

[Fischer]

snart bliver medlemmer af EF. Derfor peger meget på, at de store trafikinvesteringer, vi har besluttet politisk, og hvoraf nogle snart bliver sat i kraft, får større betydning, end vi kunne håbe, dengang vi besluttede det. Storebæltsbroen, Øresundsforbindelsen, udviklingen af Københavns Lufthavn, elektrificeringen af banestrækningen til grænsen, nye motorvejsstrækninger – det vil alt sammen være medvirkende til at styrke Danmarks position i Nord-europa. En fremtidig fast forbindelse til Fjern vil også spille positivt ind. De ting, vi selv gør, er derfor af stor betydning, men EF's trafikpolitik er det unægtelig også.

Det Konservative Folkeparti betragter det som vigtigt, at Danmark som medlem af EF og ikke mindst i den periode, hvor vi har formandskabet i første halvår af 1993, arbejder for øget konkurrence og friere markedsvilkår og naturligvis bedre miljø. Målet skal være, at den enkelte borger får bedre service og lavere priser, og at vi energisk modsætter os enhver trafikpolitisk beslutning, som virker diskriminerende.

I den sammenhæng vil jeg gerne opfordre trafikministeren til i sin egenskab af formand for EF's Trafikministerråd især at have opmærksomheden rettet på de tyske forsøg på at få indført en vejafgift, som alvorligt kan skade danske vognmænd og danske eksportinteresser. I forhold til vor størrelse er Danmark unægtelig en betydelig eksportnation, og vi har levende interesser i at undgå diskriminerende udspil på transportområdet. Danske vognmænd er effektive, og de vil kunne drage betydelig fordel af den friere adgang til det europæiske marked; men det kræver konkurrencevilkår, som er lige.

Det er jo ikke lang tid siden, at EF-Domstolen pålagde tyskerne ikke at indføre en konkurrenceforvridende vejskat. Nu er der igen tyske planer fremme om en vejskat for lastbiler, der benytter de tyske motorveje. Det danske standpunkt må klart være, at der i EF-sammenhæng skal etableres ensartede afgiftsvilkår, som virker ens på de enkelte landes transportere, og indtil det er gennemført, at der ikke tillades indført særordninger, der kan virke konkurrenceforvridende.

Egentlig er den debat, vi har her i dag, og de muligheder, vi har i det kommende halvår, også udtryk for, hvor vigtigt det danske EF-med-

lemskab er for vores erhvervsinteresser, for vores arbejdspladser og for væksten i Danmark.

Men det gælder også på flytrafikens område, og dér må vi helt og aldeles væk fra stats-subsidiering. Fra nytår bliver der åbnet for stærkt udvidet konkurrence mellem flyselskaberne, og i den forbindelse er det unægtelig kritisabelt, hvis EF-Kommissionen tillader massiv statsstøtte til spanske og franske nationale luftfartsselskaber. Det må der sættes en stopper for; ellers ender vi i en situation, hvor veldrevne danske private luftfartsselskaber i realiteten skal konkurrere med statskasserne i de store EF-lande.

Jeg er glad for, at trafikministeren allerede tidligere på året har markeret klar dansk afstandtagen fra enhver statsstøtte til luftfarten, og jeg vil gerne opfordre trafikministeren til i det første halvår af 1993 at gøre det til et kernepunkt i dansk luftfartspolitik i EF at forhindre og sætte en stopper for statsstøtten. Jeg synes, vi skal gøre, hvad vi kan fra dansk side for at få fuld åbenhed om disse tilskud, få debatteret dem og komme væk fra dem, så vi kan få ægte fri konkurrence og på den måde styrke danske interesser på luftfartsområdet.

Til debatten om dansk konkurrencedygtighed i forhold til de øvrige lande hører naturligvis også en vurdering af DSB's muligheder og DSB's position. Det Konservative Folkeparti har den indstilling, at DSB så vidt muligt skal arbejde på markedsøkonomiske vilkår og skal kunne konkurrere på lige fod med private firmaer. Jeg tror, ingen er i tvivl om, at netop konkurrence er medvirkende til, at den enkelte forbruger får bedre service, bedre komfort og bedre pris. DSB's planer om i vid udstrækning at overgå til selskabsform på de enkelte områder som gods og færger betragter vi i den konservative folketingsgruppe som nyttige og rigtige skridt til at øge DSB's effektivitet og dermed også til at styrke dansk konkurrenceevne i EF-sammenhæng.

Jeg skal til slut sige, at vi kan støtte det fremsatte forslag om motiveret dagsorden.

**Svend Heiselberg (V):**

Forespørgslen, som SF har rejst, har givet trafikministeren god anledning til at redegøre for bestræbelserne for den fælles transportpolitik inden for EF.