

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Det er sådan, at ICAO jo har, om jeg så må sige, obstrueret en fælles international løsning, og at det er gået meget trægt med at få nogle resultater af forhandlingerne i den internationale luftfartsorganisation.

Der er det så, jeg spørger: Er det ikke rimeligt, at man ligesom – hvad kan man sige? – forsøger at skabe en løsning via Kommissionen, som kan få fremdrift i de forhandlinger og bygge på det kvotesystem, som er det, vi kender, og som bruges til regulering af CO₂ på alle andre områder, vedrørende kraftværker osv.?

Kl. 11.50

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Vi støtter fuldt ud bestræbelserne på at få et kvotesystem op at køre både i EU og på internationalt plan. Men på forhånd at afskrive sig afgifter enten som et alternativ eller som et supplement – det er det, vi er ude efter – mener vi ikke er klogt.

Der er jo en meget stor sandsynlighed for – det ser vi jo desværre med det nuværende kvotesystem – at kvoterne i en startperiode, især hvis vi giver dem gratis ud alle sammen, vil have så lav en pris, at de ingen effekt vil have. Derfor kan man meget vel forestille sig en situation, hvor man, hvis man skal have noget ud af kvotesystemet, i hvert fald i en overgangsperiode supplerer det med et afgiftssystem, indtil kvotepriserne har nået et niveau, så de reelt kan udgøre et alternativ til afgifter.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Nu ved jeg ikke, om hr. Martin Lidegaard kan overskue det, men når omfanget af luftfarten stiger så kraftigt og man inkluderer luftfart i det samlede kvotesystem, vil kvotepriserne – det er min umiddelbare fornemmelse – stige markant, fordi behovet for at erhverve sig disse forureningsretter, som man kan kalde det, jo vil være meget, meget stort. Og dermed vil kvotesystemet jo være med til at regulere og være en mekanisme, som gør, at luftfarten skal forholde sig til

det og kommer til at betale for det og må overvælte prisen på passagererne.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Hr. Christian Wedell-Neergaard og jeg kommer ikke til at diskutere, hvorvidt det er en god idé at prøve at lave et kvotesystem. Og hvor hurtigt det vil, om jeg så må sige, virke, vil jo afhænge meget af, hvordan man laver det, og hvor mange kvoter flyselskaberne får.

Men det, vi ved erfaringsbaseret, er jo – som flere forskere har påvist – at når vi laver miljøafgifter og bruger pengene til at sænke indkomstskatten, er det en rigtig god samfundsøkonomisk forretning; så virker det, så har det en enorm miljøpolitisk effekt og i øvrigt også en samfundsøkonomisk effekt.

Hvad vi også ved, er, at det at lave et kvotesystem ikke er uproblematisk, det er besværligt, det er i opstarten bureaukratisk, og der går et stykke tid, før det virker. Derfor har vi jo lov til at håbe på, at når vi skal til at udbrede kvotesystemet til fly, vil vi tage erfaringerne fra de andre sektorer med ind i det arbejde.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Sidste ordfører bliver fru Anne Grete Holmsgaard.

Anne Grete Holmsgaard (SF):

Tak til Enhedslisten for at have rejst den her forespørgsel. Det er et meget vigtigt emne. Vi ved alle sammen, at den eskalerende globale opvarmning er et kæmpeproblem, og det er den største udfordring, vi står over for i de kommende år. Det er også den største udfordring, vi står over for inden for meget kort tid, fordi der skal handles meget hurtigt, hvis vi skal undgå det, vi plejer at betegne som faretruende global opvarmning.

Her er transportsektoren en af de syndere, som vokser i størrelse – det gælder også flytrafikken. Man kan sige, at i øjeblikket er flytrafikken ikke en af de helt store syndere, men den er godt på vej til at blive det, og der er ingen international regulering af den og dens miljøskadelige virkninger, og derfor er det fuldstændig afgørende at få det.