

Vi er heller ikke enige i fjernelsen af passagerafgiften. Jeg kan ikke rigtig forstå, hvorfor transportministeren mener, at prisen er afgørende på flytransport og ikke på kollektiv trafik. Man har jo fjernet billettilskuddet på 300 mio. kr. til den kollektive trafik, fordi transport ikke handler om prisen, men om tiden, nemlig at de overholder tiden, og at de har en høj kvalitet. Flypassagerer skal have det billigere. Tog- og buspassagerer skal betale mere. Det er vi uforstående over for. Tja, det er svært at forstå, men det skal vi vel heller ikke.

Kl. 17.20

Der er jo afgifter på vej i EU, og der ligger allerede nogle tiltag i vores nabolande med en forhøjelse på 50-100 svenske kroner. Det er ligesom det, der tegner sig omkring afgifterne.

Vi er også enige i, at der skal ske en effektivisering af flyveledelsen. Det lyder vældig interessant, hvis man kan minimere det antal overvågningssteder og kontroller, der skal være, men igen vil jeg sige, at det ikke må gå ud over sikkerheden.

Så er der vores sædvanlige punkter, hvor vi ser forskelligt på tingene, og det er jo på miljø- og energiområdet. Jeg må sige til ministeren, at det altså ikke kun skal tilpasses efter markedskræfternes ageren. Det handler ikke kun om, at det er højere oliepriser, der ligesom skal lægge grunden til den ageren, der sker på området. Der er internationale aftaler, som ligesom skal lægge grunden til den udvikling, der sker på området.

Vi mener, at vi skal presse på for at få forbedringer og ikke kun afvente. Eksempelvis iværksatte vi jo hele vindmølleindustrien ved en politisk proces. Tilsvarende, men selvfølgelig ikke på samme måde, bør der iværksættes tiltag på miljø- og energiområdet på flyområdet her, så vi også kan leve op til de mål om reduktioner for energi og CO₂, som vi har tilsluttet os internationalt. Det kræver altså aktiv handling og ikke passivitet.

Uddannelserne skal selvfølgelig som mindstekrav leve op til de internationale krav, men på det her område som på andre områder vil vi have større krav end internationale, for det vil alt andet lige give udvikling og ekspertise, som kan komme Danmark til gode på længere sigt. Vi skal være på forkant med udviklingen også på luftfartsområdet.

Afslutningsvis skal jeg sige, at det er en god redegørelse, som lægger et godt fundament til stillingtagen om fremtidens luftfartspolitik.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen, der har ønsket at stille spørgsmål, og derfor går vi videre i ordførerrækkefølgen med hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti finder umiddelbart ministerens redegørelse og bagvedliggende rapport »Dansk luftfart 2015« meget positiv.

Det er glædeligt, at ministeren med denne redegørelse anerkender luftfart som både en nødvendighed og et aktiv, som man skal passe på at udvikle.

Ministerens redegørelse er meget overordnet og meget lidt konkret, når det kommer til, hvad ministeren rent faktisk agter at gøre. Ministerens gode initiativ skal omsættes til konkrete politikker, tiltag og handlinger til glæde for det danske samfund. Dansk Folkeparti har noteret, at ministeren har identificeret en række indsatsområder, som reflekterer de udfordringer, luftfarten står over for.

Dansk Folkeparti har valgt at knytte nogle kommentarer og spørgsmål til redegørelsen samt udviklingen af Københavns Lufthavne A/S og luftfartens indvirkning på miljøet.

Ministeren ønsker en bedre dialog med luftfartserhvervet. Hvordan vil ministeren konkret udmønte dette, og vil ministeren inddrage erhvervet i udarbejdelsen af de initiativer, som følger af redegørelsen?

Hvilke tiltag vil ministeren foretage for at bibeholde trafikeringen af visse internationale destinationer fra lufthavnene Billund, Aalborg, Esbjerg og Århus, og vil ministeren uddybe redegørelsens information om, at indenrigstrafikken skal fungere effektivt i de dele af landet, hvor grundlaget er til stede?

Så er der målsætningen på side 9. Kan ministeren uddybe, hvordan han konkret har tænkt sig at sikre markant flere internationale forbindelser? Og igen side 9, hvad angår fælles internationale rammer: Hvad vil ministeren gøre ved de følgende stærkt konkurrenceforvridende forhold?

Amerikanske Delta Airlines er i konkursbehandling og beskyttes mod kreditorer i den særlige amerikanske institution Chapter 11, som nærmest kan betegnes som statslig beskyttelse. Delta er samtidig ude i stærk europæisk ekspansion, bl.a. på Københavns Lufthavn. Olympic Airways og Alitalia får massive statstilskud.

Kl. 17.25