

står altså ikke noget om det i redegørelsen, og det er vel at mærke på et tidspunkt, hvor de netop i disse timer forhandler i Montreal om den nye klimaaftale, hvor flytransporten er en af de helt store knuder.

Et andet punkt, som jeg også undrer mig over at der ikke gøres mere ud af, er taksterne i Københavns Lufthavn. Der står ganske rigtigt, at Københavns Lufthavn har tabt pusten lidt, og der står også, at lufthavnstaksterne måske er den afgørende konkurrenceparameter. Vi ved alle sammen, at det har været genstand for end-og meget, meget store diskussioner mellem flyselskaberne og lufthavnen, hvor store disse afgifter og ikke mindst transfersafgifterne skulle være.

Det er min opfattelse, at hvis man kigger på, hvor stort et overskud Københavns Lufthavn har i forhold til omsætningen, vil man blive meget, meget misundelig på enhver aktionær i Københavns Lufthavn A/S, fordi der er et endog meget, meget voldsomt overskud. Det giver selvfølgelig, som altid når det drejer sig om et monopol, anledning til en lille mistanke: Har man nu gjort det rigtige, eller er der et andet sted, man kan styrke konkurrenceevnen i stedet for at lade det gå ud over miljøet? Men heller ikke det nævnes der noget konkret om. Man tager ikke en diskussion om, hvor det rigtige konkurrencemæssige niveau skal ligge for lufthavnstaksternes vedkommende. Det vil man helst ikke røre ved, og jeg forstår ikke, at man ikke kan komme lidt tættere på. Men det kan ministeren måske sige noget om.

Endelig et tredje eksempel på noget, jeg har savnet: Man har gjort en del ud af at beskrive den synergieffekt, der kan være mellem transport af gods og transport af passagerer, og som faktisk ikke altid behøver at være til ulempe for miljøet, hvis det gøres på den rigtige måde, men hvor er indtænkningen i national godsstrategi, som handler om, hvordan man med fordel kan kombinere forskellige godsformer, og hvordan man kan målrette bedre og måske specialisere sig i bedre synergieffekter mellem passagerer og gods til fordel for både miljøet og økonomien i lufthavns- og flypolitikken?

Hvor er det rigtig visionære, det, der tænker nyt, og det, der kan placere Danmark helt up front? Man peger på noget, men jeg synes, der på næsten alle områder mangler nogle konkrete forslag til, hvordan vi kan gøre det bedre i Danmark. Og det ærgrer mig lidt, for enten er det, fordi man ikke har fået det mandat, eller også er

det, fordi man ikke har fået lov til at komme med nogle mere konkrete forslag, for dem savner jeg i hvert fald i det her.

Kl. 18.00

Så altså, en redegørelse giver et godt overblik, som giver et godt grundlag for at diskutere, men jeg synes, der mangler noget mere konkret på meget vitale områder som miljø, som konkurrenceevne ud over den her passagerafgift og i samspil med andre transportformer:

(Kort bemærkning).

**Per Dalgaard (DF):**

Det Radikale Venstre er jo meget miljøbevidst. Jeg vil spørge, hvilken positiv effekt det har på flytransportens forurening, at de passagerer, der sidder i flyet, har betalt 75 kr. mere eller mindre.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg kan godt følge hr. Per Dalgaards kommentar. Jeg vil også foretrække en direkte afgift på CO<sub>2</sub>-forbruget, altså dieselforbruget, for det vil give et større direkte incitament, der går på brændstofforbruget, og det vil være mere præcist. Men det er klart, at en generel afgift som passagerafgiften – og det vil jeg gerne medgive – alt andet lige lægger en dæmper på efterspørgslen på flytrafik i forhold til andre trafikformer, som har afgifter på sig. Og det er vel det bedste svar, man kan give, at hvis man fjerner afgiften, vil man stille togtransport, også nationalt, langt ringere, end det er tilfældet i dag.

(Kort bemærkning).

**Per Dalgaard (DF):**

Nu er flytransport jo efterhånden også blevet en ting, som almindelige mennesker benytter sig en hel del af, og jeg er da glad for, at hr. Martin Lidegaard er enig i, at 75 kr. på en flybillet intet har at gøre med et bedre miljø. Hvorvidt et eller andet givet beløb i afgift har en effekt på brændstoffet, kan man så spørge sig selv om, for de fly, der flyver, medfører jo en given forurening, uanset hvad brændstoffet koster. Det kan så være, at det er et incitament til at udvikle flymotorer, som er mere brændstofbesparende, men det er jeg helt sikker på foregår helt af sig selv.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg tror, jeg har udtrykt mig uklart. Selvfølgelig påvirker prisen en beslutning om, hvilket transportmiddel man agter at tage. Hvis fly er dyrere