

stilling, der går på det forretningsmæssige og samtidig sætter kunderne i fokus.

Det er en proces, som kun EU kan drive, for det er ikke tilstrækkeligt, at forholdene er i orden i et givet EU-land, hvis jernbanen på den anden side af grænsen ikke fungerer.

Derfor må hovedbudskabet være: fuld damp på EU's liberalisering af jernbanen og på det nødvendige standardiseringsarbejde, som gør det muligt, at togene kan køre på tværs af landegrænserne, hvilket i dag hæmmes af forskellige strømstyrker, sikkerhedssystemer m.v. Endvidere bør der gives prioritet til godstrafikken på skinnerne, da persontog i dag har fortrinsret frem for godstog.

Men samtidig bør man være realist. Hvidbogen indeholder ikke noget belæg for, at det skulle være muligt for jernbanen for alvor at være kommet op i omdrejninger inden 2010, som er hvidbogens tidsperspektiv, hverken praktisk – hvordan forestiller man sig f.eks. at kunne bygge den fornødne skinneinfrastruktur? – eller økonomisk. Hvad vil det f.eks. koste såvel samfundsøkonomisk som miljømæssigt osv.?

Det er derfor uacceptabelt, at hvidbogen foreslår indførelse af skatter og afgifter, der skal tvinge godset over på skinner, når jernbanen ikke er klar til at kunne håndtere godset tilfredsstillende.

Det vil betyde enten forringet logistik for virksomhederne, som derfor ikke længere kan planlægge med samme nøjagtighed som i dag, eller dyrere transporter, fordi virksomhederne trods nye skatter og afgifter bliver nødt til at holde fast i gummihjulene for at kunne få den nødvendige kvalitet i transporten.

I begge tilfælde giver det meromkostninger for virksomhederne og dermed reduceret økonomisk vækst. Hertil kommer, at øgede transportomkostninger vil svække den europæiske industris konkurrenceevne yderligere. I EU har vi jo i forvejen ca. 20 pct. generelt dyrere logistikomkostninger end vores amerikanske konkurrenter.

Til sidst: Derfor bør EU ikke iværksætte forsøg på tvangsoverførsel af gods til bane, men i stedet sikre en markedsstyret udvikling af jernbanen som nævnt.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg var enig med hr. Svend Heiselberg i langt det meste af, hvad der blev sagt. Jeg vil sige, at jeg

synes, det var fint, at han gik ind i, så vidt jeg kunne høre, DTL's høringsvar.

Vi savner også – det fik jeg ikke tid til at sige – at man lægger mere vægt på det intermodale, altså samspillet mellem transporterne. Det, som jeg også synes man kunne have taget med fra DTL, er, at man ikke dér er bange for at tage omkostningerne, bare det kommer til at ske generelt i hele EU. Og hvis man får indført konkurrencen med USA nu, så kan det jo nå at blive sjovt altså. Tidligere hed det EU, og når det så begynder at trænge sig på, hedder det nu USA.

Vi skal have lavet det her fælles i EU og have flyttet de dér omkostninger fra de trafikdræbte, fra skaderne, fra miljøet, fra støj osv. og over til forurenere. Om tallet så er 4 pct. eller 8 pct. af BNP, det kan sådan set være ligegyldigt i den her sammenhæng. Lad os bare komme i gang. Det var der jo enighed om at gøre, også fra DTL's side.

Jeg ved godt, at DTL så siger, at vi alligevel skal satse mere på vejene. På det punkt er de gammeldags. Forslaget går ud på, at vi skal have flere veje. Men på alle andre punkter synes jeg, at hr. Svend Heiselberg skulle lytte til, hvad der bliver sagt i den sammenhæng, og så være lige så realistisk, som DTL er, og måske så realistisk, at man oven i købet begynder at tænke på oldebørnene.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Hr. Svend Heiselberg plejer jo at være meget klar i mælet – det er jo en af de store kvaliteter ved hr. Svend Heiselberg – men denne gang synes jeg, at det er svært helt at gennemskue, hvor Venstre og hr. Svend Heiselberg egentlig står.

Kl. 14.45

På den ene side siger man meget klart, at man står bag anbefalingerne af, at vi skal styrke jernbanetrafikken i Europa, men når vi så kommer til de finansielle spørgsmål, nemlig hvor penge skal komme fra, erklærer man på den anden side, at man ikke tilslutter sig de forslag, som hvidbogen lægger op til, nemlig at man rimelig kontant benytter afgifter på veje – og eventuelt også på flybrændstof – til at finansiere de anlæg, der skal laves. For det er jo fuldstændig rigtigt, når hr. Heiselberg siger, at dette ikke er gratis, det koster investeringer. Det er også rigtigt, at man ikke kan lægge tingene over på jernbanerne, for der er tilstrækkelig kapacitet.

Mit spørgsmål til hr. Svend Heiselberg og også meget gerne til ministeren, hvis ministeren