

[Trafikministeren]

ikke engang en statsgaranti. Vi er godt nok medejere, men vi har ikke givet statssubsidier på nogen som helst måde, og det kan heller ikke lade sig gøre. Vi har været meget skeptiske, og det har bevirket, at EF-Kommissionen har udarbejdet en hvidbog om samtlige europæiske luftfartsselskaber, så vi får den åbenhed, hr. Svend Heiselberg efterlyste. Vi kan kontrollere investeringerne og se efter, om de indeholder skjult statsstøtte, og jeg vil takke for den tillid, man viser mig, og arbejde videre med sagen i min formandsperiode, fordi det er nødvendigt for os for at få det gennemført.

Hr. Fischer omtalte også vejafgiften, men jeg vil gerne vente lidt med at besvare det spørgsmål.

Og så til hr. Ernst B. Schmidt: Jeg glæder mig til den næste debat her i Folketinget. Hver gang vi har haft en motorvejsdebat, har hr. Ernst B. Schmidts parti stemt imod, fordi motorvejene er for dyre, det er ikke noget, man kan investere i. Jamen så glæder det mig da, at hr. Ernst B. Schmidt har læst Motor, og jeg kender jo også hr. Ernst B. Schmidts indstilling til sikkerhed i trafikken. Men jeg kan bare ikke få det til at hænge sammen, når man ikke vil være med til at investere i det mest sikre og alligevel vil tage alle roserne.

Alle vi, der har beskæftiget os med transportpolitik i mange år, ved jo, at de tal, som hr. Ernst B. Schmidt kommer frem med – at det er syv gange så sikkert at køre på motorvejene som på amtsvejene og ti gange så sikkert som på kommunevejene – er korrekte. Og det bliver endnu mere udtalt, hvis man tager det næste aspekt med, som hr. Ernst B. Schmidt også var inde på, nemlig miljøbelastningen. Miljøbelastningen er ikke nær så stor på motorvejene som på de små veje.

Så fik vi den store åbenbaring om motorvejsafgiften. Motorvejsafgiften er ikke en motorvejsafgift! Jeg kan sandelig ikke gøre for, at der er oversættelsesproblemer i EF. Jeg ved godt, at jeg havde et pressemøde dernede og omtalte vejtransportafgift, altså vejbenyttelsesafgift, som den rigtige oversættelse skal være. Den dækker ikke alene motorvejene, men også de primære vejsystemer, for jeg kender udmærket godt det dilemma, vi står i, nemlig at hvis vi kun opkræver afgifter på motorvejene, er danskerne heldigvis så fedtede, at de vil køre på de mindre befærdede veje ved siden af.

Hvorfor vi ikke går aktivt ind i denne diskussion er, fordi vi har tre regulatorer: vægtafgift, vejbenyttelsesafgift og dieselaftgift.

Regeringens filosofi er, at vi skal have ens konkurrenceregler i Europa. I dag betaler danske vognmænd en særlig afgift i Sverige, Portugal og Frankrig, og nu kommer tyskerne også med en. Jeg vil have det ordentligt forhandlet mellem alle 12 lande, så der ikke er nogen, der indfører en vejbenyttelsesafgift og dermed giver deres vognmænd en bedre konkurrenceevne, for samtidig med, at de vil gennemføre det, nedsætter de jo de andre afgifter. Dermed får vi ens konkurrence på dieselen, på vejbenyttelsesafgiften og på vægtafgiften, og så står danske vognmænd stærkt.

Jeg var glad ved, at hr. Ernst B. Schmidt nævnte, at det var tidligere forhandlinger, organisationerne var gået imod. De kender udmærket ministerens og ministeriets holdning her, nemlig at vi nok skal klare os under ens konkurrenceforhold i hele Europa. Vi er langt foran i det, der i de andre lande hedder cabotagekørsel; jeg vil nærmest udtrykke det på den måde, at en del andre lande frygter de hollandske og de danske vognmænd på grund af deres effektivitet, og vi kan klare os, hvis bare vi har ens konkurrencevilkår.

Vejbenyttelsesafgiftsgebyret – nu må jeg hellere holde mig til den helt nøjagtige oversættelse fra tysk – er ikke 9.000 DM i dag. Det første udspil er trukket tilbage og gået ind i forhandlingerne om, hvilke størrelsesordener man skal operere med, og det er ikke fastlagt. Derfor var jeg også glad for, at hr. Ernst B. Schmidt netop kom ind på, at jeg havde sagt, at det godt kunne tage et par år, inden vi var færdige med disse forhandlinger. Vi er langt fra målet, men vi har en effektiv og grundig debat om at få ens konkurrenceforhold.

Fru Sonja Albrink fra Centrum-Demokraterne kom ind på det, der egentlig er det primære problem i hele transportsektoren, nemlig fremkommeligheden. Vort store problem er de flaskehalse, vi i særdeleshed mærker på jernbanerne og motorvejene. Når vi i vores ferie skal igennem Tyskland, har vi set, hvorledes al transport bliver sinket i store områder. Derfor er det naturligt, at vi fortsætter med vor udbygning, som jeg nu kan kombinere med hr. Bilgrav-Nielsens forslag om de indre vandveje, med hele grønbogens fortolkning og hvidbo-