

Martin Lidegaard (RV):

Nu begynder debatten jo at få lidt luft under vingerne, om jeg så må sige. Andre ordførere har jo ganske kort og ganske godt ridset op, hvilke enorme udfordringer vi står over for i forbindelse med CO₂-udslippet fra vores flytrafik, både nationalt, europæisk og internationalt. Det er vokset med 87 pct. siden 1990, og selv om vi har haft en teknologiudvikling, har ministrene jo begge helt præcist peget på, at det altså ikke kunne dæmme op for den enorme stigning, der også har været i flytrafikken. Vi har derved fået et betydeligt højere CO₂-udslip og står til at få et endnu højere CO₂-udslip, hvis ikke der sker noget politisk.

Kl. 11.45

Til gengæld synes jeg, at debatten har skabt en lille smule tvivl om, hvad det egentlig er, regeringen er klar til at gøre. Derfor vil jeg bruge mit indlæg her på at stille et par spørgsmål til ministrene, som de forhåbentlig har lyst til og mulighed for at svare på bagefter.

Jeg vil gerne starte på det nationale niveau, hvor den eneste heltmodige gerning, regeringen jo har foretaget indtil nu, er at fjerne passagerafgiften. Det gør man, fordi man mener, at den er unfair over for danske flypassagerer i forhold til udenlandske. Den diskussion har vi haft lejlighed til at tage flere gange. Vi synes jo, at det er et mærkeligt skridt at tage på et tidspunkt, hvor man har brug for det modsatte, nemlig at få nedbragt CO₂-udslippet fra flysektoren. Men lad det ligge.

Det, jeg gerne vil spørge især transportministeren om, er: Hvad med gods? Hvad gør vi for at sikre, at den forskydning af gods, der er i øjeblikket i Danmark, fra andre transportformer til fly, som jo er den værste godstransportør, kan man sige, ikke udvikler sig så dramatisk, som den har gjort de sidste 5-10 år?

Når jeg spørger, er det jo, fordi ministeren lige har udgivet en vejgodsstrategi og for ½ år siden udgav en strategi for samspil mellem godsformer i Danmark. Ikke én af de to strategier nævner miljøet, det er slet ikke med. CO₂ optræder ikke. Jeg har prøvet at lave en søg-og-erstat i dokumenterne. CO₂-udslip optræder simpelt hen ikke i nogen af de strategier. Så hvis man ikke vil lægge afgifter på fly, hvad vil man så gøre for at sikre, at der kommer mere gods på sø og bane, som jo er det, der er mest CO₂-neutral?

Man kan jo ikke bare læne sig tilbage og tro, at det hele kommer af sig selv. Så hvad er rege-

ringens svar på at stoppe den her forskydning med hensyn til gods, for nu har mange jo snakket passagerer i dag?

På europæisk plan har vi diskussionen af, at vi selvfølgelig skal forsøge at få kvoteordningen til at omfatte flytrafikken, og vi er jo alle sammen enige, og det var da glædeligt og positivt. Men angående det, som debatten lige før afspejler meget præcist, vil jeg spørge: Hvad så på internationalt plan? Hvad er egentlig regeringens målsætning på internationalt plan? Er det internationalt at få flytrafikken omfattet af et kommende post-Kyotosystem, eller vil man søge nogle andre lande og arbejde for et afgiftssystem, eller vil man være klar til at tage begge dele, alt efter hvad man nu kan komme igennem med internationalt?

Det er selvfølgelig, fordi det jo er pokkers uheldigt, hvis regeringens skattestop spænder ben for Danmarks internationale forhandlinger, især da for et parti som i øvrigt gerne vil sætte skatten ned på arbejde, ligesom De Radikale gerne vil, for vil man det, så burde man selvfølgelig sætte skatten op på de grønne afgifter – socialt afbalanceret – og ned på indkomst. Hvis vi på forhånd har afskåret os fra det på grund af skattestoppet, så bliver det da godt nok en svær opgave, miljøministeren kommer på internationalt.

Jeg synes, det kunne være spændende at høre lidt mere om, hvor langt miljøministeren vurderer, at hun kan gå i forhold til det, hun er bundet til herhjemme, i de internationale forhandlinger? Her tænker jeg både de europæiske og de internationale forhandlinger. Og er miljøministeren enig i, at hvis ikke vi kan få et kvotesystem internationalt, så må vi gå efter et afgiftssystem? Hvis man skal gå efter et afgiftssystem, så kræver det selvfølgelig også, at man er klar til at lave et afgiftssystem i Europa og i Danmark.

Som det er fremgået, synes Det Radikale Venstre, at det er en ret god idé ikke at spille sig instrumenterne af hænde på forhånd. Vi har at gøre med en eksplosiv stigning i flytrafikken, vi har at gøre med et område, der overhovedet ikke er reguleret i dag, hvad angår miljø, og derfor bliver vi nødt til at tage fat fra en ende. Det er fint med kvoterne, men det er sandsynligvis ikke nok. Der er både brug for en samlet godsstrategi, nationalt og på europæisk plan, og der er brug for at tænke i andre reguleringsformer end alene kvoter både nationalt, europæisk og internationalt.