

har mulighed for at svare på det, vil derfor være: Hvor skal pengene komme fra, hvis ikke man følger de anvisninger, som hvidbogen kommer med, i forhold til afgifter og skatter?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er jo næsten foruroligende at tænke sig, at tiden ikke åbner mulighed for, at jeg kunne gøre hele min tale færdig, men det rigtig foruroligende er, at fru Margrete Auken står heroppe og siger, at hun stort set er enig i det, jeg har sagt. Men det må jo komme an på en prøve.

Jeg vil gerne sige til hr. Hedegaard, som spørger, hvor pengene skal komme fra: Der anvises jo flere muligheder, og der er jo altså flere steder i Europa, hvor man indkradser penge til tunneler og jernbaner og vejudbygninger. Det gør man på forskellig vis, og det gør vi også i Danmark, kan man sige, på en meget effektiv og belastende måde. Vi betaler rent faktisk for bilerne over 40 mia. kr. om året til statskassen, så vi betaler vores del for at få infrastrukturen bragt i orden. Og jeg må sige til hr. Hedegaard ...

Formanden:

Lidegaard.

Svend Heiselberg (V):

... hr. Lidegaard, at der skal ske en ændring, men så længe vi betaler mere end 40 mia. kr. om året, kan vi ikke sige, at vi ikke betaler for infrastrukturen i Danmark.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg kan så i hvert fald berolige hr. Svend Heiselberg med at sige, at jeg absolut ikke var enig i hr. Heiselbergs ordførerindlæg. Jeg håber dermed, at jeg i hvert fald har bidraget til at sikre hr. Heiselbergs fredelige nattesøvn.

Der var for meget asfalt, for meget liberalisering og for lidt miljø i hr. Heiselbergs tale.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg var godt klar over, at hvis hr. Heiselberg skulle til at udmønte, hvad det var, han havde sagt, så ville det straks gå galt.

Jeg ved ikke, om hr. Heiselberg har læst hvidbogen – nu nikker han – men så har han ikke læst den ret godt, for dér gøres der udtrykkelig opmærksom på, hvor store de eksterne omkostninger er, og eksterne omkostninger er altså også noget, man er skyld i, og der påfører vej-

transporterne altså et eller andet sted mellem 4 og 8 pct. af BNP på resten. Der er altså noget at komme efter.

Jeg vil sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg da er enig i, at vi ikke skal skaffe pengene ved bare at indføre sådan nogle vejafgifter, som man har i Norge, for de er fiskale. Vi skal indføre nogle, der kan noget. De skal være store, for så begynder de at være miljømæssige. Det er jo pointen i det. Verdensbanken har lagt sådanne beregninger frem, og det er også det, der ligger i EU's hvidbog. Hvis først de bliver tilstrækkelig store og omfattende nok, begynder det at give omstillinger, og så begynder det at virke på, at man effektiviserer, og så kommer der altså penge ind, så man kan komme i gang med at gøre noget ved de store investeringer, som hr. Heiselberg med rette er bekymret for. Men vi har travlt.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg hører sådan set hr. Svend Heiselberg sige lidt det samme, som trafikministeren sagde heroppefra for lidt siden, nemlig at man principielt set er enig i, at man skal flytte dele af transporten fra vej over på jernbane og for den sags skyld også på søtrafik, men det er i og for sig lidt en gratis melding at komme med, det er en gratis omgang. Hvis ikke man også kommer med nogle bud på, hvordan det skal ske, så er det ganske gratis at erklære sig principielt enig.

Kl. 14.50

Det eneste bud, jeg hørte fra hr. Svend Heiselberg, var, at man ville liberalisere jernbanetrafikken yderligere. Jeg synes godt, der kan stilles krav om, at man kommer med nogle lidt mere konkrete svar på: Hvad skal vi gøre her i Danmark for at kunne leve op til at få flyttet en større del af trafikken fra vejtrafik over til andre former for transport?

Trafikministeren præciserede, at der var behov for at foretage nogle investeringer i jernbanen, for at den kunne blive ordentlig konkurrencedygtig. Men hvad er det for nogle investeringer, der skal foretages, og hvordan vil hr. Svend Heiselberg – og for den sags skyld trafikministeren, hvis han får lejlighed til at svare – leve op til de investeringer, når man samtidig nævner en lang række vejinvesteringer, som altså trækker den modsatte vej? Jeg vil gerne høre: Hvordan vil man egentlig få råd til de her jernbaneinvesteringer, når man bruger pengene alle mulige andre steder?