

[Aagaard]

deles positiv udvikling; det er vi ikke i tvivl om i høj grad skyldes et konstruktivt og fremadrettet samarbejde mellem de private vognmænd og DSB. Men opgaven i de kommende år bliver at få fjernet mange af de flaskehalse, der findes såvel på strækningerne som på terminalerne.

Hvad angår de skatte- og afgiftsmæssige tiltag, kan vi også støtte bestræbelserne for at omlægge faste afgifter til variable afgifter for herved på en effektiv måde at motivere til anvendelse af energisparende køretøjer og transportformer. Men jeg vil gerne understrege, at vi fortsat står for en sænkning af det samlede skatte- og afgiftstryk for dermed at sikre erhvervene så gode konkurrencevilkår som overhovedet muligt.

Det siger jeg også med baggrund i forlydenheder om, at 500 køretøjer, svarende til 15 pct. af de danske eksportlastbiler, inden udgangen af 1991 formodentlig vil være registreret uden for Danmark, primært i Tyskland og Luxembourg. Årsagen er primært disse landes lempeligere skatteregler og et generelt lavere omkostningsniveau. Efter vor opfattelse er det en uholdbar situation med den række af konsekvenser, en sådan udflagning vil medføre såvel for den enkelte vognmand som for samfundet, og vi er parate til at behandle disse forhold snarest.

Vi ser opgaven med at reducere hele transportsektorens energiforbrug og belastning af miljøet som en spændende opgave, men også en udfordring. Vi mener, at det er vigtigt nøje at følge de resultater, som den teknologiske udvikling giver på dette område.

Vi er også parate til at støtte en øget indsats på det forskningsmæssige område. Endelig vil vi gerne sige, at vi kritisk vil vurdere de delresultater, der opnås på området, forstået på den måde, at det på lang sigt kan blive nødvendigt med justeringer og ændringer i den plan, vi indtil videre er enige i skal danne grundlag for det videre arbejde.

Endelig vil jeg gerne understrege, at vi i Det Konservative Folkeparti ikke ser løsningen af miljøproblemerne på transportområdet alene som en offentlig opgave. Der er brug for en generel holdningsændring i hele vort samfund, såfremt målsætningerne om at nedbringe transportsektorens forurening væsentligt skal kunne opfyldes.

Det er på den baggrund, at vi i Det Konservative Folkeparti kan anbefale, at man stemmer for den foreslåede dagsorden.

Svend Heiselberg (V):

Det er måske noget overraskende, at De Radikale, få måneder efter at de er gået ud af regeringen – og som stod bag den handlingsplan, der blev drøftet for mindre end et år siden eller rettere: den 18. maj 1990 – har så stor trang til at markere sig på trafik- og miljøområdet. Det er derfor også glædeligt, at ministeren, som han har gjort her i dag, kan gentage de mange miljøvenlige skridt, der er taget i de senere år, og samtidig på regeringens vegne har udtrykt god vilje til at følge samme linje op.

Venstre ønsker en udbygning af vores vejssystem, således at vi får trafikksikre veje og får et miljøvenligt trafiksystem, det vil sige, at vi fortsætter med at føre trafikken uden om byerne. Vi er åbne over for, at vi i visse byer begrænser biltrafikken. Vi er tilfredse med, at DSB med de nye IC3-tog har gjort det kollektive trafiksystem mere attraktivt. Og vi ønsker at følge den udvikling, dog uden at lægge hindringer i vejen for en fornuftig biltrafik.

Vi er tilfredse med den udvikling, der sker for kombitrafikken; det vil aflaste vore veje og muliggøre, at DSB her får en mere rentabel drift.

Vi ser med interesse på den udvikling, der vil ske, når den faste forbindelse over Storebælt er færdig. Her tror vi, at det vil føre til en forøget trafik for banen, og der vil uden tvivl være indenrigsflyruter, som ikke længere kan fortsætte med de mange afgang. Så Storebæltsforbindelsen vil tjene de synspunkter, som nogle giver udtryk for at have: mere kollektiv trafik, mindre forurening både fra skibe og fra fly. Vi er tilfredse med, at ministeren arbejder stærkt for elektrificering af vore tog.

Men lad mig til sidst sige, at i hele denne udvikling ønsker vi ikke at bringe den private transportsektor i en situation, hvor den ikke kan klare sig i konkurrencen med de øvrige EF-lande eller med nationale subsidier for at subsidiere den kollektive trafik.

Vi er i Venstre tilhængere af, at der er fornuft bag handlingen. Som sagt er det ikke længe siden, at vi har haft debatten, som De Radikale selv stod bag, så derfor skal jeg tilslutte mig ministerens besvarelse af redegørelsen, som dækker regeringspartierne.

Tommy Dinesen (SF):

Da Folketinget sidst diskuterede trafikministerens redegørelse om en transporthandlings-