

fuldstændig stort på, hvad vi mener bør være gældende ret, nemlig at værfterne skal bygge på almindelige konkurrencevilkår og uden statsstøtte, og når de så alligevel gør det og får lov til det af EF-Domstolen, skal vi altså ikke være så naive, at vi holder fanen meget, meget højt og vores værfter derfor lukker. Så kan det jo godt være, at vi om nogle år står i den situation, at vi får afskaffet statsstøtten i et par af de store europæiske lande, men hvis det er i en situation, hvor vi ikke længere har værfter til skibsbyggeri i Danmark, så er vi jo på Herrens mark.

Lad mig så sige til hr. Hindrup Andersen, som heroppefra begrundede, at en af årsagerne til, at vi skulle have den her forespørgselsdebat – og at det var vigtigt at gøre meget på området – jo var den her talrække, som hr. Hindrup Andersen kom med; nemlig at transporten af gods i dag foregår med 94 pct. ved bil eller lastbiltransport, 4 pct. ved søtransport og 2 pct. på bane.

Jeg vil bare opfordre hr. Bent Hindrup Andersen til – når man nu fremover også bruger de her tal – ikke at gå ud fra, hvordan den samlede godstransport rent faktisk finder sted, men hvordan den kunne finde sted, for hr. Hindrup Andersen må jo medgive, at det ikke er muligt at have 100 pct. godstransport på søen.

Jeg gad altså nok se det havnebyggeri, der skulle være i de små jyske provinsbyer eksempelvis, hvis det skulle lade sig gøre, for ikke at sige de kæmpemæssige vandmængder, der skulle læsses ud over det meste af landet, så vi skal altså bare forholde os til sagerne, som de er. Og jeg må sige, at det jo giver en forkert baggrund for diskussionen, når Enhedslisten stiller med den form for talmagi og bruger det som grundlag for diskussionen om, at vi skal have mere godstransport på søen.

Så må jeg sige med hensyn til spørgsmålet om CO₂-forurening, at hvis vi ser på udslippet af CO₂ på verdensplan, er det vores opfattelse, at det rent faktisk ikke betyder særlig meget, om vi nedbringer CO₂-udslippet her i Danmark ved f.eks. at lægge øgede afgifter på dansk lastbiltransport. Det er jo noget, som hele tiden kommer frem i diskussionen, nemlig at hvis man skal tvinge transport over til søtransport, så skal man yderligere afgiftsbelægge eksempelvis lastbiltransport.

Vi mener, at danske transportfirmaer i dag også opererer i så høj grad på europæiske markeder og dermed i international konkurrence, at vi ikke herhjemme fra skal ødelægge erhvervets

konkurrenceevne, og det vil man gøre, hvis man ser på det med de øjne, som vi føler Enhedslistens oplæg til debatten her i dag lægger op til.

Og det bringer mig nemlig så frem til spørgsmålet om de dagsordener, som er forslået under debatten, henholdsvis fra regeringen, SF, V og K og fra Enhedslisten. Dansk Folkeparti kan ikke støtte nogen af de fremlagte dagsordener. Umiddelbart kan man selvfølgelig sige, at den, der er stillet af regeringen, SF, V og K, kan virke harmløs; man kan næsten sige, at den måske er udtryk for sådan et kludetæppeforlig, som der jo er så meget gang i også andre steder her i huset for øjeblikket.

Mer: uanset hvad der siges her i salen i dag, så frygter vi i Dansk Folkeparti, at den måde, man aktuelt vil fremme coastertrafikken på ved at pålægge andre transportformer yderligere omkostninger, vil forringe vores konkurrence-situation. Vi føler os bekræftet i af flere partiers ordførere også her i dag, at det er det, der skinner igennem, og derfor imødeser vi ikke regeringens handlingsplan senere i år med samme glæde som andre her i salen, og derfor kan vi ikke støtte det dagsordensforslag.

Jeg må så også sige om det, der jo også fremgår af dagsordensforslaget, nemlig at vi i EU skal arbejde kraftigere for at få ophugningsstøtte, at det ikke er Dansk Folkepartis kop te. Man kan selvfølgelig sige, at dér hvor man politisk skal gå ind med støtteformer og ophugningsstøtte, selvfølgelig er dér, hvor man politisk regulerer f.eks. fangstmuligheder for fiskere. Det er klart, at begrænser man et erhvervs muligheder for at tjene penge, må man også gå ind med nogle kompenserende foranstaltninger, og derfor ser vi ikke så sort-hvidt på tingene, som en tidligere ordfører har gjort opmærksom på.

Vi kan godt se, der er nogle områder, hvor man skal gå ind på den måde, men vi har svært ved at se, at vi fra dansk side særlig energisk skal arbejde for det. Vi mener tværtimod, at kampen skal gå ud på at få støtteordninger i andre lande til at falde bort.

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Min lille bemærkning om at bygge skibe til ophugning var naturligvis en morsomhed, det vil jeg gerne lige understrege. Det er muligt, humoren ikke trængte helt ned til grebningen, og det beklager jeg så.

Alvoren i det var, at jeg sagde: Den bedste baggrund for finansieringen er selvfølgelig, at