

for er vi åbne for at diskutere harmonisering af vejskilte og signaler. Vi er åbne for at diskutere øget kontrol af både privat- og godsbilismen via sorte bokse eller fælles chaufførattester. Vi er villige til at diskutere, hvordan man sikrer sig, at køre- og hviletidsregler bliver overholdt, og hvordan man kan udveksle erfaringer og oplysninger mellem de europæiske lande.

Luftfarten befinder sig i en speciel situation i øjeblikket, men vi er også her villige til at se på Kommissionens forslag om liberalisering af lufthavnens tildeling af slots samt at se på sikringen af den civile luftfartstrafiksikkerhed.

Det Radikale Venstre ser frem til de europæiske og danske diskussioner om transport i Europa. Hvidbogen er et godt udgangspunkt for de videre drøftelser. Og vi ser frem til de forslag, der efterfølgende vil komme fra Kommissionen for at nå de mål, som vi er enige om.

Samtidig vil jeg også gerne understrege, at vi her i Danmark nu ikke bare skal læne os tilbage og vente på, at hvidbogen udmønter sig i konkrete forslag fra Kommissionen, tværtimod. Vi bør gå forrest og kæmpe for, at hvidbogens anbefalinger rent faktisk bliver til virkelighed så hurtigt som muligt, og vi bør starte hos os selv ved at styrke Danmarks eget jernbanenet, både for personer og for gods.

Kl. 15.40

I dag foregår 94 pct. af al transport i Danmark med bil. Bilen er en god opfindelse, men 94 pct. er for meget. Det er det, vi konkret forstår ved at tænke det europæiske og det danske niveau sammen. Når vi skal træffe beslutning om dansk transport i de kommende år, bør EU's hvidbog således stå som et fyrtårn i vores beslutninger om balance mellem bilerne og den kollektive trafik.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, at debatten i dag har været interessant at følge, bl.a. fordi den har fortalt noget om, hvordan partierne her i Folketinget fordeler sig i forhold til de hovedlinjer, der er i EU-debatten.

Hvidbogen er jo et, skal man sige, New Labour-projekt, altså et socialdemokratisk papir præget af den tankegang, som Tony Blair-regeringen har i England. Derfor er det i og for sig ikke overraskende, at de borgerlige ordførere er en lille smule fodslæbende i forhold til EU-projektet.

Det er heller ikke overraskende, at det er Socialdemokratiet og SF, der er vilde af begejstring over hvidbogen – jeg kan se, at SF's ordfører nik-

ker bekræftende – og fru Margrete Auken havde ligefrem et krav om centralistiske og overnationale EU-løsninger. Så det tegner jo et interessant mønster.

Fra Enhedslistens side har vi altid støttet forslag fra EU, hvis de var fornuftige. Det vil vi også gøre på transportområdet. Og nogle af de forslag, der er i hvidbogen, er vitterlig fornuftige, det kommer man ikke uden om. Dem vil vi også støtte.

Når vi ikke har kunnet være medforslagsstillere til det forslag til vedtagelse, som fru Margrete Auken har præsenteret sammen med Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre, er det, fordi det vitterlig ikke er særlig ambitiøst, og så undgår det at tage stilling til de virkelig dunkle og mørke sider ved hvidbogen.

Vi vil stemme for forslaget, for vi stemmer altid for den mindste forbedring i Enhedslisten, og der er forbedringer, hvis det forslag kunne gennemføres, men vi vil ikke være medforslagsstillere, dertil er ambitionsniveauet ikke højt nok.

Så er der også det problem, at der i et sådant forslag også burde være en klar afstandtagen fra den liberaliseringspolitik, som ligger i hvidbogen, og som er det, regeringen støtter i hvidbogen. Regeringen støtter jo, at der skal ske en omfattende privatisering af jernbanetrafikken.

Hvad bliver resultatet af den liberalisering på teleområdet, på postområdet, på alle de store infrastrukturområder, og nu kommer turen til jernbanesektoren? Ja, det bliver, at der bliver etableret nogle få monopollignende megaselskaber i Europa, som overtager markedet. Resultatet bliver ikke konkurrence.

I hvidbogen erkendes faktisk en lille smule det problem, at vi nu har fået skabt et marked, der vil føre til, at nogle få selskaber får en dominerende stilling på dette marked. Det er også en udvikling, vi vil komme til at opleve på teleområdet, på postområdet osv.

Når denne udliciteringsproces er afsluttet, vil de store æde de små – DSB vil f.eks. blive ædt af Arriva eller Deutsche Bahn – og så vil monopol-dannelsen betyde, at priser vil stige, togafgange falde væk, og forbrugerne, virksomhederne vil blive taberne, fordi godstransporten og passagertrafikken vil blive markant dårligere.

Det behøver man såmænd ikke at være nogen stor profet for at se, for når man privatiserer et marked og samtidig giver de største selskaber fri bane til at sætte sig på det og skabe monopoler, inviterer man til en ulykkelig udvikling.