

Men så kan det godt undre lidt, at på et tidspunkt, hvor flere andre lande begynder at indføre passagerafgifter – Sverige, Tyskland, Frankrig – vælger man nu at bruge 500 mio. kr. på at fjerne den danske passagerafgift. De penge kunne man jo bruge på alle mulige andre måder til at gøre luftfarten bedre i Danmark.

Er der lavet en rapport, vi andre ikke kender til, eller fremlagt dokumentation for, at det her er den bedste måde at hjælpe dansk luftfart på, når nu alle andre lande går den modsatte vej end Danmark i øjeblikket?

(Kort bemærkning).

Kurt Kirkegaard (V):

Nu er det nok ikke sådan, at alle lande går den modsatte vej end Danmark i den her sammenhæng. Der er selvfølgelig nogle lande, som indfører de der lufthavnsafgifter, men langt den største part af Europas lande har ingen lufthavnsafgifter. Og det er det, der ligger til baggrund for, at Danmark fjerner dem over en 2-årig periode, sådan at dansk luftfart har en mulighed for at konkurrere på det europæiske og på det internationale niveau.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Men kan hr. Kirkegaard ikke give mig ret i, at den tendens, der er i øjeblikket, faktisk er, at de andre lande begynder at indføre afgifter? Ville det ikke være mere naturligt at afvente, hvad EU-landene bliver enige om, så vi ikke først indfører en afgift, så fjerner den og så indfører den igen om 2 år? Det bliver sådan et stop and go for branchen, i stedet for at vi får et fælleseuropæisk beslutningsgrundlag og følger tendensen i Europa, så vi undgår at lefle for nogle tendenser, som overhovedet ikke er underbyggede, som ikke er rapporterede, og som der ikke er nogen strategi bag, men som kan ligne valgfæsk.

(Kort bemærkning).

Kurt Kirkegaard (V):

Nu er to landes indførelse af lufthavnsafgifter ikke en tendens i Europa, så det vil jeg undlade at besvare yderligere. Jeg mener, at vi har gjort det her for at styrke de danske luftfartsmuligheder i Europa og i verden.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jamen jeg vil alligevel fortsætte lidt ad den linje der. For kan ordføreren ikke bekræfte, at status

har været, at Danmark havde en lufthavnsafgift, og de andre lande havde ikke? Og nu er vi nået til et sted, hvor de andre lande begynder at indføre det, samtidig med at Danmark aftrapper det, og det på et tidspunkt, hvor vi også godt ved, at CO₂-forureningen fra lufttrafik i 10 km's højde er ca. tre gange så stærk, som den er på landjorden. Er det ikke et overordentlig forkert signal at sende?

(Kort bemærkning).

Kurt Kirkegaard (V):

For mig at se er det intet forkert signal at sende. For det første er der andre lande, som er på vej, eller nogle enkelte lande, som har indført lufthavnsafgift. Men langt de fleste lande i Europa har ingen lufthavnsafgift.

Hvis vi ser på den totale forurening fra transport i verden, så er lufttrafik jo på ingen måde en større forureningskilde end andre transportformer.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det sidste, at lufttransport ikke skulle give større forurening end andre transportformer, kunne jeg godt tænke mig at vide hvor kommer fra. Jeg ville mene, at det var modsat.

I den her strategi er der lagt op til, at en stor del af fragten også skal over i lufttrafikken. Kan ordføreren ikke bekræfte, hvis han nu lige tænker sig lidt om, at flytrafikken faktisk er den værste rent forureningsmæssigt, hvis vi sammenligner med alternativer som f.eks. tog?

(Kort bemærkning).

Kurt Kirkegaard (V):

Hvis vi sammenligner med alternativ landtransport på lastbil, så giver det på alle måder en større miljømæssig belastning end at bruge lufttrafik.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg synes, det er lidt utroligt, at vi her får præsenteret flytrafik som nærmest sådan en miljøvenlig måde at transportere på. Der er jo ingen tvivl om, at luftfart er den transportform med mindst potentiale for energibesparende forbedringer, lige så vel som at lufttransport er den værste sviner, hvad angår CO₂-udledningen og problemer med at opnå målet om at reducere drivhuseffekten.