

Det fremgår af redegørelsen, at Københavns Lufthavns trafik halter efter de andre internationale lufthavne i Europa. Københavns Lufthavne A/S investerer fremdeles i udlandet. Lufthavnsafgifterne er årligt steget med 6,5 pct. siden 1998, og priserne på erhvervslejemeål i lufthavnen er Danmarks højeste.

Ministeren kommenterer situationen i sin redegørelse. Ministeren siger bl.a., at han vil se på den fremtidige regulering af Københavns Lufthavne A/S for at sikre en positiv trafikal udvikling.

Dansk Folkeparti ønsker at sikre væksten ved en regulering, der i langt højere grad varetager hensynet til den samfundsmæssige interesse, vi har i, at Københavns Lufthavn udvikler sig og også på sigt kan klare sig i den internationale konkurrence. Dansk Folkeparti mener, at Danmark har behov for vækst i luftfarten for at kunne klare sig. Dette medfører imidlertid en forøget forurening, som vi er nødt til at forholde os alvorligt til.

Dette spørgsmål optager naturligvis de danske luftfartsselskaber, og bl.a. SAS er gået konstruktivt ind i dialogen ved at pege på en flerstrengt strategi for en orientering af problemet, som samtidig sikrer dansk luftfarts mulighed for at vokse og bevare sin internationale konkurrenceevne.

Lad mig kort opsummere denne flerstrengede strategi: 1) international satsning og forskning i og udvikling af mindre miljøbelastende fly, 2) en væsentlig reduktion i udledninger fra fly ved at afskaffe trængselsproblemerne på jorden og i luften, idet den umiddelbare reduktion af brændstofforbruget ved denne øvelse er 12 pct., 3) selskabernes egenindsats for kontinuerligt at begrænse brændstofforbruget, stærkt aktualiseret af lave billetpriser og de høje brændstofpriser og endelig som det måske mest centrale nr. 4) at indlemme luftfarten i EU's eksisterende system for betaling af CO₂-kvoter, vel at mærke såfremt der ikke skal betales flere gange gennem påligning af yderligere afgifter på brændstof, passagerer eller endnu mere bi-standshjælp.

I sin redegørelse fremhæver ministeren miljøhensynet og siger meget fornuftigt, at det skal tænkes ind i en international sammenhæng. Men ministeren undlader at forholde sig til de meget konkrete forslag, som er på bordet.

Dansk Folkeparti ønsker derfor gerne at høre, hvad ministeren mener om den nævnte firepunktsstrategi, herunder om han ikke mener, at

netop kvotehandel er den økonomisk og miljømæssigt mest effektive måde at håndtere flyets CO₂-udslip på og i hvert fald bedre end afgifter, hvis formål er at hæmme væksten, og det er jo ikke det, ministeren vil.

Dansk Folkeparti har taget ministerens redegørelse til efterretning.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg har to korte spørgsmål: Hvordan forholder ordføreren sig til den internordiske konkurrence, der er omkring flyafgifter, hvor Danmark fjerner sine og Sverige sætter dem op?

Det andet spørgsmål er: Hvis der skal være en effektiv motivation, hvad angår miljøeffekt, ville det så ikke i virkeligheden være at få almindelige afgifter for brændstof på fly?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

For så vidt angår passagerafgifterne, kan jeg meddele, at Dansk Folkeparti jo var initiativtager til, at denne blev afskaffet, så derfor ønsker vi selvfølgelig, at det bibeholdes.

Hvad de andre nordiske lande har på tapetet, vil jeg ikke knytte nogen kommentarer til.

Kunne jeg lige få det sidste spørgsmål igen?

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det var, om ikke den mest effektive måde at give en miljømotivation på var at indføre en almindelig brændstofafgift, som der nu er på andre transportformer.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

I dette spørgsmål er Dansk Folkeparti helt uenig. Vi skal forholde os til de kommercielle vilkår, luftfartsselskaber handler under, og vi mener, at luftfart er en evident del af vores muligheder for at bevæge os både nationalt og internationalt. Så der er vi helt uenige.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Når jeg læser den her redegørelse, synes jeg, at den er gennemsyret af en tankegang om, at flytrafikken skal promoveres og promoveres og promoveres, og at vi skal have endnu flere fly, og at vi skal flyve endnu mere rundt i flyvemaskiner. Jeg ser meget få refleksioner over, hvor-