

det, for vi snakker ikke om den mindst forurenende trafikform.

Det sidste er så, at der fra Europa-Kommissionens side – det var fru Henriette Kjær også inde på – er taget initiativ til at få nogle CO<sub>2</sub>-kvoter for fly også. Det kan vi hilse meget velkommen. Jeg vil godt have ministerens kommentar til, om ikke det er en god idé. Det er så på EU-plan.

Så efterlyser jeg en strategi for, hvordan Danmark vil agere i ICAO. ICAO er det sted, hvor vi snakker fly, det er så ikke afgifter, men brændstofafgifter, og det er vel den rigtige måde at gøre det her på, hvor vi snakker om det i internationalt regi.

Kl. 18.10

Jeg tror, at det om ca. 3 eller 4 år kommer til beslutning igen, og der sidder vi sammen med USA. Hvad er regeringens strategi for at gøre noget der? Når vi skal snakke CO<sub>2</sub> på verdensplan, så bliver vi nødt til at tage fat i det område her. Hvad er strategien på det område? Der skal man ikke vente til et halvt år før. Der skal man være i god tid.

Man kan sige – det er blevet sagt under debatten – at den her regering er startet med at tage 300 mio. kr. væk fra støtten til den kollektive trafik, det vil sige, at den er blevet fordyret, og nu har man gjort konkurrenceforholdene ca. 500 mio. kr. bedre for flytrafikken. Når vi kigger miljømæssigt på det, er det altså et rigtig dårligt regnskab. Derfor vil jeg virkelig forvente, at vi får en nummer to redegørelse, som har de her aspekter med.

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

Tak til ordføreren. Der er ingen korte bemærkninger. Vi går til næste ordfører. Det er Enhedslistens ordfører, hr. Rune Lund.

**Rune Lund (EL):**

Jeg tror også, at jeg vil starte med at være positiv. Det går jo meget godt med den her redegørelse frem til side 64, det er sådan primært den beskrivende del, og derefter synes jeg, det begynder at gå ret galt.

Regeringen ønsker at knytte Danmark til resten af verden. Det ønsker Enhedslisten også. Regeringen ønsker at øge luftrafikken. Det ønsker Enhedslisten ikke. Det kan vi ikke støtte.

Det, der er lidt ærgerligt ved den her redegørelse, er, at den er gennemsyret af, at det ville være enormt godt, hvis der kommer endnu flere mennesker op i flyvemaskinerne, hvis vi får

endnu mere flytrafik. Der er ikke samtidig en overvejelse af, hvordan man kunne fremme andre alternative transportformer, som er mere miljøvenlige.

Regeringen vil f.eks. ikke gå foran i bekæmpelsen af udledning af CO<sub>2</sub>. Transportministeren vil ifølge redegørelsen her blot arbejde for, at eventuelle beslutninger om begrænsning af udledning af drivhusgasser m.v. sker på så bred international basis som overhovedet muligt. Det står på side 25. Der står med andre ord, at ministeren ikke har tænkt sig at gå foran her og tage nogle særlige initiativer.

Til gengæld er der et andet område, som jo også har været fremme i debatten her i dag, hvor regeringen bestemt har tænkt sig at gå foran, og det er i forbindelse med at fjerne passagerafgiften på 75 kr. Ud over at det er det rene miljøsvineri, så kan de 500 mio. kr., som det vil koste om året at fjerne den her afgift, eller som flybranchen vil spare, anvendes langt mere fornuftigt til investeringer i miljømæssigt bæredygtig kollektiv trafik og i omlægning af det danske energiforbrug til vedvarende energi. I det hele taget kunne man bruge de her 500 mio. kr. til en lang række andre og meget mere fornuftige ting. Men det vil regeringen ikke.

Det er ærgerligt, synes jeg, for fly er jo netop den suverænt mest forurenende transportform, der findes. En flybillet til Rom, og vi snakker tur-retur, kan jo f.eks. i dag købes for omkring 1.100 kr. Uden passagerafgiften må vi antage, at den her billet så falder 75 kr. i pris. Drivhuseffekten fra en flyvetur til Rom tur-retur svarer til et udslip på lige omkring 1.310 kg CO<sub>2</sub>. Den tilsvarende togtur, København-Rom tur-retur, udleder kun 93 kg CO<sub>2</sub>, altså 30 gange mindre. Desværre er det sådan, at togbilletten er cirka dobbelt dyr som en flybillet. Den koster omkring 2.200 kr.

Lufftart er den transportform, som er forbundet med langt den største drivhuseffekt både med hensyn til transportkilometer og forbrugerpriser. Lufftart er den transportform med mindst potentiale for energibesparende forbedringer. Togdrift derimod er den transportform med det største potentiale. Lufttransport, lufftart, er den hurtigst voksende kilde til CO<sub>2</sub>-udslip, men international lufftart er heller ikke engang inkluderet i Kyotoaftalen. Vi har hverken afgifter på flybrændstof eller moms på flybillerter og charterrejser, og nu skal passagerafgiften altså også fjernes ifølge regeringens forslag til finanslov.