

Jeg synes i virkeligheden, at problemet, hvis vi ser globalt på det, er, at hvis man skulle løse den her enorme udfordring ved hjælp af afgifter, skulle man formentlig op i så høje afgifter, at det i sig selv formentlig ville forhindre, at vi nogen sinde fik sådan en international aftale omkring det, og spørgsmålet er også, om det ville være virksomt nok, eller om det bare er sådan, at de, der har penge nok, nok skal få betalt for, hvad det nu koster at få det gods frem, eller hvad det koster at få passagererne frem.

Jeg mener ikke, man kan stille det op som et enten-eller; jeg mener, der er mange ting, vi skal presse på med, og mange spor, vi skal køre ad, men jeg tror i virkeligheden, at det, der er mest virksomhedsfuldt, er at få luftfart ind under et post 2012-, et post Kyoto-regime og ikke mindst altså omkring kvoter.

Det, der ville være interessant ved at få det ind under kvotesystemet, er jo, at der sætter man en konkret pris på CO₂-udledningen. Derfor mener jeg sådan set, at det er et af de alleraltervæsentligste instrumenter, verdenssamfundet har, og det er også der, den største tilskyndelse til teknologiudvikling osv. ligger, og det ville være en høj pris, som luftfarten dér kom til at betale. Der vil være et stærkt incitament til at gøre noget andet i fremtiden, end man har gjort hidtil. De priser vil jo så også blive overvæltet på passagerernes priser eller godstransportpriserne, eller hvad det nu kunne være. Jeg tror, det er det stærkeste middel, vi har. Jeg tror, det er dér, det helt store slagsmål skal stå, bl.a. i forbindelse med en ny global klimaafteale efter 2012.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan forstå, at miljøministeren også er tilhænger af afgifter. Det er i hvert fald et instrument, man kan bruge. Nu havde jeg jo en længere debat med miljøministerens partifælle hr. Christian Wedell-Neergaard, som anklagede mig og Enhedslisten og sagde, at når man indfører afgifter, har det en social slagside. Jeg fremførte så, at det er der andre måder at håndtere på: Man kan sætte bistandshjælpen op, man kan sætte dagpengene op, man kan øge beskatningen for store selskaber, der ikke betaler skat i dag, bruge pengene til kollektiv trafik, som primært kommer de fattigere grupper til gode, og den slags ting.

Jeg kunne godt tænke mig at høre, hvad for nogle initiativer miljøministeren gerne vil igangsætte for at udligne de negative sociale conse-

kvenser, det måtte have at sætte afgiften på flybenzin op, en afgift, som skal indføres, fordi det er fuldstændig absurd, at 1 l flybenzin koster omkring 1,50 kr. Hvilke tanker gør miljøministeren sig i den retning?

(Kort bemærkning).

Miljøministeren (Connie Hedegaard):

Ministeren gør sig bl.a. den tanke, at det ikke er svært at foreslå alverdens grønne afgifter, men som hr. Christian Wedell-Neergaard jo fik udstillet meget klart i sit indlæg mod hr. Rune Lund, kom hr. Rune Lund jo meget ærligt til at sige, at det har en social slagside, og derfor skal man jo, når man bruger det instrument, være ret sikker på, at det så rent faktisk også opfylder det formål, man går efter.

Det var det, jeg prøvede at sige i mit tidligere svar til hr. Martin Lidegaard: at jeg ikke er sikker på, at det er tilstrækkelig virksomt her. Jeg tror bare, man ville betale sig ud af det; de velbærgede af os vil stadig væk kunne rejse rundt, og for dem af os, der får tingene betalt af det offentlige, når vi skal rejse til det ene eller det andet, fordi det er en del af vores job, gør det jo heller ikke den store forskel, om billetten koster 200 eller 300 kr. ekstra.

Så jeg synes, at hele hr. Rune Lunds forsøg på at gøre det her til en større socialpolitisk debat viser hr. Rune Lunds egen argumentations svagheder.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Man skulle næsten tro, at miljøministeren og jeg ikke havde deltaget i den samme debat. Det, jeg har foreslået, er jo, at man tager en lang række initiativer på internationalt plan, på helt globalt plan, på EU-plan, på nationalt plan – vi bor i Danmark, så det er her i Danmark – og at der også er et personligt engagement i forhold til, at hver person har et ansvar for at sørge for, at man benytter de mest miljøvenlige transportformer, at man også hjemme sparer på strømmen osv. osv.

Så er det bare, at der i debatten her har været en diskussion om afgifter, hvor jeg af miljøministerens partifælle er blevet kritiseret for, at når nu jeg vil lægge store afgifter på flybenzin – hvilket jeg vil, for det skal være dyrere at flyve – så har det en social slagside. Så siger jeg, at der findes mange mekanismer, som kan rette op på den sociale slagside, for det er jo klart, at vi i kampen for et bedre miljø ikke skal til at lave