

vate. Det mener vi ikke er det rigtige at gøre. Vi mener, at staten skal fastholde det, den har i dag. Men ellers er vi positive over for lovforslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

Lovforslaget drejer sig om en forlængelse af aftalen om Danmarks deltagelse i det fælles-skandinaviske luftfartsamarbejde, og aftalen skal forlænges til år 2020.

Ændringen sker blandt andet for at sikre de investeringer, der i de kommende år skal ske inden for SAS' område.

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget.

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg skal meddele, at Fremskridtspartiet også støtter det foreliggende lovforslag, for som det fremgår af forslaget, er det jo et skridt i en liberal retning, og mig bekendt har der ikke været problemer med det tidligere samarbejde. Så vi støtter det fuldt ud.

Jette Gottlieb (EL):

Det skal stå helt klart, at Enhedslisten er stærk modstander af øget lufttrafik og i øvrigt også af den voldsomme forurening, som lufttrafikken allerede i dag medfører. Enhedslisten mener således, at det kunne være en god idé at tage en politisk snak om, hvordan Danmark kan bidrage til at begrænse lufttrafikken og forureningen herfra.

Men det er jo ikke det, dette forslag handler om; det handler om, hvordan den danske luftfart skal indgå i et samarbejde med andre landes luftfart.

Og dog: Er det alligevel ikke sådan, at når vi her i Folketinget skal tage stilling til tilladelser af denne karakter, burde vi netop benytte lejligheden til at diskutere, om der skal knyttes betingelser til en sådan tilladelse på samme måde, som når andre forurenende virksomheder i landet får tilladelse til forlængelse af produktionen?

Det er jo den danske regering og Folketinget, der har ansvaret for, i hvilket omfang der foregår luftfartstrafik i det danske luftrum, og hvor meget forurening man vil acceptere som følge deraf, og dermed er det også regeringen og Folketinget, som kan knytte betingelser til en fortsat tilladelse til det nordiske luftfartsamarbejde. Hvem skulle ellers gøre det?

Derfor mener vi i Enhedslisten, at der i forbindelse med denne tilladelse til det fortsatte

samarbejde bør fastlægges en række miljømæssige målsætninger for den danske luftfart og specielt for samarbejdet i SAS.

Det kunne for eksempel være regler om arbejdsmiljøet i de danske og de andre nordiske lufthavne. Og det kunne være krav med hensyn til støj i forbindelse med start og landinger. Det kunne også være en målsætning for nedbringelse af energiforbruget pr. passager pr. kilometer. Eller det kunne være en begrænsning af den godstransport, som ellers kunne fragtes med skib eller jernbane. Og det kunne være krav om anvendelse af mere miljørigtige brændstoffer i flyene.

Enhedslisten mener således, at der er behov for en større politisk styring af den danske lufttrafik og ikke, sådan som forslaget lægger op til, at der skal foretages ændringer i mere liberal retning. Når det er sagt, så synes vi i øvrigt, at et nordisk samarbejde i luften kan være ganske fornuftigt, men som det fremgår, skal det være under forudsætning af, at der knyttes miljøpolitiske målsætninger til det fortsatte samarbejde.

Ole Donner (DF):

Jeg blev helt forpustet af at høre fru Jette Gottliebs betænkeligheder ved lovforslaget. Jeg kom til at sidde og tænke på, om vi skulle til at ro til Amerika og bruge brevduer igen i stedet for at bruge fly.

Vi synes, det er udmærket at have en moderniseret lufttrafik, og vi kan sige til ministeren, at vi kan støtte forslaget 100 pct., og så håber vi, at staten vil overveje at sælge aktierne så hurtigt som muligt.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil gerne sige tak for en positiv modtagelse af forslaget.

Jeg vil sige, at det er sådan, at fordelingen 2-2-3 fastholdes i det her forslag. Det er sådan, at vi vil modarbejde ulovlig udenlandsk statsstøtte til de respektive selskaber. Det er sådan, at staten ikke har nogen aktuelle planer om at sælge nogen del af aktiekapitalen, og det er sådan, at de nye flytyper, som luftfartssamarbejdet vil anskaffe sig, faktisk vil nedbringe støjen væsentligt. En af fordelene ved at købe nye fly er, at de nye fly faktisk er mere støjsvage end de fly, man har nu, og en af årsagerne til at lave det her er bl.a. at sikre, at der bliver investeringsbaggrund for at købe nye støjsvage fly.

Og så vil jeg i øvrigt også sige, at regeringen jo som bekendt går ind for afgifter på flybrændstof.