

**[Gade]**

til at begrænse lastbiltrafikken over Alperne. Det vil jeg spørge om trafikministeren ikke vil tilkendegive her fra talerstolen.

Det andet spørgsmål er i forhold til Schweiz, hvor vi ved, at EF-Kommissionen nu vil prøve at sætte tommelskrue på Schweiz. Jeg vil gerne spørge trafikministeren, om regeringen vil tilkendegive over for EF-Kommissionen, at Danmark ikke ønsker, at EF-Kommissionen skal presse Schweiz, men at Danmark i stedet for ønsker, at EF-landene sætter fuld fart på at opbygge den nødvendige kollektive trafik på skinner og på anden vis, som er det, vi rent faktisk har fået chancen for at gennemføre og presse igennem, fordi nogle fornuftige befolkninger i Schweiz og Østrig går foran.

Desværre er det ikke danske. Vi bygger i stedet for Øresundsbroer!

**Trafikministeren (Trøjborg):**

For det første kan man godt indledningsvis overveje, om man skal deltage i en debat, der handler om optagelsesforhandlinger for de lande, der søger optagelse i Den Europæiske Union. Imidlertid er det klart for os alle, at i sådanne optagelsesforhandlinger skal der gives og tages, og hvis de lande, der er forhandlingsparter, først starter med at sige, at de kort, som kan spilles i en sådan forhandling, ikke eksisterer for deres vedkommende, så er det klart, at man er i en forhandlingsposition, der ikke er så gunstig, som den måske skulle være.

Jeg må gøre opmærksom på, at der jo også er andre temaer i forhandlingen mellem Den Europæiske Union og Østrig. Landbrug, for blot at nævne ét. Derfor vil jeg understrege, at det, der er vigtigt at signalere i øjeblikket – og så langt, en regering kan gå i øjeblikket med fornuft – er, at vi er opmærksom på det østrigske problem. Vi anerkender, at der er en aftale mellem Den Europæiske Union og Østrig, og vi vil lægge vægt på, at vi skal klare problemerne i en europæisk sammenhæng, når det gælder trafik. Derfor tror jeg, det vil være forståeligt for de fleste folketingsmedlemmer, at der ikke skal gives mere håndfaste signaler her i dag, og at det er en opgave, som det er overladt til Det Europæiske Råd at drøfte i forbindelse med de drøftelser, der foregår i øjeblikket.

For så vidt angår den schweiziske beslutning, er der jo tale om en demokratisk beslut-

ning, en konstitutionel beslutning, forstår jeg på debatten, og jeg kan sige, at det er tanken, at EF's transportministre skal drøfte den situation i marts måned.

Men én ting er selvfølgelig, at man må acceptere de beslutninger, der bliver truffet demokratisk, og også de beslutninger, der bliver truffet i Schweiz. Noget andet er naturligvis, om det i alle forhold er rimeligt. Jeg er blevet gjort opmærksom på noget, som jeg synes er en overvejelse vi også bør have, nemlig at man i al fald i Østrig måske ikke anser det for at være den allermest venlige beslutning, fordi det øger presset på Østrig. Sådan er det, når nogle lande tager beslutninger, der kun gælder for dem. Så kan det øge presset ubehageligt på andre, og dér må tingene finde deres fornuftige balance. Men sagen er den, at Schweiz har truffet den beslutning, og det må man respektere.

Det betyder ikke, at man ikke fra Den Europæiske Unions side i forhold til lande, der ikke er medlem af Den Europæiske Union, kan iværksætte tilsvarende restriktioner i forhold til transport, som måtte være en miljøbelastning og en transportbelastning for vejene eller for miljøet i Den Europæiske Union. Spillereglerne er naturligvis også internationalt, som vi – selvfølgelig i en mindre målestok – kender dem herhjemme.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Når jeg tager ordet, er det ikke for at få en diskussion om optagelsesforhandlingerne, men fordi trafikdiskussionen om godset netop er international, og jeg er ikke tilfreds med trafikministerens svar. Jeg synes, det er for valent, og vil også gerne her markere, at det kan være, at der også er nogle legitime interesser bag det, trafikministeren siger, måske i retning af, at man synes, at man skal varetage danske lastbylejeres interesser i transit.

Jeg vil gerne sige, at det går ikke. Når vi ved, at hvis vi ikke gør noget, vil godstransportarbejdet efter al sandsynlighed øges med 40 pct. inden år 2010, kan det ikke nytte noget, at man tænker så kortsigtet og siger, at der måske er nogle danske lastbylejere, der bliver ramt af det. Man er nødt til at give meget klare meldinger til fordel for de to lande, som stiller sig i spidsen og ikke kun af egen interesse – men