

Jeg er kommet med en hel del forslag: denne her passagerafgift, som transport- og energiministeren ikke kan lide; landingsafgifter kunne man sætte op; benzinafgifter kan man også godt sætte op, bare det ikke er transitflyvninger; og hvorfor skal 1 l flybenzin koste omkring 1,50 kr.? Man kan også lægge moms på billetter.

Det er da nogle forslag, som kunne skabe en incitamentsstruktur til, at folk vælger andre transportformer end fly. Kunne det ikke være noget, som man kunne blive inspireret af i regeringen?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):
Nej.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Så er det besvaret. Så er det hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):
Det vil være spændende at få en oversigt over, hvor meget gods der er flyttet over på fly, så det kvitterer jeg for at ministeren vil levere.

Nu er det jo en meget stor del af godset fra Danmark, der går ud af landet – det gælder jo både flygods og jernbanegods og ikke mindst søgods – så det er jo ikke en undskyldning, havde jeg nær sagt, for ikke at gøre noget ved balancen mellem de forskellige godsformer.

Mener ministeren, at det er fuldstændig irrelevant at foretage en politisk vurdering af, hvilke godsformer vi bør fremme, og hvilke godsformer vi ikke bør fremme? For så forstår jeg bedre, at man slet ikke har nævnt det med CO₂-udslippet i de hidtidige godsstrategier. Men jeg har bare fået en forståelse af, at ministeren måske også syntes, det var relevant at sørge for, at den samlede godsmængde blev transporteret på en mere CO₂-neutral måde, end tilfældet er i dag.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):
Jamen det er simpelt hen, fordi jeg betragtede det som en helt naturlig ting. Vi har diskuteret det utallige gange. Altså, vi vil gerne have mere gods over på jernbane, og vi vil gerne have mere gods over på skibe, for det er en mere miljøven-

lig måde at transportere det på, men vi kan jo altså ikke forhindre, at folk ved visse lejligheder ønsker at transportere gods på fly, og det har de altså lov til, så længe der ikke er fælles fodslag om, hvordan vi skal lægge eventuelle afgifter eller på anden måde ændre denne adfærd.

Kl. 12.05

Jeg tror, hr. Martin Lidegaard må være enig med mig i – det er han, det er jeg helt sikker på – at der ikke findes noget, der er mere internationalt end luftfart. Det giver kun mening at finde løsninger sammen, og det er jo det, vi heldigvis er begyndt at diskutere i EU-regi.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Så skal vi lige have hr. Lidegaard endnu en gang.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):
Jeg var egentlig bare glad for at høre ministeren sige, at afgifter er en del af løsningen her. Det vil vi tage med ind i de forhandlinger om godsstrategi, der skal komme. Jeg forstår så også, at afgifter ikke, om jeg så må sige, bliver blokeret af regeringens skattestop.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):
Det er svært for mig at svare på, for jeg hørte ikke noget spørgsmål.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Skal vi tage spørgsmålet en gang til?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):
Jeg konstaterede, at ministeren nævnte afgifter som en del af løsningen, når man skal afveje de forskellige godsformer mod hinanden, og derefter konstaterede jeg også – og det må ministeren da gerne bekræfte – at skattestoppet ikke står i vejen for eventuelt at indføre f.eks. flyafgifter på internationalt plan.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):
Så vidt jeg husker, er det således, at hvis man finder løsninger i EU-regi, er det ikke omfattet af skattestoppet, hvis det er fælles regler for EU.