

end tog, vil der være et større incitament til, at man tager toget, og hvis fly er billigere, vil der være et større incitament til, at man tager flyet, og når flyet er mere, om jeg så må sige, miljøfjendtligt end tog, så er det selvfølgelig også mere miljøvenligt at lægge afgiften der.

Så når man fjerner den her afgift, vil der være flere, som tager flyet, og dermed bliver miljøet mere belastet, også selv om flyet ikke nødvendigvis er det oplagte valg, men fordi det bliver billigere. Det er jo allerede i dag sådan, at fly et langt stykke ad vejen er billigere end tog til mange destinationer. Hvad er egentlig logikken i det? Det er jo en lang diskussion af, hvordan man skal prissætte ting. Vi synes ikke kun, at man skal prissætte ud fra, hvad markedsprisen på benzinen er, men også ud fra, hvilken miljøeffekt det har.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførrækken, og den næste ordfører er SF's ordfører, hr. Poul Henrik Hedeboe.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg vil også starte med at være positiv. Nå, nu vågnede ministeren virkelig op, det var ikke, hvad han havde forventet.

Det positive i det er, at jeg betragter det her som første del af en redegørelse. Det er den del, som beskæftiger sig med Danmarks placering med hensyn til konkurrencesituationen for fly. Og så vil jeg komme tilbage til den næste del, som nødvendigvis må komme bagefter, det er den, der beskæftiger sig med miljøproblematikken og beskæftiger sig med en overordnet strategi for sammenligningen imellem transportformerne og et valg der.

Men i den første del her, som vi får i dag, lægger ministeren meget vægt på vækst i flytrafikken for at lade Danmark og Københavns Lufthavn blive på landkortet som et af de betydelige steder for lufttrafikken. Vi vil også være interesserede i, at vi har den position, så det er vi med på.

Kl. 18.05

Ministeren lægger nogle linjer frem, som siger, at også fragtdelen bliver meget betydende. Ligesom passagerdelen bliver fragtdelen meget betydende. Og jeg er sådan set enig. Hvis vi kigger på verden, som den ser ud nu, og den politik, der bliver ført, og man trækker en linje frem, så vil flytrafikken blive meget stærkere.

Så vil jeg gå over til anden del og spørge, om det præcis er det, vi vil. Det er til gavn for befolkningen at have billig flytrafik, og det er godt for Danmark, at vi har mange ruter. Men vi bliver nødt til at kigge overordnet på det og også sige, at det også skal gælde andre transportformer. Og hvis jeg kigger på det, som jeg synes, der mangler her, så er det jo altså en sammenligning.

Jeg har f.eks. selv i sommer været en tur i Newcastle med fly og havde en cykel med i flyet. Det kostede 270 kr. – jeg bestilte billetten i god tid – og det er jo ikke særlig meget. Jeg kommer ikke så langt med et tog herhjemme for 270 kr.

Jeg synes, det er rimeligt at se de her ting sammen. For hvis vi igen ser på forbrugerne, på befolkningen og deres transportbehov, så er det trods alt de fleste, som har et her og nu-transportbehov, og hvor de vil bruge tog, lige så snart vi snakker om kollektiv trafik. Og der er det ikke rimeligt, at flytrafikken i mange tilfælde er gået hen og blevet billigere. Jeg tror, det i ret mange tilfælde er billigere end togtrafikken.

Så må vi kigge på, om det hænger rigtigt sammen. Regeringen er gået ind for en afskaffelse af denne her passagerafgift på 75 kr., og det sker over 2 år. Samtidig har der været et møde i EU, hvor Frankrig og Tyskland kom med et forslag til at indføre en afgift på cirka samme størrelse, 10 euro. Jeg forstår også, at Danmark gik imod det. Og det undrer mig. Enden er blevet, at Frankrig så i første omgang indfører 1 euro.

Hvis vi kigger på vores nærrområde, så indføres afgiften i Sturup Lufthavn i Sverige, samtidig med at vi afskaffer den her. Og så kan man glædestrålende som dansker sige, at det forventelig flytter 500 arbejdspladser fra Sverige til Danmark. Juhu, vi har vundet i den internationale konkurrence. Men har vi ikke mistet overblikket over miljøbelastningen i verden, og hvad der er ret og rimeligt som nation at begive sig ud i? Har vi ikke mistet overblikket der? Er det særlig rimeligt? Er det særlig pænt, hvad vi gør der?

Når vi fjerner passagerafgiften, så har vi faktisk miljøministerens ord for, at det vil give en større miljøbelastning. Der har været et § 20-spørgsmål om konsekvenserne af det her, og forventningen i forbindelse med at fjerne den her afgift er jo at få flere ruter og få mere flytrafik. Miljøministeren siger som en del af et svar, at hvis der åbnes nye ruter og der kommer flere flyafgange, må man dog i sagens natur forvente, at miljøbelastningen øges. Selvfølgelig gør den