



FOLKETINGET

Europaudvalget

Referat

af 32. europaudvalgsmøde

- Dato:** fredag den 5. april 2019
Tidspunkt: kl. 10.00
Sted: vær. 2-133
- Til stede:** Erik Christensen (S), formand, Jan E. Jørgensen (V), Jens Joel (S), Malte Larsen (S), Rasmus Nordqvist (ALT), Christian Poll (ALT) og Holger K. Nielsen (SF).
- Desuden deltog:** energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt og transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen.

Punkt 1. Samråd med transport-, bygnings- og boligministeren og energi-, forsynings- og klimaministeren om indførelse af klimaafgifter på flyrejser

EUU alm. del (18) – samrådsspørgsmål G

Samrådsspørgsmål G

Stillet af Rasmus Nordqvist (ALT)

”Har regeringen forskellige holdninger hjemme og i EU til at indføre klimaafgifter på flyrejser? Ministrene bedes redegøre for, om den danske regering aktivt arbejder for en europæisk flyskat – bl.a. ved at støtte Nederlandenes og Belgiens forslag i EU – eller om regeringen aktivt modarbejder en europæisk flyskat?”

Rasmus Nordqvist uddybede sit spørgsmål ved at sige, at det var stillet til begge ministre, fordi de begge havde været til stede på rådsmøder, hvor passagerafgifter på flyrejser havde været diskuteret. Pressen havde efterfølgende skrevet om, hvordan de danske ministre ikke havde taget ordet i diskussionen. Det var mærkeligt ikke mindst i lyset af energi-, forsynings- og klimaministerens ellers glædelige udmeldinger hjemme om spørgsmålet; bl.a. om, at det burde være billigere at rejse med tog end med fly. Transport-, bygnings- og boligministeren havde ganske vist tidligere udtalt, at klimapolitik ikke var hans bord, men det var det så blevet alligevel. Derfor ville Rasmus Nordqvist gerne have afklaret, hvad regeringen sagde og foretog sig i EU om klimaafgifter på flyrejser.

Energi-, forsynings- og klimaministeren: Tak for spørgsmålet om en vigtig problemstilling, som jeg sammen med transport-, bygnings- og boligministeren ser frem til at præsentere regeringens tilgang til.

Lad mig begynde med at slå fast, at regeringen er stærkt optaget af at sikre, at vi når klimamålene i Parisaftalen. Derfor har alle Folketingets partier med energiaftalen sat som mål, at Danmark og EU senest i 2050 skal være klimaneutrale. Det er en ambitiøs målsætning, som vil kræve en langsigtet indsats inden for alle sektorer – herunder luftfarten.

Europa-Kommissionen har med sin vision om et klimaneutralt EU i 2050 vist, at der er brug for en styrket indsats i luftfarten, hvis vi i EU skal nå det mål på en omkostningseffektiv måde. Derfor skal vi sikre, at vi tager hånd om udledningerne.

Samtidig har luftfarten en afgørende betydning for Danmarks forbindelser til omverdenen og for danskernes mobilitet. Det ønsker regeringen ikke at ændre. For mig er det derfor vigtigt, at vi finder løsninger, der målrettet driver branchen i en grønnere retning – og som ikke bare gør det dyrere for borgerne at flyve. Målet er jo ikke en flyskat i sig selv, men at drive målrettet grøn omstilling. Her skal vi vælge de mest effektive værktøjer. Derfor bakker regeringen op om Belgiens og Hollands opfordring til at drøfte, hvordan EU-landene kan arbejde sammen om at håndtere luftfartens udledninger gennem fælleseuropæisk regulering. Det giver netop rigtig god mening at søge løsninger på EU-niveau.

Lad mig også fremhæve, at luftfartens udledning i dag er omfattet af EU's kvotehandelssystem og en aftale i FN. Så det er ikke tilfældet, at der intet gøres for at reducere emissioner fra luftfarten. Det vil transport-, bygnings- og boligministeren udbygge senere.

Kvotehandelssystemet er et omkostningseffektivt instrument til at reducere udledningerne, fordi det sætter en pris på CO₂-udledningerne. Danmark var en af de drivende kræfter bag arbejdet med den reform til styrkelse af kvotehandelssystemet, der trådte i kraft sidste år. Og vi nåede faktisk langt: Kvoteprisen er steget fra omkring 5 euro i 2017 til over 20 euro i dag. Det betyder, at mange af Europas kulkraftværker bliver sendt på førtidspension, da de ganske enkelt ikke kan konkurrere med grøn energi.

Kommissionen har i denne uge offentliggjort nye tal, der viser, at et luftfartsselskab for første gang nogensinde optræder på listen over de ti mest CO₂-udledende selskaber i EU – altså sammen med Europas største brunkulsværker. Og mens udledningerne fra Europas energisektor falder, stiger de hos luftfarten. Tallene viser, at vi har en udfordring.

Som nævnt viser Kommissionens udspil om EU's langsigtede klimastrategi samtidig, at der for at opnå klimaneutralitet i 2050 vil være brug for at gøre mere på luftfartsområdet. Regeringen er villig til at undersøge en styrkelse af kvotesystemet. Det kunne f.eks. være gennem en reduktion af mængden af kvoter eller en justering af gratiskvotetildelingen til luftfart, eller at den

mulige klimapåvirkning fra kondensstriber fra luftfarten også bliver adresseret igennem kvote-handelssystemet.

Regeringen er villig til at undersøge effekten af en brændstofafgift eller CO₂-afgift i EU. Det kan være en måde at skabe et endnu stærkere incitament til at reducere emissioner fra luftfart på, f.eks. gennem mere energieffektive fly, brug af CO₂-neutrale brændstoffer eller mere energibesparende flyvninger.

Der er dog også store praktiske udfordringer forbundet med at indføre eventuelle afgifter. I EU vil det kræve en ændring af energibeskatningsdirektivet, som forudsætter, at alle lande i Rådet bliver enige om det.

Derudover er det selvfølgelig en forudsætning, at afgiften ikke kan omgås, så europæiske luftfartsselskabers konkurrenceevne ikke svækkes unødigt på det globale marked.

For opnå en fuldstændig grøn omstilling af luftfartssektoren på længere sigt er der brug for nye teknologier og CO₂-neutrale brændstoffer. Regeringen er derfor villig til i EU at undersøge effekten af et europæisk iblandingskrav for nye, CO₂-neutrale brændstoffer i fremtiden for at fremme etableringen af et marked.

Sidst, men ikke mindst, vil regeringen gerne kvittere for de ambitiøse meldinger, der er kommet fra den danske luftfartsbranche. SAS og Københavns Lufthavn har sat ambitiøse klimamål, og Brancheforeningen Dansk Luftfart har fremlagt en vision om klimaneutral luftfart i 2050 og foreslået at oprette et luftfartens klimapartnerskab med deltagelse af erhvervet, grønne organisationer og forskere. Det vil vi fra regeringens side gerne støtte. I det forum kan vi bl.a. drøfte, hvordan vi styrker forsknings- og udviklingsindsatsen, så man kan udvikle CO₂-neutrale brændstoffer.

Regeringen ser frem til at engagere sig i de kommende drøftelser i EU om luftfartens klimapåvirkning, så vi kan finde de målrettede og effektive tiltag på EU-niveau, der kan drive en langsigtet grøn omstilling, som sikrer, at vi når vores klimamål.

Tak for ordet – som jeg nu vil give videre til transport-, bygnings- og boligministeren.

Transport-, bygnings- og boligministeren: I tråd med energi-, forsynings- og klimaministeren vil jeg gerne starte med at slå fast, at regeringens holdning til spørgsmålet om klimareducerende tiltag for luftfarten er den samme i Danmark, i EU og i FN. Som Rasmus Nordqvist rigtigt anfører i sit spørgsmål, har Holland og Belgien ønsket at drøfte luftfartens klimapåvirkning i EU-regi. Regeringen er enig med den hollandske og belgiske regering i, at det er et vigtigt emne, og regeringen er enig i intentionen om, at løsningerne skal findes på tværs af lande.

Der er store fordele ved at indgå internationale aftaler for regulering af luftfarten frem for at indføre nationale særregler, som blot vil udgøre en hindring for dansk luftfarts konkurrenceevne. Men p.t. har hverken den hollandske eller den belgiske regering fremsat konkrete forslag

til, hvordan vi håndterer luftfartens klimapåvirkning. Holland og Belgien har fremlagt en liste med en række eksempler på reguleringstiltag, som man også tidligere har drøftet. Det indebærer bl.a. en passagerafgift og en europæisk skat på flyvning, som Rasmus Nordqvist nævner i samrådsspørgsmålet. Der er altså på nuværende tidspunkt ingen konkrete forslag, vi skal forholde os til, men dette samråd giver os en god mulighed for at starte en dansk debat om emnet.

Der er ingen tvivl om, at det påvirker klimaet, når vi sætter os ind et fly. Det kræver en stor mængde brændstof at bringe et fly op i 10 kilometers højde og flyve på tværs af lande og kontinenter. Der er derfor heller ingen tvivl om, at der er et stort potentiale i at nedbringe CO₂-udledningen fra luftfarten.

Jeg ser umiddelbart to stier, vi kan bevæge os ned ad. Vi kan forsøge at ændre vores adfærd og stoppe med at flyve, eller vi kan forsøge at ændre flyenes klimapåvirkning. At stoppe med at flyve mener jeg ikke er den rette vej. Luftfarten giver os som individer og som samfund en lang række gevinster, som vi ikke kan opnå ved andre transportløsninger. Efter min mening er forholdsvis billige flybilletter en af de største positive ændringer, der er sket på globalt plan inden for de sidste årtier. For 100 år siden fik almindelige danskere deres eneste førstehåndskendskab til kulturer fra Asien eller Afrika gennem besøg i Zoologisk Have eller Tivoli i København. For 50 år siden var det nok erstattet af et væsentligt bedre kendskab gennem bl.a. fjernsynet, men det er først i de seneste årtier, at det har været en reel økonomisk mulighed for rigtig mange danskere selv at besøge og opleve kulturer uden for Europa. Samtidig ser vi i stigende grad, at folk fra andre kontinenter kommer til Europa og Danmark for at opleve vores lande og kulturer. Jeg tror det er en kæmpe berigelse for hele verden, at den type kulturelle møder ikke er forbeholdt en snæver elite, som det har været tilfældet gennem det meste af historien – og som det nok også fortsat vil være tilfældet, når medlemmer af Alternativet rejser verden rundt til møder. Samtidig giver disse interaktioner os mulighed for at tiltrække vækst, handel, investeringer, turisme og viden. De gavner således ikke kun os som individer, men styrker hele samfundet med både udvikling og vækst i økonomien. Der findes ikke nogen anden transportløsning, som gør det muligt at rejse over store distancer på kort tid.

Det er således svært at forestille sig, at vi skulle stoppe med at flyve. Jeg vil derfor opfordre Alternativet til at genoverveje partiets tilgang til dette emne. Mener partiet virkelig, at vi og resten af verden skal nægte almindelige mennesker de kulturelle og økonomiske gevinster, flyvningen har givet os? Skal flyvning igen forbeholdes en snæver økonomisk og politisk elite? Og hvis Alternativet ikke mener det – det vil sige, at Alternativet regner med at almindelige mennesker fortsat vil have råd til at flyve – er dette så bare symbolpolitik eller endnu en afgift for afgiftens skyld?

Som det måske fremgår, er det ikke regeringens holdning. I stedet for at få folk til at stoppe med at flyve skal vi fokusere på at nedbringe flyenes CO₂-udledning. Der kan nemlig være stor forskel på, hvor meget et fly forurener. Moderne fly er meget mere brændstoffeffektive end de

gamle, og fremtidige fly vil formentlig være endnu mere brændstofeffektive. Det er en utrolig positiv udvikling.

Men hvis vi pålægger luftfartsselskaberne og passagererne at skulle betale en afgift, for hver gang de rejser – uanset hvilken flytype de stiger ombord på – skaber vi hverken en smart eller en effektiv regulering af luftfartens klimapåvirkning. Vi hæmmer bare luftfartssektorens mulighed for en effektiv grøn omstilling, og det løser ikke klimaproblemerne. Vi skal derfor i stedet bevæge os ned ad den anden sti, hvor vi regulerer flyets klimapåvirkning.

Det kommer hurtigt til at lyde, som om luftfartens CO₂-udledninger slet ikke er reguleret i dag, og at en flyskat er den eneste mulighed. Det er heldigvis ikke rigtigt. Luftfartssektoren er en del af EU's kvotehandelssystem – det såkaldte Emission Trading System (ETS) – som skaber incitament hos de største udledere til at reducere deres CO₂-udledning. Kvotehandelssystemet er stort og omfatter flere forskellige sektorer, bl.a. industrien, energisektoren og luftfartssektoren. Nogle af samfundets vigtigste sektorer er derfor bundet op på de samme regler.

I kvotehandelssystemer er der kun et begrænset antal tilgængelige CO₂-kvoter, hvilket hele tiden sikrer, at der skal opnås CO₂-reduktioner på tværs af sektorerne. Kvotehandelssystemet sikrer derfor også, at CO₂-udledningen reduceres i de sektorer, hvor det økonomisk bedst kan betale sig. Vi får så at sige mest mulig klimareduktion for pengene. Det er til gavn for hele samfundet, og det giver samtidig det enkelte luftfartsselskab incitament til at reducere sin CO₂-udledning for at kunne spare penge på køb af kvoter.

Men kvotehandelssystemet har desværre også en begrænsning. Systemet er kun implementeret i EU, og det betyder også, at luftfartsselskaberne ikke skal købe CO₂-kvoter for deres udledning, når de f.eks. flyver over Atlanten. Derfor er det også positivt, at vi har indgået en international aftale i FN's luftfartsorganisation ICAO om, at den internationale luftfart fra 2021 skal kompensere for sin egen CO₂-udledning. Dette system kaldes CORSIA og følger den samme rationelle markedsbaseret tilgang, som vi ser i EU's kvotehandelssystem, således at reduktionerne opnås der, hvor det er billigst.

Såfremt vi skal regulere luftfarten yderligere, vil det f.eks. være fornuftigt at anvende de virkningsfulde værktøjer, vi allerede har til rådighed, i form af kvotehandelssystemet og CORSIA. Men som energi-, forsynings- og klimaministeren var inde på, kan der også være andre mulige værktøjer, som skaber det nødvendige incitament til den grønne omstilling i luftfarten. Regeringen ser derfor frem til de kommende drøftelser i EU, hvor vi på tværs af landegrænser får mulighed for at drøfte og udveksle ideer til intelligente, internationale løsninger. Og jeg vil endnu en gang opfordre Alternativet til at gentænke dette emne, så vi sammen kan finde reelle løsninger, som ikke bare er af symbolpolitisk art.

Rasmus Nordqvist bad energi-, forsynings- og klimaministeren bekræfte, at regeringen bakkede helt op om forslagene fra Holland og Belgien. Sådan lød det på forelæggelsen, men i

pressen kunne man læse, at ministerens kolleger havde udtalt det modsatte, og at regeringen ikke havde taget ordet på det rådsmøde, hvor Holland og Belgien fremsatte deres forslag.

Rasmus Nordqvist henviste til regeringens modstand mod at lade Danmark gå enegang ved at indføre en national klimaafgift på flyrejser. Men landene omkring Danmark havde netop enten indført passagerafgifter eller, som i Hollands tilfælde, vedtaget snart at gøre det. Var det derfor ikke netop at gå enegang at undlade at indføre en afgift?

Han undrede sig over, at transport-, bygnings- og boligministeren brugte det meste af sin forelæggelse på at tale om turisme. Havde ministeren på rådsmødet udtrykt støtte til Hollands og Belgiens forslag om passagerafgifter? Det forlød, at regeringen støttede de to landes udspil, men passagerafgifter var netop en central del af udspillet. Hvem tegnede regeringen i det spørgsmål?

Energi-, forsynings- og klimaministeren oplyste, at Hollands og Belgiens udspil på seneste klimaministermøde først var blevet fremlagt under punktet "Eventuelt", hvorfor der ikke var en bordrunde. Hans egen reaktion var, at regeringen var villig til at drøfte de enkelte forslag i udspillet, og hvordan EU-landene sammen kunne håndtere luftfartens udledninger gennem fælles europæisk regulering. Men det var nødvendigt at sikre, at tiltagene fik en reel effekt. Det nyttede f.eks. ikke at indføre en brændstofafgift på EU-niveau, hvis det viste sig at være en rent symbolsk handling. Allerhelst skulle der være regulering på globalt niveau, dvs. i FN ved hjælp af ICAO, for at undgå konkurrenceforvirring mellem EU og tredjelande. Regeringen var modstander af rene nationale tiltag, da de ikke har den nødvendige effekt. Men der var vel at mærke også andre forslag end afgifter, ikke mindst en styrkelse af ETS. Desuden bevæger forskningen sig hele tiden fremad, og snart kunne man måske få fly, der fløj delvis på el, og fly med endnu lavere CO₂-belastning. Regeringen støttede derfor, at luftfartsområdet blev prioriteret højt ved fordelingen af forskningsmidler.

Transport-, bygnings- og boligministeren svarede Rasmus Nordqvist, at han ikke havde talt om turisme, men om vigtigheden af mellemfolkelig udveksling som en medvirkende årsag til, at verden havde færre konflikter end tidligere. Han huskede Next Stop Sovjet fra sin ungdom i 1980'erne, som fik unge til at rejse på tværs af Jerntæppet for at lære hinanden at kende og i mindre grad anse hinanden for fjender. Det kunne man ikke bare hånligt nedgøre som turisme. En medvirkende årsag til den positive udvikling var, at det var blevet lettere at rejse. Det er en reel værdi for samfundet, at alle mennesker nu har mulighed for tage til Sydamerika, Afrika eller Asien og opleve andre kulturer.

På spørgsmålet om, hvad han havde sagt på rådsmøderne, svarede han, at Hollands og Belgiens udspil ikke var blevet drøftet på transportministermøderne.

Han savnede, at Alternativet forholdt sig til det faktum, at en nedbringelse af udledningen af CO₂ inden for en sektor, som er omfattet af kvotehandelssystemet, ville medføre, at priserne

på CO₂-kvoter falder, og at andre sektorer blot kan købe kvoterne og øge deres udledning. Hvordan havde partiet tænkt sig at nedbringe den samlede CO₂-udledning?

Rasmus Nordqvist gentog sit spørgsmål til energi-, forsynings- og klimaministeren om, hvorvidt ministeren tog ordet på rådsmødet, da Hollands og Belgiens udspil blev drøftet. Der var måske nok ingen bordrunde, men derfor kunne ministeren godt tage ordet som den grønne kriger, han ellers gav indtryk af at være, og støtte udspillet aktivt.

Først ville ministeren ikke handle på nationalt plan, og nu talte han om at handle på globalt plan snarere end på EU-plan. Man kunne næsten foranlediges til at spørge: Hvorfor ikke skubbe det helt ud på universelt plan og få de andre planeter med, før der blev gjort noget? Rasmus Nordqvist gentog, at det ikke var at gå enegang at indføre nationale afgifter, når alle lande omkring Danmark havde gjort det samme.

Han ville gerne diskutere frugterne af mellemfolkelig udveksling med transport-, bygnings- og boligministeren en anden dag, men på dagens møde var han mest optaget af at få svar på samrådsspørgsmålet. Var Hollands og Belgiens udspil, herunder en flyafgift, virkelig ikke blevet drøftet på transportministermøderne eller andre møder i EU, ministeren havde været til?

Klimaministeren gjorde det klart, at han ganske vist ikke havde taget ordet under eventuelt-punktet på klimaministermødet, men efterfølgende havde han udtrykt velvilje over for at diskutere enkelthederne i forslaget, og han ville deltage på en konference i Holland om spørgsmålet i juni 2019. Det gjaldt om at blive klogere og finde de rigtige løsninger, som kunne få reduceret luftfartens CO₂-udledning. For at undgå konkurrenceforvridning måtte man have fælles regulering – hvis ikke på globalt niveau i første omgang, så på EU-niveau.

Transport, bygnings- og boligministeren understregede, at han havde brugt tid på at tale om de mellemfolkelige gevinster for verdensfreden ved flyrejser, fordi forslaget om en passagerafgift havde som mål, at folk skulle foretage færre rejser, ikke at reducere CO₂-udledningen pr. foretaget rejse. Da Alternativet gik ind for afgiften, gik partiet også ind for færre rejser, og så var det relevant at gøre opmærksom på, at færre kulturmøder havde en omkostning for verden.

Han gentog, at udspillet ikke havde været drøftet på et transportministermøde, så vidt han og medarbejderne i ministeriet kunne huske. Hvis det mod forventning skulle vise sig, at de alle huskede forkert, ville han give udvalget besked om det efterfølgende.

Christian Poll svarede på transportministerens spørgsmål om Alternativets holdning til ETS-systemet. Da systemet blev indført, kaldte man kvotehandel cap and trade, som angav, at man skulle handle inden for et loft. Man havde efterhånden glemt loftet. Han medgav, at kvoteprisen var blevet forbedret lidt, men de 20 euro var stadig for lav en pris, og derfor virkede systemet ikke. Tværtimod fungerede ETS-systemet nu som en undskyldning for ikke at indføre lokale klimatiltag. Men så længe kvoteprisen ikke er høj nok, er lokale klimatiltag nødvendige.

Han undrede sig over, at transport-, bygnings- og boligministeren hævdede, at Alternativet ønskede at stoppe flyvning. Det var ikke tilfældet. Var ministeren ikke enig i, at det var normalt at indføre afgifter som værktøj til at kompensere for samfundsøkonomiske effekter, som ikke reguleres af markedet? Afgifter på benzin og diesel var f.eks. indført ved transport på veje, og Alternativet talte blot om at indføre tilsvarende afgifter for fly.

Jan E. Jørgensen indvendte over for Christian Poll, at målet med en passagerafgift måtte være at få folk til at flyve mindre – ikke at afskaffe flyvning, men dog reducere den, og det ville vel alt andet lige ramme folk med de laveste indtægter hårdest. Regeringspartierne ville også gerne have mere klimavenlig transport, men midlerne til at nå det var nogle andre.

Han spurgte ministrene, hvor langt man var fra at udvikle flybrændstoffer, der udleder mindre CO₂, og hvor langt man var fra at udvikle fly, der flyver på solceller.

Holger K. Nielsen spurgte transport-, bygnings- og boligministeren, om han ikke fandt det bizart, at den billigste flybillet til London tur-retur kostede det halve af prisen for en togbillet til Odense med DSB.

Energi-, forsynings- og klimaminister svarede Jan E. Jørgensen, at der stadig var et stykke vej, før andengenerationsbrændstoffer, som var de mest bæredygtige, kunne bruges til fly. Det bedste ville være at gå i dialog med luftfartsbranchen om, hvad branchen selv kan gøre. SAS havde lige meddelt, at de ville udskifte en stor del af flyflåden med mere miljøvenlige fly, som flyver længere pr. enhed brændstof. Dansk Luftfart havde også meldt ud, at det var et fokusområde. Begge ministre var i gang med at undersøge, om der skulle stilles nye krav til luftfartsselskaberne om udvikling af motorer og måder at flyve på, som reducerer udledningen af CO₂. Og så skulle der sættes forskningsmidler af både nationalt og i EU.

Han var enig med Christian Poll i, at kvoteprisen endnu ikke var høj nok, selv om den var blevet firdoblet, og at den ikke afspejlede den reelle CO₂-udledning. Regeringen pressede hårdt på i EU for en ny revision, og det var der heldigvis bred opbakning til i udvalget.

Transport-, bygnings- og boligminister mente ikke, at han havde hævdet, at Alternativet ville stoppe flyvning i det hele taget, men at partiets politik ville medføre, at nogle mennesker ville stoppe – og det var dem med de laveste indkomster først, hvilket ville mindske den mellemfolkelige udveksling og forståelse.

Det var indlysende rigtigt, når Christian Poll sagde, at man burde sænke loftet over kvotesystemet, hvis man mener, at CO₂-udledningen er for stor, altså loftet for, hvor mange kvoter der skal være. Det var han selv enig i. Hvis man mener, at CO₂-udledningen fra den kvotebelagte del af sektorerne var for stor, skulle man arbejde for færre kvoter. Det var en god måde at få nedbragt udledningen på og sørge for, at den bliver reduceret, hvor man kan gøre det mest omkostningseffektivt – altså der, hvor der er den mindste omkostning forbundet med at redu-

cere. Det var så energi-, forsynings- og klimaministerens opgave på vegne af regeringen – og i dialog med udvalget – at vurdere, hvor højt et kvoteloft Danmark skulle have.

Han påpegede, at kvoteprisen var sat af markedet ud fra politikernes forventninger om, hvor mange kvoter der skal være. Der er ikke noget galt med, at prisen på en kvote er lav. Hvis man reducerer antallet af kvoter, fører det til højere priser. Hvis man har et ønske om et bestemt niveau for CO₂-udledning, skal man ikke begræde, at markedet er så effektivt, at det kan levere den CO₂-reduktion til en lav pris.

Han medgav over for Holger K. Nielsen, at der tilsyneladende var et misforhold mellem priser på fly- og togrejser. Det skyldes, at jernbanedrift er meget omkostningstung, også selv om staten giver milliarder i tilskud. Derfor kan man også stille spørgsmålstejn ved, om det altid er at foretrække, at folk transporterer sig på skinner, når det kan gøres billigere på gummihjul, og når hjulene i øvrigt på længere sigt kan forsynes med vedvarende energi. Danske tog kørte stadig med diesellokomotiver som følge af beslutninger, det røde flertal tog i 1990'erne, og busserne kørte også stadig på diesel. Hvorfor favorisere så dyr en rejseform som toget de steder, hvor man lige så godt kan tage en bus?

Rasmus Nordqvist reagerede på transport-, bygnings- og boligministerens svar ved at spørge, hvad regeringen ville gøre aktivt for at ændre misforholdet mellem priser på flyrejser og andre transportformer. Ryanair var netop kommet på top-10 over de største CO₂-udledere, fordi de havde mulighed for at sætte priserne så langt ned.

Christian Poll savnede svar på sit spørgsmål om, hvorvidt transport-, bygnings- og boligministeren var enig i, at afgifterne har en effekt, der kompenserer for negative effekter, markedet ikke selv kan regulere.

Vedrørende ETS-systemet anførte han, at det interessante var at finde ud af, hvad der kunne gøres, mens man ventede på, at loftet blev forhandlet ned til det niveau, klimavidenskaben anbefalede. For at efterleve Parisaftalen måtte kvoteprisen op til 200 euro i første omgang og stigende frem mod 2050 til et langt højere beløb.

Desuden spurgte han energi-, forsynings- og klimaministeren, hvad han mente med, at man skulle undersøge klimaeffekten af kondensstriber fra fly. Hvad var det for en effekt?

Holger K. Nielsen indvendte, at det var billigere at tage toget end at tage bilen til Odense, så argumentet om, at tog er en dyr transportform, holdt ikke. Desuden handlede problemet også om, at lave priser på flyrejser favoriserer en livsstil, hvor man vælger at tage langt væk, selv om de bare skal på shoppingtur, eller hvor man vælger at tage på ferie i udlandet i stedet for i Danmark. Mellempøkelig udveksling er bestemt vigtig, men priserne var blevet så eksorbitant billige, at det forskubbete balancen mellem transportformerne og dirigerede, hvor folk overhovedet besluttede at tage hen selv på korte ferier.

Transport-, bygnings- og boligministeren svarede Rasmus Nordqvist, at regeringen indtil videre gennem tre finanslove havde fået sænket afgifterne på biler, så der ikke længere var så stor forskel på transport med bil og andre transportformer. Ifølge Det Miljøøkonomiske Råd var bilafgiften stadig højere end det negative aftryk, der er på klimaet ved at køre bil. Der var derimod ikke en overbeskatning på tog. Tog modtager milliardtilskud og en billigere overfart på Storebælt end det, det koster at lave skinnerne hen over Storebælt. Når man bygger broer over de danske farvande, går mindst halvdelen af udgifterne til togdelen, men når lånene skal betales tilbage, betaler bilerne 90 pct. og togene 10 pct. Så der fandt hele tiden en subsidiering af togene sted, og derfor var det lidt mærkeligt, hvis nogen havde en forestilling om, at tog er afgiftspålagte.

Han bekræftede over for Christian Poll, at afgifter bruges adfærdsregulerende. Men det er svært at pålægge afgifter på fly nationalt, for man risikerer, at folk i stedet foretager korte mellemlandinger i f.eks. Hamborg og skifter til fly, der ikke er beskattet, hvorved CO₂-udledningen bare flyttes.

På spørgsmålet om, hvad man skulle gøre, mens man ventede på, at loftet kom ned på det niveau, Alternativet ville have, svarede han, at man ikke bare skulle gøre noget for at gøre noget. Det skal virke, og hvis man reducere CO₂-udledningen inden for en bestemt sektor, vel vidende at det bare fører til en større udledning inden for andre sektorer, så har det symbolpolitikens karakter. Alternativet var, så vidt han vidste, imod symbolpolitik på andre områder, men han kunne forstå, at partiet gik ind for symbolpolitik på dette område, hvor det kunne profitere på den.

Han gentog over for Holger K. Nielsen, at forskelle i billetpriser mellem tog og fly skyldes, at tog er en dyr transportform og dertil mindre udsat for konkurrence og udsat for en hård sikkerhedsregulering af EU. Han gav et eksempel: Hvis en person går ud foran en bil i et kryds og bliver kørt ned, konkluderer man, at personen kunne have set efter, om der var grønt eller rødt lys. Hvis påkørslen sker foran et tog ved en jernbaneoverskæring, bruger man millioner på at bygge en bom.

Energi-, forsynings- og klimaministeren oplyste over for Rasmus Nordqvist, at regeringen som det første ville gå i dialog med ligesindede lande og Kommissionen for at få belyst, hvilke løsninger der er mest effektive. Det var for tidligt at konkludere, hvilke det var, men man ville blive klogere efter konferencen i juni. Desuden ville regeringen gå i dialog med luftfartsbranchen, grønne organisationer og forskere.

Til Christian Poll sagde han, at EU var på rette spor, når det gjaldt 2030-målene. I det kvoteregulerede system ville målene blive nået, mens opgaven i de ikkekvotebelagte sektorer var fordelt mellem landene. Danmark havde en forpligtelse på 39 pct., og regeringen havde spillet ud med en klimaplan, som stort set lukkede opgaven frem mod 2030. Det handlede om rettidig omhu for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det ville blive svært at nå til enighed i EU, men regeringen arbejdede aktivt for det med bred opbakning fra udvalget.

På spørgsmålet om kondensstriber svarede han, at Kommissionen var i gang med at undersøge deres eventuelle negative effekt på klimaet.

Jan E. Jørgensen viste Holger K. Nielsen, at man kunne komme med bus til Odense for kun 79 kr. hver vej. Det var billigere end en togbillet.

Formanden kunne som fynbo oplyse, at det ikke er tilfældet hver dag, men at man kan være heldig.

Rasmus Nordqvist glædede sig over at høre regeringens ambitioner i EU, men var det en dialog, energi-, forsynings- og klimaministeren allerede havde taget initiativ til? Havde han kontaktet de ligesindede lande, der havde indført passagerafgifter på flyrejser, og havde han kontaktet Kommissionen for at få spørgsmålet rykket op på dagsordenen?

Han påpegede, at Norge, Sverige, Tyskland, Storbritannien og Frankrig havde indført de afgifter, og Holland var i gang. Det var at gå enegang, når regeringen ikke ville indføre dem, og i Politiken den 10. marts 2019 havde transportanalytiker Andrew Murphy fra den europæiske ngo-paraplyorganisation Transport & Environment kaldt regeringens påstand om, at afgifterne ville føre til konkurrenceforvridning for "simpelthen noget vrøvl".

Energi-, forsynings- og klimaministeren understregede, at regeringens svar på Hollands og Belgiens udspil var positivt, nemlig at man var parat til at diskutere, hvilke elementer der kunne nedbringe luftfartens udledning. På konferencen i juni ville han deltage med et åbent sind. Det handlede ikke om bare at piske europæerne med højere afgifter, der ingen reel klimaeffekt har.

Spørgsmålet om enegang kaldte han en filosofisk debat. Regeringen mente, at det var diskutabelt, om nationale passagerafgifter har en positiv effekt til klimaet.

Christian Poll spurgte, om udvalget kunne få oversendt et notat om Kommissionens undersøgelse af de eventuelle effekter, kondensstriber har på klimaet.

NOT Energi-, forsynings- og klimaministeren svarede bekræftende.

Rasmus Nordqvist modsagde ministeren – spørgsmålet om enegang var ikke en filosofisk debat. Han spurgte konkret ministeren, som selv talte imod at gå enegang, om det ikke netop var at gå enegang, når regeringen ikke ville handle på samme måde som landene omkring Danmark. Han opfordrede ministeren til at være mere aktiv på området i EU.

Energi-, forsynings- og klimaministeren indvendte, at Danmark traditionelt er et af de lande, som oftest tager ordet i EU, og det samme gjorde han selv. Men under eventueltpunkter er der ikke tradition for bordrunder. Han ville deltage aktivt på konferencen i Holland i juni og bruge ressourcer på at få fundet løsninger med en reel klimaeffekt. Som transport-, bygnings- og bo-

ligministeren havde redegjort for, ville en passagerafgift kun have den effekt, at rejser ville blive dyrere, og for regeringen var der ikke noget formål med at gøre rejser dyrere.

Rasmus Nordqvist rundede af ved at sige, at samrådet havde gjort ham lidt klogere, og det glædede ham, at energi-, forsynings- og klimaministeren havde tænkt sig at være mere aktiv på området. For transport-, bygnings- og boligministerens vedkommende var han blevet bekræftet i de gamle citater om, at klima ikke er hans bord.

Man kunne observere, at landene omkring Danmark alle havde indført passagerafgifter, men det var kun godt, hvis energi-, forsynings- og klimaministeren mente, at man kunne finde endnu smartere løsninger og overbevise de andre lande om at indføre dem. Han opfordrede til sidst ministrene til at undersøge, hvordan man kunne få ændret en forbrugskultur, hvor folk vælger flyvning frem for andre transportformer.

Mødet sluttede kl. 11.12.