

[Margrete Auken]

Jeg skal nok lade være med at komme ind på hr. Svend Heiselbergs betragtninger over nytten af motorveje i Jylland til fremme af en direkte miljøændring i trafikpolitik. Det har vi forhandlet før.

Men jeg vil godt spørge om, hvordan man skal forstå hr. Svend Heiselbergs sidste afsluttende betragtninger om, at vi ikke må bringe det danske erhvervsliv i en situation, hvor de ikke kan klare sig konkurrencemæssigt. Skal vi forstå det sådan, at nu gælder det om hurtigst muligt at få stillet de krav til dem, som vil blive stillet, nemlig at – det vil jeg kalde det – de polske tilstande ophører, at man får ordentlige markedsøkonomiske krav til dansk erhvervsliv, og at jo før vi får igangsat den proces, jo bedre, hvis det danske transporterhverv skal have en chance for at klare sig i den internationale konkurrence? Hvis man forestiller sig, at vi fortsætter med den protektionisme, som vi har i øjeblikket, og som tydeligvis er enestående i EF, helt frem til, at der bliver slået til sydfra – det bliver der – så kan jeg i hvert fald godt forsikre hr. Svend Heiselberg og Danske Vognmænd, og hvilke andre der skal under Fader Stats beskyttelse, gamle liberalister i det her samfund, at så er det nat med dansk eksporttransporterhverv, helt stensikkert.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er jo en kendt sag, at man i EF har den opfattelse, at den refusion af vores energiafgifter, der sker, skal bringes til ophør. Det er også muligt, at den skal det. Men hvis det sker, må vi, som jeg har sagt her, samtidig drage omsorg for, at erhvervslivets omkostninger – her tænker jeg ikke alene på transportsektoren – bliver tilpasset de omkostninger, de har i de andre lande. Det drejer sig bl.a. om vore skatter og arbejdsgiveromkostninger og forskellige andre ting, der er pålagt erhvervslivet. De må selvfølgelig være nøje afstemt med det, de har i de andre lande. Før vil der overhovedet ikke kunne blive tale om at røre ved det.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Ja, det er meget tydeligt, at fru Margrete Auken overhovedet ikke følger med i, hvad der sker i branchen. Fru Margrete Auken følger

med i noget, hun har siddet og hørt i Nordisk Råd, og så har hun læst lidt af forskellige. Men prøv engang at gå ud i branchen og se, hvor konkurrencen ligger.

Man kan tillade sig at sige, at det danske transporterhverv er subsidieret på ét eneste område, fru Margrete Auken, og det er dieselafgiften, hvor der er en lille forskel. Men hvis man tager den sammenlagte udgift og sammenligner den med 4 eller 5 andre lande, så ser man, at Danmark fører hele vejen igennem. Så derfor er det noget ualmindeligt sludder, fru Margrete Auken kommer med igen i dag.

Vi har ikke nogen som helst fordele i den danske transportbranche, tværtimod. Vi har de højeste lønninger, vi har de højeste afgifter på vores køretøjer. Det er derfor, flere og flere vognmandsforretninger flager ud og flytter væk fra Danmark. Men det er jo nok det, fru Margrete Auken ønsker.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg ønsker naturligvis, at vores erhvervsliv skal klare sig godt og skal være så kvalificeret, at det kan klare sig i konkurrencen.

Det er en meget ny og overraskende oplysning, at det kommer det samlede erhvervsliv til gode, at der køres rundt med tomme biler på vejene. At 75 pct. af vejtransporten udføres af biler, som højst klarer 5 pct. af godstransporten, kan altså ikke komme erhvervslivet til gode. Det lyder som en fuldstændig plat tåbelighed.

Jeg mener, at det bedste, vi kan gøre for det danske transporterhverv nu, er at træne det i lidt effektivitet, sådan lidt planlægning, sådan lidt besparelser, lidt rationalitet i stedet for det her.

Så vil jeg i øvrigt gerne spørge energiministeren eller trafikministeren, hvem det nu er, hvor meget vi kan få oplyst om de 2 mia. kr., der nævnes i handlingsplanen som subsidier ved disse refusionsordninger, om man vil stå ved det tal.

Jeg vil også gerne høre, om man vil stå ved oplysningen om, at mange af de mindre lastbiler bruges til persontransport.

Og jeg vil endelig gerne høre, om ministeren kan oplyse, om der er så god kontrol med det, at vi kan være sikre på, at diesel ikke bruges til brændsel. Jeg vil lige sige, at jeg har hørt, at det