

nuværende skattereform, altså at vi kan komme videre med en økologisk skattereform, hvor vi får højere afgifter på bl.a. energi.

Et andet redskab er at bruge miljøregnskabet. Jeg tror, at i det øjeblik, flere virksomheder bliver opmærksom på det reelle ressourceforbrug ved transport af råvarer eller af de færdige produkter, ville interessen for at vælge mere miljøvenlige transportformer stige. Det vil især gælde de virksomheder, som ønsker en høj miljøprofil.

EU-Kommissionen har beregnet, at mellem 3 og 4 pct. af vores bruttonationalprodukt går til transportomkostninger, som ingen rigtig regner med, eller som ikke er inde i den enkelte transportaktørs overvejelser, f.eks. omkostningerne ved at sidde i de endeløse køer på de europæiske motorveje, trafikuheldene og miljøproblemerne, som er forbundet med vores valg af transportform. Hvis disse omkostninger blev integreret i markedsmekanismen og priserne, ville vores måde at indrette infrastrukturen på med meget stor sandsynlighed ændre sig dramatisk.

Endelig vil jeg ikke undlade at nævne den kulturelle dimension ved skibstrafikken, for hvor er det dejligt at komme til en havn, som emmer af liv og erhverv. De byer, som stadig har et aktivt havnemiljø, er absolut de mest interessante at komme til.

Der er således mange gode grunde til at støtte det af Socialdemokratiet fremsatte dagsordensforslag. Det er hermed gjort.

Aage Brusgaard (FP):

Jeg vil da også godt starte med at sige tak til Enhedslisten, fordi man har skabt debatten her i dag.

Danmark har jo haft en førerposition inden for skibsfart i årtier; jeg tænker selvfølgelig her på H.N. Andersen, Østasiatisk Kompagni, J. Lauritzen, A.P. Møller og andre, og den position har vi selvfølgelig fået, fordi vi har vand rundt om vores land, og dermed har der været mulighed for samhandel med andre lande via vandvejene.

Vi har også vand gennem vort eget land, bl.a. Limfjorden, og derfor har der dér været mulighed for intern transport og dermed coastertransport. Og der er ingen tvivl om, at coastertransport og vores havne hører uomtvisteligt sammen. Hvis den ene ting ikke fungerer, gør den anden det heller ikke.

Vi må nok erkende, at vi ikke udnytter de naturgoder, som Vorherre har skabt, altså gode

muligheder for havnefaciliteter og vandveje, og jeg tror, at noget af det, der har været med til at slå i stykker, er ganske enkelt vores fagbevægelse. Den har været for stærk. Den har været for dominerende. Den har krævet for firkantede overenskomster: De må ikke arbejde på havnen, når det regner, når det sner, når det blæser, i frokostpauser osv. Derfor er losning og lastning blevet alt for dyrt inden for en 15-20-årig periode; derfor har det været meget, meget nemt for lastbilerne at overtage den transport.

Det er jo sådan, at hvis man vil, hvad skal jeg sige, tage en for stor del af kagen, bliver det nemt sådan, at man får munden for fuld, og så kvæles man. Og det er egentlig det, jeg ser, at havnearbejderne for 20 år siden – nok med Preben Møller Hansen i spidsen – var for glubske, og det er så det, der har ødelagt deres egen arbejdsplads. Det er simpelt hen blevet for dyrt.

Jeg tror rent faktisk, at de havne, der virkelig vil signalere noget andet og rette op på det forsumte, altså blive mere effektive og billigere, har en fremtid for sig. Der er ingen tvivl om, at vandvejene bør have en fremtid for sig. Vi ved, at vi får mere samhandel med Østlandene. Der er ingen tvivl om, at mange lastbilchauffører og transportører er mere eller mindre bange for at køre til Østlandene med lastbilerne. Det er ikke bare på grund af flaskehalseproblemerne, men simpelt hen på grund af landevejsrøverier osv. Så jeg tror, her er muligheder for vores coastertransport.

Jeg kan ikke lade være med at nævne en anden konkurrent, vi har haft til søtransporten, og det er DSB's gods- og persontransport. Det er jo sådan, at det offentlige vel ofrer 3½ mia. kr. om året på togskiner. Jamen så siger man vel dermed til søfarten: I kan godt dæmpe jer lidt ned. Vi vil have varer og transport, altså både gods og mennesker, over på jernbanerne. Derfor kan vi spørge: De 3½ mia. kr., vi pumper ud af den offentlige kasse til DSB, hvem betaler dem? Jamen det gør i princippet vores havne og vores coastertransport. Der er jo ikke andre til det. Derfor er det en unfair konkurrence, vi giver dem.

Fremskridtspartiet er fuldstændig positivt over for, at vi får både flere mennesker og mere gods over på vores vandveje. Vi mener bare, at det skal ske på frivillige og på lige vilkår, altså også sådan, at DSB ikke skal have tilskud, men at det sker ved fri konkurrence.

Jeg vil så godt høre, om Enhedslisten og også regeringen kunne komme med tanker, der går den vej – og SF også da.