januar 1993. Man vil forsøge at leve op til det, der sker, nemlig, som ministeren også har omtalt, at skinnerne bliver givet fri. Jeg har nogle gange provokerende sagt, at hvis A. P. Møller vil til at have tog fra Spanien, hvor den største danske privatejede havn er, og hvis han vil have containere transporteret til Stockholm eller til

København, kan han selv købe tog og vogne og få dem på skinnerne. Han skal selvfølgelig betale for brugen af skinnerne, men også her kan vi altså se, at der sker noget nyt. Skinnerne er ikke nationale i fremtiden, og derfor tror jeg – selv om der ikke er nogen ansøgninger for nærværende – at det er noget, der vil komme.

Med disse bemærkninger vil jeg også gerne afvise, at vi mener, at DSB skal være et aktieselskab. Sidste år fremsatte vi et forslag, beslutningsforslag nr. B 18, som gik på at give DSB øget frihed, bl.a. til at indgå det, man kalder selskabslignende konstruktioner. Man kunne tænke sig, for at blive ved A. P. Møller, at A. P. Møller og DSB indgår et samarbejde, hvilket der ville være mange fornuftige grunde til, for A. P. Møller har måske 100.000 containere rundt omkring i verden og en fantastisk knowhow på disse områder. Til gengæld har DSB dét, at de er kendt blandt de andre europæiske jernbaner og derved vil være gode til kontrakter, køretider, og hvad der nu er. Der kunne altså her blive et godt samarbejde mellem DSB og et privat firma.

Det var der ikke stemning for sidste år, da vi fremsatte forslaget. Jeg tror nok, at der er sket noget senere, og jeg tror også, man har lært af, at A. P. Møller gør det samme, f.eks. i USA, hvor man har sine egne tog, der kører fra kyst til kyst.

Det ville altså være godt med den større frihed til DSB, men vi har svært ved at se hvordan, hvis man deler DSB op i fem divisioner, som der har været talt om. Det er måske rimeligt, at godsafdelingen kører selvstændigt og prøver at give overskud. Men baggrunden for, at det sker, er jo også, at ifølge EF og det, der sker til 1. januar, betyder det, at de forskellige divisioner i DSB skal køre selvstændigt, således at der er en overskuelighed, således at man f.eks. ikke fra rederiafdelingen kan putte overskuddet over i passagerafdelingen.

Og mens jeg er ved rederiafdelingen, vil jeg sige, at vi mener, at DSB også her skal have de samme muligheder som deres konkurrenter, f.eks. at de kan optage lån i Dansk Skibskreditfond, som har 7 mia. kr. liggende til det samme. Det har DSB ikke måttet indtil nu, men det havde været bedre, hvis DSB havde kunnet gøre det. For det første er lånene meget favorable: det er 14-årige lån, der de første 4 år er rente- og afdragsfrie, og så løber de i de næste

[Tommy Dinesen]

10 år, hvor man betaler tilbage. Det ville give DSB de samme muligheder som konkurrenterne, f.eks. på Molslinjen, på de østjyske jernbaner, eller hvad det nu er.

Jeg skal slutteligt sige, at det var nogle af de konsekvenser, som vi ser der kan komme med baggrund i det, der sker med det indre marked om godt to måneder. Derfor vil jeg gerne stille følgende dagsordensforslag fra Socialdemokratiet, Venstre, De Konservative, Centrum-Demokraterne, Det Radikale Venstre, Kristeligt Folkeparti og SF:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet Folketinget ved etableringen af EF's indre marked ønsker at fremme de miljøvenlige transportformer, pålægger Folketinget regeringen at tage initiativer til særligt at styrke jernbane- og søtransporten, herunder kombi- trafikken, under det kommende danske EF-formandskab og samtidig her i Danmark arbejde for en udbygning af infrastrukturen, som kan understøtte EF's jernbanepolitik.

Desuden pålægges det regeringen at udarbejde en samlet overordnet trafikplan for hele landet. Planen skal omfatte de anlægsarbejder og investeringer, der må anses for nødvendige frem til år 2005.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 4).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden. (se foran). Dette forslag indgår nu i debatten.

Helge Mortensen (S):

Man kan i debatten her tage to helt elementære udgangspunkter. Det ene er ligesom den fysiske side, at det europæiske trafiknet er sammenhængende, så vi kan trafikere med hinanden. Det andet udgangspunkt, man kan tage, er, at der er en europæisk trafikpolitik, der hænger sammen, som skaber det fysiske net, men også tager hensyn til miljøet, og som også tager hensyn til, at de europæiske lande satser i overensstemmelse med hinanden, så også investeringerne kommer til at supplere og ikke modarbejde hinanden.

Det er i dette udgangspunkt, at jeg er enig med ministeren om EF's grønboogs egnet til

den europæiske diskussion. Jeg mener, at EF på dette område faktisk har lagt en trafikpolitik frem, som på én og samme tid tilgodeser de miljømæssige og de trafikmæssige hensyn. Den peger, som ministeren var inde på det, på opprioriteringen af jernbanen og af søtransporten, fordi det er midlet til at kunne håndtere en stigende vækst i transporten, samtidig med at miljøbelastningen falder.

Det er også det eneste effektive middel til rimelig økonomisk at satse på udbedring af de flaskehalse, som findes rundt omkring i Europa, at investere eksempelvis på jernbaneområdet.

Jeg synes, det er glædeligt at se, at andre europæiske lande også tager disse meldinger ad notam. Det er glædeligt at se, at man i Sverige opprioriterer investeringerne i jernbanenettet. At man i Tyskland gør det samme, at man investerer mere i jernbane, end man gør i vej eksempelvis, er en tydelig markering af, at det er den udvikling, som Danmark også skal koble sig på i de fremtidige infrastrukturinvesteringer og -planlægninger.

Den udvikling kommer jo ikke af sig selv. Den forudsætter, at Folketinget, at regeringen også træffer de fornødne beslutninger. Det forudsætter også, at der i alle de politiske beslutninger, som har indflydelse på trafikken og på trafikvalget, er overensstemmelse imellem det, vi vil, og det, vi gør, og det, vi beslutter.

Dér vil jeg godt pege på den undersøgelse, som Forbrugerrådet har sendt trafikministeren, hvori det understreges, at her er et område, hvor vi i hvert fald ikke med konsekvens følger op på en sådan miljømæssigt og trafikmæssigt rigtig politik. Den påpeger, at benzindpriserne over de sidste 5 år er faldet godt 10 pct., men togbilletterne er steget 20 pct. i det samme tidsrum. Derfor tror jeg – og vi kan også skele til Tyskland på dette område – at det er vigtigt, at vi også i afgifts- og takstpolitikken arbejder aktivt for at fremme den rigtige trafikpolitik, den rigtige skatte- og afgiftspolitik og takstpolitik.

Derfor ser vi også gerne, at vi følger ideen fra den tyske infrastrukturinvestering op ved at sige, at vi er nødt til at regulere dette område, vi er nødt til at regulere også med afgifter over for trafikanterne, over for bilerne, og vi er nødt til som alternativ at investere i den kollektive trafik. At få dette til at nå sammen også i dansk trafikpolitik, er en opgave.

[Helge Mortensen]

Derfor er det jo også meget naturligt, at tyskerne rejser ønsket om en vejafgift, og her vil jeg gerne sige, at jeg på ingen måde er uenig i de udmeldinger, som ministeren på dette område er kommet med. Jeg vil bare understrege, at det faktisk er vigtigt, at vi af hensyn til den danske konkurrenceevne og til danske vognmænds situation i transporten i Europa, men også af hensyn til jernbanetransporten i Europa, ikke tillader, at tyskerne tager ensidige skridt på vejområdet. Vi skal være opmærksom på, at andre lande, herunder Danmark, ikke konkurrencemæssigt bliver stillet ringere end tyskerne.

En anden ting er selve formen, hvorunder vejafgiften indføres. Den vejafgift, som er påtænkt som bompenge under en eller anden form, vil komme til at flytte trafik fra de motorveje, man faktisk har bygget til lastbilerne, og over på det mere sekundære vejnet, hvis det er billigere. Derfor tror jeg, vi skal søge at få tyskerne med på en generel ordning vedrørende afgifterne på den individuelle trafik også for lastbilernes vedkommende.

Jeg hilser meget velkommen – det står også i dagsordenen, og det har været et af SF's udgangspunkter for denne debat – at der bliver udarbejdet en trafikplan, hvor vi helt overordnet ser på, hvordan vi får skruet landet sammen, sammenholdt med den trafikpolitik, vi ønsker. Jeg vil gerne sige her, at i denne overordnede både internationale og nationale trafikpolitik, hvor jernbanerne kommer til at spille en afgørende rolle, er vejene ikke uinteressante – heller ikke for fremtiden. Jernbanens store fordele vil ligge i transport over længere afstande, i hvert fald når det drejer sig om gods. Jernbanens begrænsning er, at den ikke går til hverken leverandør eller forbruger, når man sender gods. Der spiller bilerne en overordentlig vigtig rolle også for jernbanens fremtid, og når man skal have sådan en plan – og jeg er enig i den – er det derfor vigtigt netop at se på, hvordan vejene bliver placeret i en sådan infrastruktur, idet det i den sidste ende også kommer til at gavne jernbanen.

Her er vi både inde på en generel trafikpolitisk vurdering og på en konkret udvikling af planer, og det må interessere det af Folketinget nedsatte Transportråd at arbejde præcis på dette område. Det gælder de initiativer, der må til for at stimulere jernbanetrafikken, hvilke

politikker der skal til, for at det, vi siger, også går i opfyldelse, og ikke mindst hvordan den overordnede infrastruktur i Danmark skal se ud, for at landet hænger sammen og vi hænger sammen med udlandet. Det forventer jeg faktisk også at Transportrådet vil gøre, uanset om vi siger det eller ej, fordi det må være en oplagt opgave.

Jeg mener i øvrigt, at udgangspunktet er, at vi har et overordnet trafiknet, og her vil jeg godt pege på det såkaldte store H, som både jernbanemæssigt og vej mæssigt blev besluttet for både at få Østdanmark og Vestdanmark til at hænge sammen og landet til at hænge sammen med omverdenen.

Det, der efter min opfattelse nu er opgaven eller spørgsmålet, er, hvordan den øvrige del af landet bliver tilsluttet dette net. Beslutningerne er for så vidt truffet. Det, man kan beklage, er, at der ikke f.eks. på jernbaneområdet med samme intensitet som på vejområdet med udbygning af det store H er gennemført en anlægslov om elektrificering, som blev besluttet allerede i 1979. Men foreløbig er diskussionen og beslutningerne gået på at elektrificere til Tyskland strækning for strækning, finanslov for finanslov.

Det er faktisk ud fra det synspunkt, vi i Socialdemokratiet har fremsat forslaget om en infrastrukturfond. For det første for at fordele de midler, der skal anvendes, mellem vej og jernbane og havne eksempelvis, på samme måde som man har foretrukket at gøre det i Tyskland. For det andet for at skabe sikkerhed for, at vi, når vi beslutter os for en anlægslov, også kan beslutte os for finansieringen af den anlægslov, sådan at vi ikke stedse har en ophobning af gode viljer og politikker, der altid bliver overhalet af nye gode viljer og politikker på området.

Fischer (KF):

Danmark har mulighed for i de kommende år at udvikle sig til et virkeligt knudepunkt for handel og trafik i Nordeuropa, ikke mindst som følge af det, der er sket i hele det baltiske område, i Østersøområdet, men også som følge af de nordiske landes tættere tilknytning til det europæiske fællesskab.

Ved nytår bliver EFTA og EF smeltet sammen i én stor økonomisk enhed, og vi kan håbe på, at de øvrige nordiske lande forhåbentlig

[Fischer]

snart bliver medlemmer af EF. Derfor peger meget på, at de store trafikinvesteringer, vi har besluttet politisk, og hvoraf nogle snart bliver sat i kraft, får større betydning, end vi kunne håbe, dengang vi besluttede det. Storebæltsbroen, Øresundsforbindelsen, udviklingen af Københavns Lufthavn, elektrificeringen af banestrækningen til grænsen, nye motorvejsstrækninger – det vil alt sammen være medvirkende til at styrke Danmarks position i Nord-europa. En fremtidig fast forbindelse til Fjern vil også spille positivt ind. De ting, vi selv gør, er derfor af stor betydning, men EF's trafikpolitik er det unægtelig også.

Det Konservative Folkeparti betragter det som vigtigt, at Danmark som medlem af EF og ikke mindst i den periode, hvor vi har formandskabet i første halvår af 1993, arbejder for øget konkurrence og friere markedsvilkår og naturligvis bedre miljø. Målet skal være, at den enkelte borger får bedre service og lavere priser, og at vi energisk modsætter os enhver trafikpolitisk beslutning, som virker diskriminerende.

I den sammenhæng vil jeg gerne opfordre trafikministeren til i sin egenskab af formand for EF's Trafikministerråd især at have opmærksomheden rettet på de tyske forsøg på at få indført en vejafgift, som alvorligt kan skade danske vognmænd og danske eksportinteresser. I forhold til vor størrelse er Danmark unægtelig en betydelig eksportnation, og vi har levende interesser i at undgå diskriminerende udspil på transportområdet. Danske vognmænd er effektive, og de vil kunne drage betydelig fordel af den friere adgang til det europæiske marked; men det kræver konkurrencevilkår, som er lige.

Det er jo ikke lang tid siden, at EF-Domstolen pålagde tyskerne ikke at indføre en konkurrenceforvridende vejsskat. Nu er der igen tyske planer fremme om en vejsskat for lastbiler, der benytter de tyske motorveje. Det danske standpunkt må klart være, at der i EF-sammenhæng skal etableres ensartede afgiftsvilkår, som virker ens på de enkelte landes transportere, og indtil det er gennemført, at der ikke tillades indført særordninger, der kan virke konkurrenceforvridende.

Egentlig er den debat, vi har her i dag, og de muligheder, vi har i det kommende halvår, også udtryk for, hvor vigtigt det danske EF-med-

lemskab er for vores erhvervsinteresser, for vores arbejdspladser og for væksten i Danmark.

Men det gælder også på flytrafikkens område, og dér må vi helt og aldeles væk fra stats-subsidiering. Fra nytår bliver der åbnet for stærkt udvidet konkurrence mellem flyselskaberne, og i den forbindelse er det unægtelig kritisabelt, hvis EF-Kommissionen tillader massiv statsstøtte til spanske og franske nationale luftfartsselskaber. Det må der sættes en stopper for; ellers ender vi i en situation, hvor veldrevne danske private luftfartsselskaber i realiteten skal konkurrere med statskasserne i de store EF-lande.

Jeg er glad for, at trafikministeren allerede tidligere på året har markeret klar dansk afstandtagen fra enhver statsstøtte til luftfarten, og jeg vil gerne opfordre trafikministeren til i det første halvår af 1993 at gøre det til et kernepunkt i dansk luftfartspolitik i EF at forhindre og sætte en stopper for statsstøtten. Jeg synes, vi skal gøre, hvad vi kan fra dansk side for at få fuld åbenhed om disse tilskud, få debatteret dem og komme væk fra dem, så vi kan få ægte fri konkurrence og på den måde styrke danske interesser på luftfartsområdet.

Til debatten om dansk konkurrencedygtighed i forhold til de øvrige lande hører naturligvis også en vurdering af DSB's muligheder og DSB's position. Det Konservative Folkeparti har den indstilling, at DSB så vidt muligt skal arbejde på markedsøkonomiske vilkår og skal kunne konkurrere på lige fod med private firmaer. Jeg tror, ingen er i tvivl om, at netop konkurrence er medvirkende til, at den enkelte forbruger får bedre service, bedre komfort og bedre pris. DSB's planer om i vid udstrækning at overgå til selskabsform på de enkelte områder som gods og færger betragter vi i den konservative folketingsgruppe som nyttige og rigtige skridt til at øge DSB's effektivitet og dermed også til at styrke dansk konkurrenceevne i EF-sammenhæng.

Jeg skal til slut sige, at vi kan støtte det fremsatte forslag om motiveret dagsorden.

Svend Heiselberg (V):

Forespørgslen, som SF har rejst, har givet trafikministeren god anledning til at redegøre for bestræbelserne for den fælles transportpolitik inden for EF.

[Svend Heiselberg]

På flere områder har Danmark gennemført den nødvendige lovgivning, og liberaliseringen og konkurrencevilkårene er i fuld gang alene med det sigte at give borgerne en bedre service til en rimelig pris og tryggere og sikrere forhold at rejse under.

Det er klart, at liberalisering kræver nytænkning både hos politikerne, der skal sikre lovgivningen, og hos offentlige såvel som private trafikskelskaber. Vi skal ruste os til en stigende trafik ikke blot på vores jernbaner, men også på vores veje. Det vil kræve investeringer i nye banenet, nye tog, som kan tilpasse sig det europæiske trafiksystem. Det er derfor vigtigt, at vi fremmer investeringer i hele infrastrukturen, men overordnede miljøhensyn skal efter vores mening ikke begrænse udbygningen af vores veje. Vi ønsker en stabil vejtransport også.

Danmark har med sin beslutning om Øresundsforbindelsen ikke alene bidraget til trafikmæssigt at binde Norden sammen, men også til at gøre Nordeuropa til en naturlig del af en videre udbygning af EF. I Venstre er vi åbne over for tanken om en Femern-forbindelse, som vi tror kan bidrage til at fremme erhvervsudviklingen i vores del af Europa.

I Venstre er vi som nævnt indstillet på, at der skal store investeringer til. Vi tror på en udbygget jernbane, hvor skinnerne skal bruges til specielt godstransport, og hvor skinnerne kan bruges af andre end eksempelvis DSB. Vi er af den opfattelse, at vi skal have en struktur, der gør, at vi kan klare konkurrencen. Kan det offentlige ikke det, er vi af den opfattelse, at så må det vige for privat initiativ. Denne holdning gælder generelt for trafikområdet, men det betyder naturligvis også, at det offentlige skal have lov til at konkurrere med det private.

I Venstre er vi optaget af, at SAS kan klare sig i liberaliseringen af lufttrafikken. Vi ved, der er hårde tider for luftfarten, og vi må derfor også kræve, at det bringes til ophør, at visse lande på en eller anden vis økonomisk støtter deres luftfart. Fri konkurrence skal foregå uden for forskellige statslige støttesystemer. Det bliver derfor en vigtig opgave for trafikministeren i hans kommende formandstid for de europæiske transportministre at sikre, at også det kan gennemføres.

Venstre skal til sidst sige, at vi kan tilslutte os det stillede dagsordensforslag, og med disse ord skal vi takke trafikministeren for redegørelsen.

Ernst B. Schmidt (FP):

Det moderne samfunds vækst afhænger i høj grad af muligheden for transport og dermed også af trafik. Men al transport har sin pris med hensyn til sikkerhed, miljø og selvsagt også økonomi.

Når forespørgslen, som vi behandler her i dag, har ordlyden: »Hvilke ændringer af den danske trafikpolitik agter regeringen at foreslå på baggrund af starten af det indre marked d. 1. januar 1993?«, så vil vi i Fremskridtspartiet opmærksomt lytte til, hvilke signaler trafikministeren på regeringens vegne vil fremkomme med.

Men Fremskridtspartiet vil da også gerne fremsætte nogle af sine ønsker til – og tanker om – den fremtidige fælles trafikstruktur i det indre marked i Europa, da vi selvsagt anser det for meget vigtigt.

For at begynde med en væsentlig faktor, så ønsker Fremskridtspartiet trafikikkerheden prioriteret meget højt, og her er der mange veje at gå. Ser man f.eks. på trafikikkerheden på vejnettet, springer det straks i øjnene, at motorveje er langt de sikreste vejtyper, når man læser statistikkerne over uheldsfrekvenser fordelt på vejtyper.

Til underbygning af den påstand vil jeg gerne citere fra FDM's trafikpolitiske program, hvor der bl.a. står, at sikkerheden på motorveje er ganske evident i forhold til andre veje. Jeg skal ikke remse en lang række tal op, men tallene er meget sigende om motorveje. Jeg citerer: »Som det ses, er motorveje langt de sikreste – cirka syv gange så sikre som øvrige hovedlandeveje og ti gange så sikre som kommuneveje.«

Ud fra sådanne fakta forekommer det at ville indføre en eller anden form for særlig motorvejsafgift som en uhensigtsmæssig afgiftspolitik, der nærmest nedsætter motorvejenes optimale sikkerhedsfaktor i det samlede trafikbillede. Havde det modsatte været tilfældet, havde situationen jo været en ganske anden.

Dette leder Fremskridtspartiet til at sige, at vi langt fra er begejstret for sådanne tiltag, som man nu arbejder med både i Tyskland og i EF-Kommissionen, og det gør vi bl.a. på den baggrund, at det fremføres særlig stærkt nu, hvor Danmark skal til at have formandskabet for EF.

[Ernst B. Schmidt]

EF-Kommissionen arbejder med fælles motorvejsafgifter. Fremskridtspartiet beklager derfor trafikministerens udtalelser til Erhvervs-Bladet den 27. oktober i år, hvorfra jeg gerne vil citere overskriften: »Trafikministeren: Vognmænd vil tjene på EF-vejafgift«.

Og jeg citerer videre fra artiklen: »Kaj Ikast fastslog desuden, at vejafgiften bør indføres i Danmark, når EF's Ministerråd er nået til enighed. Det vil ifølge trafikministerens vurdering tage op til et par år, men han tror på, at afgiften kommer.

Såvel Foreningen af Danske Eksport-vognmænd som vognmændenes arbejdsgivere i Erhvervenes Transportudvalg har tidligere vendt sig imod EF-forslaget, som de frygter vil få adskillige vognmænd til at køre tør.

– Men indførelse af vejafgifter kan faktisk ende med at blive en fordel for danske vognmænd. De kan roligt klappe hestene ude i motorrummet, sagde Kaj Ikast.

Forslaget går ud på, at vognmændene køber ret til at benytte motorvejsnettet (de almindelige landeveje er ikke omfattet af forslaget) i form af et mærkat eller en vignet, der placeres på bilens forrude. Forslaget fra EF-Kommissionen kommer efter krav fra Tyskland, som i foråret fik underkendt en sådan ordning ved EF-Domstolen.

Forslaget fra EF-Kommissionen vil lovliggøre den tyske vejafgift, der er planlagt til knapt 10.000 DM om året. Det skal dog være muligt at købe mærkater, der kun gælder en dag, en uge eller en måned.

Selvom EF-ordningen ikke kræver, at de enkelte lande indfører afgiften, er trafikminister Kaj Ikast ikke i tvivl om, at Danmark bør følge trop.«

Og så kan vi godt tilføje fra Fremskridtspartiet: At Danmark skal sige stop! Den forvridning, som man rent transportmæssigt er inde på her, vil vi gøre alt for ikke bliver gennemført, og det være sagt med ganske alvorlig adresse til trafikministeren, som vi mener bør se på, hvad der sker på det område.

Vi er klar over, at der er meget andet at tale om i forbindelse med infrastruktur for den europæiske trafik. Vi er interesseret i den allerbedste struktur for trafik. Som jeg sagde indledningsvis: Trafik og transport er livsnerver i et moderne samfund.

Vi er også af den formening, at jernbanerne har en stor berettigelse, men vi er ikke af den formening, at det kræver en stor støtte. Vi ville meget hellere have, at det hele – som trafikministeren også var inde på – hvilede i sig selv. Det er et godt forslag. Hvis man kunne få al transport til at hvile i sig selv, så var der fri konkurrence. Så har vi kun at sørge for, at trafikken bliver, som jeg før sagde, så sikker som muligt.

Med hensyn til det miljømæssige er vi klar over, at biler – i særdeleshed benzinbiler – indebærer noget meget uheldigt: deres udstødning forurener. Ud fra den betragtning er det klart, at vi ser noget positivt i den separerede bytrafik, hvorved man kan afhjælpe dette. Vi har på ture bl.a. i Schweiz set, hvordan man har gjort dette for at nedsætte biltrafikmængden. Den slags ting kan efter vores mening også fungere på privat basis.

Jeg kan se, at min taletid begynder at rinde ud. Jeg vil derfor sige om det dagsordensforslag, som nu er fremsat, at vi ikke mener, det er dækkende nok for det, vi mener er vigtigt. Så vi kommer fra Fremskridtspartiets side med følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet Folketinget opfordrer regeringen til at intensivere sin trafikpolitik i forbindelse med starten af det indre marked 1. januar 1993, således at Fællesskabets samlede trafiksektor prioriteres ligeligt under hensyn til sikkerhed, miljø og økonomi,

går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 5).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Også dette dagsordensforslag indgår i den videre forhandling.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg forstod, at hr. Ernst B. Schmidts og Fremskridtspartiets trafikpolitik alene går på vejtrafik. Det var det eneste, der blev talt om. Jeg synes jo, man bruger mange milliarder på mange andre ting.

Der blev sagt noget om, at man skulle sikre de svage trafikanter; det var igen kun bilisterne, det drejede sig om. Men hvis nu det er så-

[Tommy Dinesen]

dan, at alle mennesker i dette land og i hele Europa får hver sin bil og skal ud på vejene, hvorledes har man så tænkt sig at sikre trafikken og trafikanterne på en nogenlunde ordentlig måde? Det er jo komplet umuligt. Det ville jo betyde kaos på samtlige veje i Europa, selv kommunevejene.

Jeg vil også godt spørge, hvordan man vil skaffe alle de penge til alle de vejudvidelser. Det kunne være interessant at få det at vide, de kommer måske ind, fordi man nedlægger eller sælger noget andet, eller hvad ved jeg.

Som sagt fatter jeg heller ikke dagsordenen. Den er totalt intetsigende, må jeg sige. Jeg forstår ikke, hvad man mener med udtrykket »ligeligt under hensyn til sikkerhed og miljø og økonomi«. Er det cyklisterne, der tænkes på, eller er det bare bilisterne? Når man snakker om sikkerhed, ved man så heller ikke i Fremskridtspartiet, at hvis man regner på, hvilket transportmiddel der er det sikreste, er det togene? Det er langt det sikreste sted at befinde sig, når man skal fra et sted til et andet, men jeg kan forstå, at det er totalt ligegyldigt for Fremskridtspartiet.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg studsede lidt over Fremskridtspartiets ordførers bemærkninger om, at al trafik skulle hvile i sig selv, skulle være økonomisk rentabel. Jamen kan det lade sig gøre? Nu kommer ordføreren jo selv fra et område i Jylland, hvor det nok vil være meget svært at etablere en rentabel drift. Skal der kun køre tog og rutebiler på de strækninger, hvor der er underlag for det, eller hvordan har Fremskridtspartiet tænkt sig, at man skal kunne betjene de tyndbefolkede egne? Hvad med de ældre medborgere og børn og unge, som ikke selv kan køre bil og derfor er afhængige af den offentlige trafik?

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Når jeg beskæftigede mig mest med vejtransport i min ordførertale, var det bl.a. fordi jeg kendte den dagsorden, der er blevet foreslået, og som hovedsagelig taler om jernbanetransport. Men der er altså flere transportformer i Europa, så jeg kunne i hvert fald se, at den ville blive ensidig.

Jeg var også klar over, at i den korte tid, der er tildelt os heroppe, kunne jeg ikke komme hele vejen rundt med kollektiv trafik på landet, cyklistere og alt det andet, som jo hører med til trafikbilledet, og ud fra den betragtning dækkede jeg hele spektret ind med den dagsorden, som vi har fremsat, hvor der jo står »således at Fællesskabets samlede trafiksektor« – ingen nævnt, ingen glemt – »prioriteres ligeligt under hensyn til sikkerhed,« – og sikkerheden er prioriteret først – »miljø og økonomi.«

Det er klart, at der bliver masser af problemer, hvis man absolut vil have, at alle skal kunne transporteres næsten gratis, også selv om man bor i et eller andet tyndt befolket område med en meget svag trafiktæthed. Det er en af de ting, som man selvfølgelig skal se på, men der er jo også noget, som hedder sociale kompensationer i dette land. De mennesker, som af en eller anden grund ikke har råd til at anskaffe sig transportmulighed, må kunne hjælpes på anden måde end ved indsættelse af store rutebiler, som kører rundt med kun én passager.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når hr. Ernst B. Schmidt siger, at han ikke giver ret meget for den foreslåede dagsorden, er det selvfølgelig i orden, men jeg synes da, det er godt, at Folketinget kan blive enige om, hvad man skal gøre under formandskabet i EF på trafikområdet, hvor vi bruger så mange milliarder kroner. Danmark investerer godt 100 mia. kr. i broer og tunneler, og hvad ved jeg, frem til år 2000, så jeg synes ærlig talt, det er rart, at der også står i dagsordenen, at vi skal lave en overordnet trafikplan for hele landet, så vi kan få en debat i Folketinget og have noget at gå efter.

Og ligesom hr. Helge Mortensen synes jeg også, det er en god idé, at man f.eks. gjorde brug af det nedsatte Transportråd, så vi fik nogle uvildige synspunkter frem og undgik det, vi har været ude for nogle gange, når vi diskuterer trafikpolitik: når man får en bro over Storebælt, skal der også bygges en motorvej i Nordjylland osv. Det er godt at få et eller andet papir på bordet, så vi kan diskutere tingene og få lavet en trafikplan ud fra nogle saglige kriterier og ikke ud fra de tilfældigheder, som det har været tilfældet indtil nu.

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Jeg blev ikke helt klar over hr. Ernst B. Schmidts svar vedrørende jernbanerne, specielt den vestjyske længdebane med stoppested i Skjern. Hr. Ernst B. Schmidt talte om, at der jo kunne gives social kompensation osv., og jeg går ud fra, at jeg kan forstå besvarelsen således, at hr. Ernst B. Schmidt mener, at den vestjyske længdebane skal bevares.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg synes, det kunne være interessant at få et kontant svar: Ønsker Fremskridtspartiet fremover at give tilskud og støtte den offentlige transport, så man tilgodeser de svage områder? Som jeg sagde før, drejer det sig jo ikke om velhavende folk, som har råd til at have bil. Det drejer sig om pensionisterne, som for størstedelens vedkommende ikke har for mange penge, og det drejer sig om børn og unge, der i hvert fald heller ikke har for mange penge, så der kan være mange, der skal ind under den sociale sektor og have tilskud. Er det den vej, man ønsker at gå?

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg vil godt henlede opmærksomheden på, at det, vi diskuterer, er dansk trafikpolitik i lyset af europæisk trafikpolitik.

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Så skal jeg holde mig til sagen og snakke om jernbanetrafik i EF.

Det er meget vigtigt, at vi får et godt jernbanelinjenet i Europa, og da jeg nu har været med i Trafikudvalget i sammenlagt 9 år, ved jeg faktisk også lidt om, hvordan det fungerer, og hvilke problemer der er. Der er forskellige strømstyrker og mange andre ting, og alt det skal selvfølgelig samordnes. Men det er ikke ensbetydende med, at Fremskridtspartiet mener, at staten skal blandes ind i det. Vi vil gerne privatisere banerne, det har vi villet alle dage, det er vores største ønske, at al trafik var privatfinansieret. Og så har jeg vist også besvaret fru Inger Stilling Pedersens spørgsmål.

Sonja Albrink (CD):

Transportområdet er en nøglesektor, hvis vi

vil sikre en økonomisk vækst til gavn for den nuværende udvikling i alle nationerne i det nye Europa, altså også i forbindelse med dannelsen af det indre marked i EF. Denne udvikling vil føre til forøget udveksling af varer og medføre et behov for større bevægelsesfrihed for personer, og det betyder, at den stærke stigning på vare- og persontransportområdet, som vi har oplevet i de forløbne år, nødvendigvis må fortsætte.

Vi oplever alle i vort dagligliv, at færdselstætheden på vore veje allerede har nået et uacceptabelt stade mange steder, både i og uden for byerne. Vejtransporten, så fleksibel den end måtte være for de enkelte brugere, både når det drejer sig om gods og passagerer, bør derfor ikke udvides yderligere.

Vi må også tænke på de miljømæssige konsekvenser, og derfor er der ingen tvivl om, at jernbane- og søtransport og ikke mindst den kombinerede transport skal anvendes i større omfang, end det har været tilfældet indtil nu. Dette vil kræve store investeringer i en ny infrastruktur for at forøge jernbanekapaciteten og kapaciteten for ekspedition af containere i forbindelse med den kombinerede transport.

Ingen er dog i tvivl om, at vejtransporten stadig vil spille en stor rolle. Anvendelsen af ny teknologi vil give bedre muligheder for at kunne udnytte den eksisterende kapacitet, og her vil jeg gerne pege på dør til dør-transporten, idet denne transportform er meget praktisk.

Luftfarten skal vi debattere på et senere tidspunkt i dag, så jeg skal gemme mine bemærkninger om dette område til behandlingen af det pågældende lovforslag.

CD betragter den kollektive trafik som en attraktiv rejseform. Kollektiv trafik har noget med service, rimelige priser og præcision at gøre, og for CD er begreber som fremkommelighed, valgfrihed og sikkerhed tre vigtige forbedringer, når man diskuterer transportpolitik.

Som sagt er det vigtigt, at vi er rustet så godt som muligt i forbindelse med dannelsen af det indre marked. Derved opnår de forskellige transporterehverv de bedste resultater, og det vil CD meget gerne medvirke positivt til.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er sagt så ofte, at transportfunktionen er

[Bilgrav-Nielsen]

et meget væsentligt element i et moderne samfund, og det kan der jo ikke indvendes noget imod. Men man må sige, at transportfunktionen i stigende grad er blevet og fortsat vil være et miljøpolitisk problem. Det kan også blive et sikkerhedsproblem, hvis vi ikke er meget omhyggelige i tilrettelæggelsen, når der skal træffes beslutninger om bestemmelserne for transporterhvervene.

Her i landet har vi udarbejdet nyttige handlingsplaner for miljø- og energiområdet og også en plan for transportområdet. Om den sidste er der vel at sige, at den er nyttig, fordi den præciserer de problemer, transportsektoren påfører miljøet, og anviser, hvilke veje man kan gå for at forbedre forholdene. Men det er vanskeligt at få iværksat virkemidlerne i opfølgningen, og det er der jo en række forklaringer på. Bl.a. skal Danmarks transportpolitik i stadig højere grad betragtes i sammenhæng med forholdene i de lande, vi er forbundet med, og derfor er det vigtigt, at vore initiativer kobles sammen med andre landes initiativer, især i Norden og i EF.

Derfor er det vigtigt, som nogle ordførere allerede har nævnt, at vi udnytter vore muligheder for at gennemføre dette, og inden for det næste halve år har vi en meget god chance for at fremføre de danske ønsker på området. Vi skal have formandskabet i EF's Ministerråd, herunder også i Transportrådet, og i øjeblikket er DSB's generaldirektør præsident for De Europæiske Jernbaneselskaber, så vi har dobbelt-dækning. Netop på dette område har Danmark nogle synspunkter, der falder fint sammen med de overvejelser, man i øvrigt har gjort sig i EF under udarbejdelsen af grønbogen, som senere skal blive til en hvidbog med konkrete forslag til, hvad der skal ske.

Derfor håber jeg, at regeringen vil sætte tryk på og tage de andre lande på ordet. Når deres medlemmer af Transportkommissionen har været med til at formulere de rigtige krav til transportpolitikken, er det vigtigt, at der sker en politisk opfølgning.

Vi har været så heldige her i Danmark at have en særdeles aktiv repræsentant i EF's Transportkommission. Tidligere minister Nils Wilhjem har udført et særdeles fremragende arbejde og har desuden videregivet intentionerne fra dette arbejde til den danske offentlighed ved adskillige debatter, konferencer og

møder rundt om i landet. Det har derfor været meget tilfredsstillende for Det Radikale Venstre, at det Transportråd, som vi foreslog nedsat, virkelig blev nedsat og fik Nils Wilhjem som formand. Danmark er særdeles veludrustet til at sætte sit præg på den diskussion, der kommer, og vi tror også, at vi har gode forudsætninger for at følge beslutningerne op gennem de aktiviteter, vi iværksætter her i landet.

Det er meget afgørende nu, at vi – måske med undtagelse af et enkelt parti – er nået til den erkendelse her i landet, at væksten i den fremtidige trafik giver kæmpeproblemer både trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk, hvis vi bare lader stå til og hovedsagelig lader udviklingen ske på vej- og lufttransportområdet. I det centrale Europa inklusive Tyskland er man også klar over, hvad det er, der er ved at ske, og derfor er tiden inde til en kraftig satsning for at øge jernbane- og søtrafikken.

Jeg synes, det er en fremragende dagsorden, man har formuleret her, jeg siger tak til SF, fordi man har rejst forespørgslen, og jeg siger tak til ministeren for det svar, der blev givet. Det tyder på, at der nu er meget bred enighed her i landet om at satse på en kraftig udvikling af jernbane- og søtransporten.

Nu skal vi altså til at tage fat på de vanskeligheder, der er for trafikudviklingen ad den vej, og de er jo hverken få eller små, de er faktisk ret omfattende. Det er nødvendigt, at vi sætter ind med brug af en lang række midler, og derfor er jeg meget tilfreds med, at hr. Ernst B. Schmidt citerede trafikministerens udsagn til Erhvervs-Bladet. Det vidner jo om, at trafikministeren er indstillet på at følge op på den transportpolitik, man tilrettelægger i Europa i øjeblikket, og her undgår vi ikke at benytte os af afgifter. Det bliver nødvendigt, når man skal omlægge trafikken, og jeg tror egentlig også, at vognmændene vil blive interesserede i denne flytning på et eller andet tidspunkt og ligefrem kan tænkes at blive medinteressenter i et dansk skinnetransportselskab, især når det har med gods at gøre.

Derfor er jeg også meget tilfreds med, at DSB nu åbner mulighed for at danne selvstændige selskaber inden for sin egen struktur. Det omfatter ikke godstransporten i første omgang, men oplægget fra DSB gør det muligt, at godstransporten kan komme med på et senere tids-

[Bilgrav-Nielsen]

punkt som et selvstændigt selskab i form af et statsligt A/S – eller hvad ved jeg. Det synes jeg er vigtigt, fordi jeg har samme opfattelse som hr. Tommy Dinesen af udviklingen på området, selv om vi ikke kommer til den samme konklusion vedrørende strukturen. Jeg er enig med hr. Tommy Dinesen i, at erhvervsvirksomhederne hen ad vejen vil blive interesserede i at få moderniseret skinnetransporten, få den gjort effektiv og sammenhængende og få den indrettet sådan, at den passer til danske erhvervsvirksomheders behov, for på et eller andet tidspunkt bliver det altså umuligt at transportere godset så langt med lastvogne som hidtil. Lastvognene vil i stadig højere grad blive et nærtrafikmiddel, mens fjerntrafikken vil foregå på skinner eller med skib.

Og når der i øvrigt er så stor enighed om målsætningen, som der har været givet udtryk for, når der er formuleret en så god dagsorden, som tilfældet er, og når vi i øvrigt sikrer os, at den årlige redegørelse fra ministeren om opfølgning af transporthandlingsplanen fremover også vil omfatte fremlæggelse af en egentlig investeringsplan for nogle år frem – ja, så synes jeg ikke, der er grund til at holde en længere tale.

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Jeg bemærkede, at hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, at man skulle pålægge afgifter for at flytte trafikken. Det kan der være meget rigtigt i, det var bl.a. derfor, at jeg var imod motorvejsafgiften, for så flytter man den del af trafikken, der nu engang skal køre på landevejene, fra de sikre til de usikre veje.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Forespørgslen tema er jo, om der skal ske nogle trafikpolitiske ændringer som følge af, at vi nu nærmer os det magiske år 1993, som vi har hørt om meget længe. Vi vil da også takke for både initiativet til forespørgslen og for ministerens tale, der jo helt klart sagde, at der ikke skulle ske nogen ændringer. Det må jo betyde, at Danmark allerede har forberedt sig godt eller er i færd med at forberede sig godt til den situation, som opstår.

Det drejer sig om EF, og det drejer sig om Danmark, men vi kan jo også gå i detaljer og sige, at både Danmarks og de øvrige EF-land-

des infrastruktur skal være så god som overhovedet muligt. Og her har vi jo – i hvert fald i Danmark – endnu et stykke arbejde, vi skal have fuldført, elektrificeringen f.eks., og der kan nævnes mange andre ting, som skal være i orden.

Dernæst skal vi se på, hvordan vi skal fordele trafikken herhjemme, også af hensyn til den konkurrence, vi kommer ud for. Netop det moment er måske ikke blevet trukket så meget frem i dag, men det er jo en kendsgerning, at Danmark kan blive udsat for en konkurrence fra de øvrige EF-lande, som vi skal være parat til at tage op. At de også får nogle problemer – ikke mindst nogle store miljøproblemer – så de måske ikke kan opretholde den situation, de har i dag, kan give Danmark en fordel, hvis vi er længere fremme på miljøområdet.

Men jeg tror, det er meget vigtigt, at vi ser på, hvad der kan gavne os i den konkurrence, hvilke ting der skal være i orden. Det skal selvfølgelig være sådan, at når man diskuterer, om trafikken skal foregå på vejene, på skinnerne, i luften eller på havet, bliver resultatet en kombination, hvor man må finde ud af, hvad der er mest fordelagtigt for den enkelte sektor.

Kristeligt Folkeparti er stor tilhænger af jernbanerne, og vi mener, at så stor en del af trafikken som muligt bør foregå ad jernbanerne, specielt over de lange strækninger. Men det betyder ikke, at al godstrafik skal overflyttes til jernbanerne, for det vil også give nogle problemer. Det drejer sig altså om at nå frem til en kombination, et samarbejde mellem vej- og jernbanetransporten, at man taler sammen og finder ud af, hvordan man kan tilrettelægge det, så vognmændene kan bevare deres forretning, og at DSB kan fungere.

Jeg tror, man kan komme langt hen ad vejen ved et godt, effektivt samarbejde, for der bliver jo aldrig tale om et enten-eller. Vi ved, at trafikken på vejene er stærkt stigende – det behøver jeg ikke at komme nærmere ind på, for det ved vi alle sammen – og det gælder både i Danmark og i det øvrige Europa. Det kan ikke blive ved med at gå, der må ske ændringer, og så gælder det om, at Danmark er godt forberedt.

Vi kan også tage persontrafikken. Selv om det måske ikke lige netop er EF direkte, er det dog indirekte gennem EF-samarbejdet, at vi får mulighed for at bevare jernbanerne. Kriste-

[Inger Stilling Pedersen]

ligt Folkeparti mener, at jernbanedriften skal bevares i statsligt regi, og at DSB skal drives på samme måde som i dag, i hvert fald et stykke tid fremover.

Men det gælder jo også om for DSB at kunne tage konkurrencen op, og vi ser meget positivt på de forslag, der er kommet fra DSB om en ny struktur. Vi vil gerne drøfte, om man kan udlægge nogle af tingene som aktieselskaber med alt, hvad det indebærer. Vi er meget åbne over for at nå frem til et godt resultat; det drejer sig jo om at få DSB til at fungere optimalt. Og når vi skal se på flerårige aftaler, skal vi også være med til at sikre nogle fornuftige dispositioner ved indkøb af materiel osv.

Vi mener også, det er vigtigt, at skibsfarten kommer med. Foreløbig er der jo ret god plads på havet, og det kunne da godt være, at vi skulle se lidt mere på, om man kunne fremme skibstrafikken, som hr. Tommy Dinesen også var inde på. Det er vi meget indstillet på at undersøge, men det betyder jo også, at vi skal have et godt vejnet med gode tilkørselsforhold til havnene, så det er let at komme af med godset uden at genere den øvrige trafik alt for meget.

Vi behøver ikke at have nogen særlig lang debat i dag – vi har jo haft den utallige gange efterhånden – men jeg vil sige generelt, at det overordnede mål må være, at vi får en god infrastruktur i Danmark, så vi er parat til at tage konkurrencen op i EF og har mulighed for at gøre det. Fra Folketingets side skal vi gøre alt, hvad vi kan, bl.a. opfordre de forskellige organisationer til at indgå i et konstruktivt samarbejde.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne starte med at takke Tommy Dinesen for forespørgslen.

For det første har det været dejligt for mig at få så stor opbakning til formandskabet i EF i det kommende halvår og fornemme den store samarbejdsvilje i dette Folketing på dette meget vigtige område.

Tommy Dinesen kom ind på havnene . . .

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Hr. Tommy Dinesen – det er anden gang.

Trafikministeren (Ikast):

Hr. Tommy Dinesen kom ind på både de store og de små havnes betydning for coaster-

trafikken. Jamen det er givet, at med den placering, Danmark har – og den kan vi nu engang ikke flytte – er vi nøglen til det baltiske område og hele udviklingen i Østersøen og dermed koordinatør mellem langtransporterne ad søvejen og korttransporterne til de nærmeste Østersølande. Der ligger en forpligtelse og også en god forretning for Danmark i at varetage dette i samspillet med de andre transportformer.

Og her var jeg lidt ked af, at hr. Tommy Dinesen ikke ville være med til at anlægge flere motorveje. Hr. Tommy Dinesen taler jo næsten altid om sikkerheden og miljøet, og det er jo bevisligt, at der bliver dræbt og kvæstet betydelig færre personer på motorvejene end på de øvrige veje, og at miljøet bliver betydelig bedre, når man kører i et fast tempo uden at stoppe.

Hr. Helge Mortensen fra Socialdemokratiet kom ind på benzinpriserne. Nu er vi lige nået dertil, at vi har næsten de samme afgifter som de andre EF-lande, så vi har fået afskaffet grænsehandelen og den store trafik ned gennem Jylland, hvor vi næsten skulle bygge to nye motorveje af hensyn til dem, der skulle handle syd for grænsen. Nu har vi lige fået det afskaffet og indført ens vilkår for benzin og diesel med afgiftsfordele for de rene brændstoffer, så vi skal ikke begynde at ødelægge dette princip igen.

Derimod er jeg enig i hr. Helge Mortensens udlægning af udbygningen af jernbanerne, og her er samspillet mellem de svenske Statens Järnvägar, Deutsche Bundesbahn og DSB jo den rene lykke. Nu er aftalen ved at være på plads, og det er første gang, at man virkelig får lavet så vidtgående jernbaneaftaler mellem tre lande, hvoraf de to er medlemmer af EF og det tredje er uden for, men godt nok ansøger om optagelse. Jeg er enig med hr. Helge Mortensen i, at vi er nødsaget til at koordinere disse store trafikinvesteringer, og det skal vi have gennemført i de kommende 10 år, så vi nu går i gang med elektrificeringen og udbygningen af banelinien til Tyskland og videre til Sverige, så vi dermed bliver bindeleddet mellem Central-europa og Skandinavien.

Hr. Fischer og hr. Svend Heiselberg omtalte statsstøtten på luftfartsområdet. Det har jo altid været en mærkesag for Danmark, men vi har jo rene hænder i SAS-samarbejdet, der er

[Trafikministeren]

ikke engang en statsgaranti. Vi er godt nok medejere, men vi har ikke givet statssubsidier på nogen som helst måde, og det kan heller ikke lade sig gøre. Vi har været meget skeptiske, og det har bevirket, at EF-Kommissionen har udarbejdet en hvidbog om samtlige europæiske luftfartsselskaber, så vi får den åbenhed, hr. Svend Heiselberg efterlyste. Vi kan kontrollere investeringerne og se efter, om de indeholder skjult statsstøtte, og jeg vil takke for den tillid, man viser mig, og arbejde videre med sagen i min formandsperiode, fordi det er nødvendigt for os for at få det gennemført.

Hr. Fischer omtalte også vejafgiften, men jeg vil gerne vente lidt med at besvare det spørgsmål.

Og så til hr. Ernst B. Schmidt: Jeg glæder mig til den næste debat her i Folketinget. Hver gang vi har haft en motorvejsdebat, har hr. Ernst B. Schmidts parti stemt imod, fordi motorvejene er for dyre, det er ikke noget, man kan investere i. Jamen så glæder det mig da, at hr. Ernst B. Schmidt har læst Motor, og jeg kender jo også hr. Ernst B. Schmidts indstilling til sikkerhed i trafikken. Men jeg kan bare ikke få det til at hænge sammen, når man ikke vil være med til at investere i det mest sikre og alligevel vil tage alle roserne.

Alle vi, der har beskæftiget os med transportpolitik i mange år, ved jo, at de tal, som hr. Ernst B. Schmidt kommer frem med – at det er syv gange så sikkert at køre på motorvejene som på amtsvejene og ti gange så sikkert som på kommunevejene – er korrekte. Og det bliver endnu mere udtalt, hvis man tager det næste aspekt med, som hr. Ernst B. Schmidt også var inde på, nemlig miljøbelastningen. Miljøbelastningen er ikke nær så stor på motorvejene som på de små veje.

Så fik vi den store åbenbaring om motorvejsafgiften. Motorvejsafgiften er ikke en motorvejsafgift! Jeg kan sandelig ikke gøre for, at der er oversættelsesproblemer i EF. Jeg ved godt, at jeg havde et pressemøde dernede og omtalte vejtransportafgift, altså vejbenyttelsesafgift, som den rigtige oversættelse skal være. Den dækker ikke alene motorvejene, men også de primære vejsystemer, for jeg kender udmærket godt det dilemma, vi står i, nemlig at hvis vi kun opkræver afgifter på motorvejene, er danskerne heldigvis så fedtede, at de vil køre på de mindre befærdede veje ved siden af.

Hvorfor vi ikke går aktivt ind i denne diskussion er, fordi vi har tre regulatorer: vægtafgift, vejbenyttelsesafgift og dieselaftgift.

Regeringens filosofi er, at vi skal have ens konkurrenceregler i Europa. I dag betaler danske vognmænd en særlig afgift i Sverige, Portugal og Frankrig, og nu kommer tyskerne også med en. Jeg vil have det ordentligt forhandlet mellem alle 12 lande, så der ikke er nogen, der indfører en vejbenyttelsesafgift og dermed giver deres vognmænd en bedre konkurrenceevne, for samtidig med, at de vil gennemføre det, nedsætter de jo de andre afgifter. Dermed får vi ens konkurrence på dieselen, på vejbenyttelsesafgiften og på vægtafgiften, og så står danske vognmænd stærkt.

Jeg var glad ved, at hr. Ernst B. Schmidt nævnte, at det var tidligere forhandlinger, organisationerne var gået imod. De kender udmærket ministerens og ministeriets holdning her, nemlig at vi nok skal klare os under ens konkurrenceforhold i hele Europa. Vi er langt foran i det, der i de andre lande hedder cabotagekørsel; jeg vil nærmest udtrykke det på den måde, at en del andre lande frygter de hollandske og de danske vognmænd på grund af deres effektivitet, og vi kan klare os, hvis bare vi har ens konkurrencevilkår.

Vejbenyttelsesafgiftsgebyret – nu må jeg hellere holde mig til den helt nøjagtige oversættelse fra tysk – er ikke 9.000 DM i dag. Det første udspil er trukket tilbage og gået ind i forhandlingerne om, hvilke størrelsesordener man skal operere med, og det er ikke fastlagt. Derfor var jeg også glad for, at hr. Ernst B. Schmidt netop kom ind på, at jeg havde sagt, at det godt kunne tage et par år, inden vi var færdige med disse forhandlinger. Vi er langt fra målet, men vi har en effektiv og grundig debat om at få ens konkurrenceforhold.

Fru Sonja Albrink fra Centrum-Demokraterne kom ind på det, der egentlig er det primære problem i hele transportsektoren, nemlig fremkommeligheden. Vort store problem er de flaskehalse, vi i særdeleshed mærker på jernbanerne og motorvejene. Når vi i vores ferie skal igennem Tyskland, har vi set, hvorledes al transport bliver sinket i store områder. Derfor er det naturligt, at vi fortsætter med vor udbygning, som jeg nu kan kombinere med hr. Bilgrav-Nielsens forslag om de indre vandveje, med hele grønbogens fortolkning og hvidbo-

[Trafikministeren]

gens fortsættelse med det direkte spørgsmål: Hvor kan vi sætte ind? Kommissionen kommer bl.a. ind på, at sø- og jernbanetransporterne skal være de bærende, men vi ved da godt alle sammen, at selv om vi siger, at transport ad søvejen og på jernbanerne skal fremmes og træ- eller firedobles, er og bliver bilen opfundet, og vi kan ikke afskaffe den. Vi kan ikke i en overskuelig tid se mulighed for videre forandringer i transportmønsteret, men det, vi kan opnå, er, at en del af den tilkommende trafik afvikles på mere miljøvenlige måder. Selv om vi alle sammen i hele Europa følger både grøn- og hvidbogen, vil fordelingen være nogenlunde den samme, og derfor skal denne debat fortsætte.

Jeg var også enig i hr. Bilgrav-Nielsens vurdering af selskaber. I de kommende år vil det være nødvendigt, at vi ser helt utraditionelt på det; det kan måske være mærkeligt, at en konservativ siger sådan noget, men det er nødvendigt. Vi har et godt eksempel i Danmark, og det er Combifragt, jeg refererer til, et selskab, der består af eksportvognmændene, speditørerne og de danske jernbaner i forening, som har fundet ud af, at det da er naturligt, at vi er interesseret i at kombitrafikken på de lange afstande udføres af jernbanen, og at al tilkørsel foregår pr. lastbil. Det er den mest smidige holdning, når vi nu får bragt jernbaneforholdene i den øvrige del af Europa i orden, således at vi hver dag kan køre hele tog fra Danmark til Sicilien, hvis vi ønsker det. De aftaler, vi indgik den 21. juni 1992, åbner netop mulighed for det, så der er meget arbejde for os endnu, men der kommer også meget transport.

Fru Inger Stilling Pedersen kom netop ind på samspillet mellem jernbanerne og vognmændene. Jeg glæder mig over den vision, der ligger i det, for vi er nødsaget til netop at sige, at hvis jernbanerne i Vestjylland giver under-skud, må Folketinget kunne se, at vi må give nogle penge til de folk derovre, men det skal være åbent inden for alle transportmidler, så vi kan se, hvad pengene benyttes til.

Jeg mener, at det primære i det, fru Inger Stilling Pedersen sagde, var, at uanset hvordan og hvorledes skal alle transportformerne samarbejde mere, end de har gjort før.

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Det var ministerens bemærkninger til mig i forbindelse med Fremskridtspartiets interesse for bygning af motorveje.

Fremskridtspartiet er meget interesseret i motorveje, men vi er også interesseret i samfundets økonomi, og ud fra den betragtning har vi gang på gang sagt, at det, man gør, ikke er forkert, men at det er forkert at gøre det nu. Vi har så stor en gæld, at vi alene for den danske stats rentebyrde kunne bygge to forbindelser over Øresund og Femernsund hvert år. Rentebyrden plager det danske samfund på mange måder, og hvis vi kommer af med den, kan vi lave meget godt også på transportområdet.

Jeg skal nøjes med at holde mig til det under denne korte bemærkning.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt sige tak til ordførerne. Det har måske ikke været den mest sprælske debat, der har været i Folketinget, men jeg synes, den har været resultatsøgende, og det er nok mere værd end underholdning.

Jeg vil godt starte med, at trafikministeren spurgte, hvorfor SF var imod disse veje. Det er altså ikke, fordi vi ikke er klar over, at der er biler, vi ved også godt, der er veje, og vi er selvfølgelig også indstillet på, at der skal investeres nogle penge, men det er altså dér, hvor der er black spots – stærkt trafikerede veje – at vi mener, man først og fremmest skal satse.

Som jeg var inde på i mit første indlæg, synes jeg godt, at man kan skrotte nogle af Vejdirektoratets mange planer. Nogle af vejene bliver aldrig bygget, jeg betragter nærmest det, man laver, som beskæftigelse, for at der i hvert fald er nogle, der skal have noget at lave; hvis det endelig var det, kunne vi vel godt finde på noget andet.

De 5 mia. kr., der er afsat til veje, bliver ikke til noget, medmindre Fremskridtspartiet skulle få flertal, og det er der nok ikke noget der tyder på.

Bl.a. fru Inger Stilling Pedersen var inde på coasterne, men ellers bliver skibsfarten normalt ikke nævnt ret tit i Folketinget, måske fordi i hvert fald de større skibe ikke hører ind under trafikområdet, men det gør de jo alligevel derved, at skibene også en gang imellem kommer ind i havnene. Jeg synes, at det, der sker for øjeblikket med hensyn til de havne,

[Tommy Dinesen]

man er begyndt at udbygge osv., er godt, for jeg tror, at der er gode muligheder for både at skabe arbejdspladser, eksport og andet. Det er jo sådan, at der alene gennem Storebælt passerer 20.000 skibe hvert år, så de byer, der ligger op til Storebælt, får nogle muligheder i den handel, der på et eller andet tidspunkt vil komme.

Det, der er nævnt i dagsordenen om EF, har jeg selvfølgelig været med til at godkende, og jeg synes, det er udmærket, at Danmark nu får formandskabet, for der skal ske noget på dette område. Jeg tror også, at mulighederne for at få noget igennem efterhånden er store.

For et par år siden deltog bl.a. hr. J. K. Hansen og jeg i et møde med trafikpolitikere fra de andre EF-lande, og der kunne man i hvert fald konstatere, at man i samtlige lande var klar over, at man havde investeret forkert ved i hvert fald i nogle af de europæiske lande at have prioriteret vejene højest. Samtlige trafikordførere sagde, at det var jernbanen, man var nødt til at satse på med højhastighedstog osv., også fordi man står i den situation, at luftrummet efterhånden er totalt overfyldt, så når man derfor om nogle år hverken kan bruge vejene eller luftrummet, er der altså kun togtrafikken, der er værd at satse på.

Jeg vil sige tak til ordførerne for en god og saglig debat.

Helge Mortensen (S):

Jeg vil først hæfte mig ved den glædelige kendsgerning, at mens vi mange trafikdebatere igennem i Folketinget har diskuteret veje, har vi i dag haft lejlighed til at diskutere jernbanepolitik mere end havne- og søfartspolitik, og vi får endog vedtaget en dagsorden med dette emne. Det synes jeg er glædeligt, og på den baggrund synes jeg, at både spørgsmålet, de besvarelser, der er givet, og den dagsorden, der nu kan vedtages, er et positivt signal om den politik, som vi vil føre i EF på området.

I henhold til forretningsordenen er det ikke tilladt at diskutere med formanden, men det er ikke forbudt at lade sig inspirere af formanden. Det spørgsmål om den vestjyske længdebane, som vi aldrig fik svar på, kan også synes at være rimelig lokalt og nationalt i forhold til en europæisk jernbanepolitik. Alligevel vil jeg godt påpege den fare, der ligger i at følge Fremskridtspartiets politik ved at forlange, at

det hele skal være økonomisk rentabelt, og hvis ikke det kan rende rundt, må det lukke – måske bortset fra Skjern. Denne politik hænger også internationalt sammen. Den slesvigholstenske finans- og trafikminister Thomas var for nogen tid siden på besøg i Danmark og præsenterede faktisk et forslag om en forlængelse af den vestjyske længdebane med en tunnel under Elben, sådan at den europæiske godstrafik kan gå uden om Hamburg og direkte til bestemmelsesstederne. Det sætter det lidt i relief, at man skal være forsigtig med meget kortsigtede synspunkter at ødelægge fremtidige perspektiver og specielt på jernbanelområdet.

Så har jeg lyst til at sige til trafikministeren, at jeg ikke specielt fokuserede på benzinpriserne i forhold til nabolandene. Hvis det var spørgsmålet, kunne jeg i øvrigt sige, at der vel ingen grund er til, at vore benzinpriser ligger så meget under de andres; mens de stiger alle andre steder, bliver vi ved med at sætte dem ned. Det, jeg ønskede at påpege, og det, som er vigtigt for Socialdemokratiet, hvis vi overhovedet skal indfri de forventninger, vi har til udviklingen af jernbanetransporten, er, at vi også stemmer takst- og afgiftspolitikken af med det, vi vil, det, vi beslutter, og det, vi gør. Jeg vil gerne gøre opmærksom på den kendsgerning, at det er den privatøkonomiske og virksomhedsøkonomiske transportøkonomi, der afgør, om man kører godset ned i Europa på gummihjul eller på skinner, og hvis vi ikke også på afgifts- og takstområder er parat til at følge en jernbanepolitik op, bliver den efter vores opfattelse aldrig til andet end teori og aldrig ført ud i livet. Det var den helt centrale påstand, jeg kom med, og ikke alene spørgsmålet om benzinpriserne.

Afslutningsvis vil jeg gerne konstatere, at der under folketingsdebatten i dag har vist sig ikke at være flertal for at omdanne DSB til et aktieselskab, og det synes jeg er rimeligt og rigtigt at notere sig. Jeg bemærkede, at fru Inger Stilling Pedersen sagde, at hun ikke ønskede det, hr. Tommy Dinesen har sagt det samme, og jeg har den opfattelse, som her er tilkendegivet. Jeg vil godt underbygge fru Inger Stilling Pedersens synspunkter på dette område med, at hvis vi ikke bevarer infrastrukturen, persontransporten og godstransporten som en helhed, får vi aldrig en rationel udnyttelse af jern-

[Helge Mortensen]

banerne og aldrig lov til at vise, at jernbanerne også er konkurrencedygtige. Det har ikke noget at gøre med, at andre internationale transportere ikke på et liberaliseret jernbaneområde kan og vil gøre sig gældende, men der er altså også godstransport inden for denne nations egne grænser, som ikke bliver liberaliseret, og den opgave skal også løses, og jeg vil også meget gerne ligesom fru Inger Stilling Pedersen og hr. Tommy Dinesen sige, at den mener jeg vi kan deponere i et jernbaneselskab, der udgør en helhed på alle de tre områder.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Inden jeg giver hr. Fischer ordet, vil jeg gerne sige, at jeg synes, støjniveauet er blevet for højt.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

Jeg vil sige til hr. Helge Mortensen, at jeg synes, det er trist, at når DSB nu er kommet med det mest spændende udspil i mange år for at bringe fornyelse, dynamik og effektivitet ind efter de samme principper, som i øvrigt gælder i samfundet, kommer Socialdemokratiet med sin gammeldags indstilling til struktur. Giv dog DSB en chance for den fornyelse og effektivitet, som hele samfundet vil have gavn af, og bring så også lidt nytænkning ind i socialdemokratisk trafikpolitik.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Selv om vi ikke i dag har lagt så stor vægt på udbygningen af vores vejnet, skal det ikke forstås således, at vi ønsker at prioritere udbygningen lavere, end vi tidligere har gjort.

Efter vores mening kan vi ikke flytte hele godstrafikken over på skinner – det ønsker vi i og for sig heller ikke – og derfor ønsker vi også en udbygning af vores vejnet.

Til hr. Helge Mortensen vil jeg gerne sige, at jeg er lidt forundret over, at man pludselig blander det med DSB's omdannelse til aktieselskab ind i debatten, for det drejer den sig overhovedet ikke om. Jeg vil dog gerne præcisere, at Venstre rent faktisk ønsker, at vi skal tage fat på en omdannelse til et aktieselskab for så vidt angår visse sektioner inden for DSB.

(Kort bemærkning).

Helge Mortensen (S):

Til hr. Fischer vil jeg gerne have lov til at sige, ...

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg gjorde før en bemærkning om støjniveauet, og sådan åbenbar latter i små forsamlinger bryder jeg mig slet ikke om.

Helge Mortensen (S):

... at jeg gerne vil kvittere for, at DSB er kommet med et oplæg, som kan diskuteres. Der er vel ikke noget forkert i, hvad jeg gjorde for et øjeblik siden, at konstatere, at der under denne debat har vist sig at være det udgangspunkt hos et flertal, at man godt kan få DSB til at fungere uden et aktieselskab; et aktieselskab er efter vores opfattelse ikke nogen universal løsning på noget som helst, det kan højst være et middel til at opnå noget.

Derfor er det også direkte forkert, at hr. Svend Heiselberg påstår, at det ikke er det, denne debat drejer sig om. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at en af de vigtigste grunde til, at DSB er kommet med et oplæg om DSB's struktur, er liberaliseringen af det internationale jernbanenet, og det er præcis, hvad vi diskuterer i dag. Derfor synes jeg da, at det både for Kristeligt Folkeparti, SF og Socialdemokratiet må være tilladt at deltage i den debat.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg var inde på i første gang, jeg var på talerstolen, at vi da også synes, det er meget spændende, at DSB skal lave et aktieselskab, men derfra og så til at sige, at man er enig i, at det skal være sådan, er der i hvert fald et langt stykke vej. Det, der sker inden for giro- og telesektoren for øjeblikket, får i hvert fald SF til at være noget tilbageholdende med at gøre 5 divisioner af DSB helt selvstændige.

Men jeg sagde jo i mit første indlæg, at vi godt ville være med til at give store frihedsgrader, og jeg gjorde ærlig talt ret meget ud af at fortælle, hvad SF mente, og jeg sagde også, at vi har fremsat et forslag, der gav DSB mulighed for at lave nogle selskabslignende konstruktioner.

[Tommy Dinesen]

Det, der forbavsede mig sidste år, da vi behandlede SF's forslag, var, at det var Venstre og Det Konservative Folkeparti, der sagde nej.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

Hvis jeg kan tage hr. Helge Mortensens sidste bemærkninger som udtryk for, at Socialdemokratiet ikke vil afskære debatten om DSB's struktur, er vi da nået et lille stykke hen ad vejen.

Jeg mener, at udspillet om at overføre godsdivisionen og færgerne til aktieselskaber er et velegnet middel til at opnå det, vi alle ønsker, nemlig større effektivitet, større konkurrenceevne og at få mere ud af pengene. Jeg mener, det er den rigtige vej, man går, og jeg har med tilfredshed hæftet mig ved de udtalelser, der er kommet fra DSB's generaldirektør om, at ud over de særlige samfundsmæssige opgaver, DSB har, skal princippet være, at DSB's virksomhed skal give overskud; det betragter jeg som en forfriskende nyskabelse i dansk trafikpolitik.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg tager lige ordet, for at der ikke skal foreligge nogen misforståelser. Kristeligt Folkeparti mener altså, at persontrafikken også fremover skal blive hos DSB.

Så sagde vi, at vi var meget åbne over for drøftelser. Vi vil ikke lægge os fast på, om det skal være aktieselskab, eller hvordan det skal være, men vi må se det i en helhed og så håbe, at vi finder frem til et godt resultat.

Der er kommet et godt oplæg, som vi er positive over for intentionerne i, men jeg mener, at det er vigtigt at fastholde, at persontrafikken og muligvis også godstrafikken – men det kan vi diskutere – skal blive hos DSB, ikke mindst af hensyn til de tyndtbefolkede egne.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Med fare for at blive misforstået endnu en gang vil jeg gerne sige, at dette ikke skal dreje sig om det, der senest er blevet diskuteret, men jeg vil ikke afskære bemærkninger om det.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg skal bare konstatere over for hr. Helge Mortensen, at Socialdemokratiet så ikke længere har et flertal for, at man ikke kan lave en strukturplan inden for DSB, hvori der er indbygget aktieselskaber.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hvis man ser på DSB i dag, er det kun rederiafdelingen, nemlig overfarten mellem Halskov og Knudshoved, der giver overskud, og det vil kun vare, indtil den faste forbindelse over Storebælt er færdig.

Jeg mangler et svar fra de borgerlige ordførere på, hvad der skal ske, hvis man laver et aktieselskab i DSB f.eks. omfattende passagerafdelingen, der giver underskud. Skal man sætte priserne så højt, at der er ikke nogen mennesker, der vil køre med DSB mere, eller hvad?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 4 af Tommy Dinesen (SF), Helge Mortensen (S), Fischer (KF), Svend Heiselberg (V), Sonja Albrink (CD), Bilgrav-Nielsen (RV) og Inger Stilling Pedersen (KRF) (se foran)

vedtoges med 108 stemmer (S, KF, V, SF, CD, RV og KRF) mod 7 (FP).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 5 af Ernst B. Schmidt (FP) (se foran).

Hermed sluttede forespørgslen.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.15.

Mødet udsat kl. 11.56

Mødet genoptaget kl. 13.15

Den næste sag på dagsordenen var:

5) *Forespørgsel nr. F 6:*