

folks personlige moral. Der bliver nødt til at være noget indimellem. Hr. Christian Wedell-Neergaard er jo ligesom mig valgt til Folketinget, og burde man så ikke overveje, hvad for nogle ting man kan gøre i Folketinget?

Så siger jeg bare, at der da faktisk er en række ting, man kan gøre. Man kan indføre passagerafgifter; man kan indføre start- og landingsafgifter; man kan indføre nogle benzinafgifter, som fjerner de begunstigelser, som flytrafikken har set i forhold til andre transportmidler.

Det er da vigtigt at lave en incitamentsstruktur. Der står oven i købet i regeringspartierne og DF's eget forslag til vedtagelse, at man skal lave incitamentsstrukturer, som fremmer de mest miljøvenlige transportmidler. Så hvad er problemet?

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Problemet er, at Det Konservative Folkeparti ønsker en international regulering af luftfart. Start- og landingsafgifter, passagerafgifter og brændstofafgifter vil jo alle sammen gøre det dyrere at flyve ud af en dansk lufthavn, og det vil være omkostninger, som luftfartsselskaberne alene kan pålægge billetprisen, ergo bliver det væsentlig dyrere at flyve ud af Danmark, end det bliver at flyve ud af Sverige eller Tyskland, så det er vi simpelt hen imod. Men jeg er da enig med hr. Rune Lund: Lad os nu her i Folketinget diskutere, hvilke løsninger der er.

Hr. Rune Lunds løsning er nationale reguleringer, vores løsning er, at man laver en international regulering, som følger Kommissionens spor. Vi mener jo, at der skal findes en løsning, vi mener, at Kommissionens spor skal følges, og at det er nødvendigt at regulere på en afbalanceret og ansvarlig måde.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Den største forskel på det forslag til vedtagelse, som hr. Christian Wedell-Neergaard står bag, og det, som oppositionen står bag med undtagelse af Enhedslisten, er jo, at vi også gerne vil kigge på afgifter som et muligt middel i EU-politikken, og det ønsker regeringen ikke at nævne muligheden for. Er det, fordi en EU-afgift på det her område og grønne EU-afgifter i det hele taget vil være i strid med skattestoppet? Det tror jeg egentlig kunne være sjovt at få afklaret, for jeg forstod på hr. Eyvind Vesselbo, at sådan skal man forstå det; det er simpelt hen ikke foreneligt

med regeringens skattestop at indføre nogen former for grønne afgifter, heller ikke på EU-niveau, og så f.eks. lave en lavere indkomstskat i stedet for. Det vil jeg bare gerne have bekræftet, nemlig at skattestoppet altså umuliggør, at regeringen kan gå ind for EU-afgifter på det her område.

Der er gjort meget ud af passagererne her. Det andet, jeg vil spørge om, er: Hvad med gods på fly? Kunne man ikke gå ind med en afgiftsbelægning der uden at genere hr. Wedell-Neergaards kernevælgere?

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Jeg vil sige om afgift i EU, at vores opskrift jo er, at luftfarten bliver en del af EU's kvotesystem, og det betyder jo, at flyselskaberne får tildelt kvoter på f.eks. op til 50 pct. af deres emission, og så skal de altså selv finansiere reduktionen af den resterende del. Det kan ske gennem bedre teknologi, eller ved at man tilrettelægger sine flyruter bedre, eller ved at man sikrer, at flyene er fulde, således at man pr. tur får udnyttet kapaciteten fuldt ud. Det er vores opskrift, og derfor er den jo ikke, at vi ønsker en afgift.

Hvorvidt en grøn afgift eller en afgift i EU vil være i strid med skattestoppet, kan jeg ikke afgøre herfra, men det vil ikke være noget, som vi kan gå ind for, heller ikke afgifter på kargo, altså på – hvad hedder det? – gods.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så kom det på plads. Og så er det hr. Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det synes jeg er interessant. Det vil sige, at De Konservative på forhånd afviser enhver afgiftsbelægning på EU-plan på f.eks. gods på flytrafik. Det synes jeg er nyt; det kommer faktisk en lille smule bag på mig, at man på forhånd afviser det.

Vi er jo alle sammen enige i, at vi gerne vil have inkluderet kvotesystemet. Men spørgsmålet er jo, især når vi snakker gods, hvor der er en markant bevægelse fra gods på sø til gods på fly, at man der godt kunne forestille sig, at f.eks. miljøministeren ville have syntes, at det var rimeligt måske at gå ind og se, om man kunne afbalancere prisniveauerne sådan, at man tilgode-så de transportformer på gods, som er mere miljøvenlige – det ville jeg egentlig have troet at miljøministeren ville have syntes. Men det afviser man