

- hensyn til den yderligere klimabelastning, der følger af NO_x-udslip, kondensstriber m.v.
- at udslippet fra flytrafikken omfattes af Kyoto II efter 2012
 - at EU presser på for at få indført en global klimaafgift på flytrafik eller for at gennemføre ændringer af Chicagokonventionen, så medlemslande kan indføre afgifter på flytrafik på ikkediskriminatorisk basis
 - at EU i det omfang, der ikke kan skaffes opbakning til ændringer af Chicagokonventionen, bruger artikel 38 til at meddele afvigelse til de dele af konventionen, der forbyder afgifter på flytrafik
 - at fremskynde sammenlægningen af luftkontrollen i Europa og indførelse af mere direkte flyruter
 - at fremme investeringerne i hurtige togforbindelser i Europa.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 64).

Kl. 11.00

Formanden

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*se foran*). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Og så er der en kort bemærkning til ordføreren fra hr. Christian Wedell-Neergaard.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Nu har Socialdemokratiet fremsat et forslag til vedtagelse, som minder meget om det, regeringspartierne og Dansk Folkeparti har fremsat, som jo bygger på det internationale spor, så det er vi jo sådan set enige i. Hvori adskiller det, som Socialdemokratiet nu kommer med, sig?

Med hensyn til flyruterne kan man sige, at kapacitetsudnyttelsen, altså den direkte transport og det, at flyene er fyldt op, vel også har en stor betydning for CO₂-udslippet.

(Kort bemærkning).

Torben Hansen (S):

Jeg synes rent faktisk, at vores forslag til vedtagelse af Socialdemokratiet, SF og Det Radikale Venstre adskiller sig på to meget væsentlige punkter: 1) Vi anviser også en anden transportform, som vi mener skal udbygges på europæisk plan, nemlig togtrafik, som er noget af det, som kan konkurrere, jeg havde nær sagt, på fornuftig afstand inden for Europa, og 2) at vi også i vores

forslag til vedtagelse siger, at kvotesystemet er en ting, men at vi rent faktisk også mener, man skal kigge på en global klimaafgift som et af instrumenterne for at få reguleret lufttrafikken. Og det kan jeg ikke lige umiddelbart se at der er i regeringens forslag til vedtagelse.

Jeg kan dog se, at man taler om øvrige incitamenter, dem har jeg så ikke helt fået defineret endnu.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Øvrige incitamenter fremstår som nogle af de instrumenter, der skal bruges, men der ligger jo i regeringspartierne og Dansk Folkepartis forslag til vedtagelse også et ønske om, at man fra 2012 og fremefter laver en international kvoteaftale om luftfarten.

(Kort bemærkning).

Torben Hansen (S):

Ja, det gør der. Man kan vel også vende den om og sige, at det ville være fuldstændig håbløst at stille sig op i Folketinget og sige det modsatte, at man ikke gik ind for det. Så det er vel sådan en eller anden walk over, hvor vi alle kan være med. Men jeg synes rent faktisk, at forslagene lige præcis på de to punkter, jeg nævnte før, om jernbane, om global klimaafgift, adskiller sig væsentligt fra hinanden.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg synes faktisk også, der er rigtig mange gode elementer i det forslag til vedtagelse, som SF, Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre har lavet. Jeg synes bare, det er ærgerligt, at det ikke er med, hvad man kan gøre i Danmark, for jeg er helt enig i, at der skal laves ting på det internationale plan. Man skal gøre, hvad man kan der. Det er jo f.eks. EU, der forhandler på medlemslandenes vegne, og så er det klart, at når det er der kampen foregår, så kan man kæmpe for at få nogle forandringer igennem der. Det er glimrende.

Det samme gælder for andre internationale organisationer. Det gælder også for, hvad vi selv gør derhjemme. Der skal f.eks. jeg da også se på, hvad jeg kan gøre. Husker jeg at slukke lyset og alle mulige andre ting? Det er så det personlige engagement, og den personlige involvering betyder også noget, men området indimellem, og hvad man kan gøre i Folketinget, synes jeg også er vigtigt.