

Luftfarten er international, og Danmark kan ikke tage hånd om at reducere luftfartens brændstofforbrug alene. Vi reducerer ikke emissionerne fra luftfarten ved at melde dansk luftfart ud af det internationale samfund. Derimod skal vi arbejde for, at man får gode fælles internationale regler for miljø- og energiområdet, og jeg er enig med de ordførere, der har sagt det.

Fælles internationale regler er nødvendige, ellers risikerer vi bare, at luftfarten etablerer sig i de lande, der har de mindst restriktive miljøkrav, og det ville være en ulykke for os alle sammen. Fremgang for dansk luftfart kan betyde, at flyselskaberne vælger at flyve til og fra lufthavne i Danmark, frem for lufthavne i udlandet. Dermed får man en omfordeling af flytrafikken, men ikke nødvendigvis en øget miljøbelastning.

Miljømæssigt kan det være en fordel, at flere luftfartsaktiviteter forankres i Danmark. Danmark er som regel et foregangsland, når det gælder håndhævelse af internationale miljøregler. Den danske luftfartsbranche er meget innovativ på miljø- og energiområdet.

SAS har netop iværksat et særligt fuel save-program. Målet er 5 pct. reduktion af brændstofforbruget allerede i 2006. Det er flot gjort af SAS. SAS medfinansierer også et forskningsprojekt om jetfuel baseret på biobrændstof.

I disse år er det danske luftfartserhverv under pres, som jeg sagde før. Det er vigtigt, at vi sikrer en positiv udvikling af dansk luftfart, også af miljø- og energimæssige årsager. Et erhverv, der er i en økonomisk presset situation, kan have svært ved at finde midlerne til at foretage investeringer i mere miljøvenlige teknologier.

Københavns Lufthavn er også meget optaget af miljøaspektet. Lufthavnen har jo bl.a. et særligt system til overvågning af luftkvaliteten, og systemet viser, at selv i de værst belastede områder i lufthavnen er luftkvaliteten meget fin. Som de siger i Kastrup Lufthavn, så er den faktisk lige så god som i Holte.

Man kan selvfølgelig spørge sig selv, om ikke det ville være bedre for miljøet – det har hr.

Rune Lund jo bl.a. gjort – om folk tog bilen eller toget. Men det, jeg synes er forbigået debatten, er, at bil og tog ikke er noget reelt alternativ, hvis man skal til USA, Japan eller Kina. Det er det jo ikke.

Det kan godt være, at hr. Rune Lund synes, det er helt vidunderligt at sidde en dag eller to eller tre i et tog til Rom – bevares, vi har jo alle sammen vores små laster. Men det er ikke et re-

elt alternativ, heller ikke på de lange rejser i Europa. Sådan er det jo.

Skal man f.eks. til Paris, kan det altså også miljømæssigt være en fordel at flyve. Pr. person bruges der faktisk næsten dobbelt så meget brændstof ved at køre i bil som ved at flyve.

Som det fremgår, tjener vi ikke miljø sagen ved at svække dansk luftfart og lade andre lande tage over. Det synes jeg vi skal holde fast i som en ufravigelig kendsgerning. Det er ud fra de præmisser, vi skal have debatten, og debatten er jo langt fra – forhåbentlig da – slut, for vi har den her i Folketinget i dag. Jeg håber faktisk, det er begyndelsen på debatten. Det fortjener dansk luftfart, og det fortjener Folketinget: at vi er initiativtagere til, at vi får en god debat.

Til sidst et par ord om uddannelse. Dansk luftfart skal være innovativ og effektiv og tænke i nye løsninger vedrørende teknologi, miljø og energi. Myndighederne kan være med til at sikre, at der er de nødvendige forudsætninger for innovation og dynamik i luftfartsbranchen. Det kan vi bl.a. gøre ved at stille høje krav til luftfartsuddannelserne. Det ser vi gerne.

Flysikringsstjenesten Naviair er gået sammen med sine norske og svenske kollegaer om at etablere en fælles nordisk skole for flyveledere. Igen: Det er et internationalt erhverv, vi taler om – alt andet er meningsløst. En fælles nordisk flyvelederskole vil øge kvaliteten af uddannelserne, og effektiviteten vil også blive højere.

Også når det gælder uddannelser af eksempelvis mekanikere og piloter, skal vi sørge for at fremtidssikre luftfartsuddannelserne. De ansatte i dansk luftfart skal have de nødvendige kvalifikationer – det har de også – og vi skal have de bedst mulige luftfartsuddannelser. Jeg har derfor iværksat et analysearbejde omkring fremtidssikring af luftfartsuddannelserne. Det tror jeg er nødvendigt for os, det trænger vi til. Og med disse bemærkninger – jeg beklager, det blev lidt langt, hr. formand – takker jeg for debatten.

Kl. 18.35

Jeg sagde indledningsvis, at jeg syntes, det måske blev lidt afsporet, men det er selvfølgelig fuldstændig op til Folketinget, hvordan man vil debattere. Jeg håber, jeg med mine bemærkninger har bidraget en lille smule til at bringe det tilbage på sporet, og jeg kunne nemt forestille mig, at der måtte være nogle spørgsmål til mig.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Ministeren havde endda 2 minutter tilbage af sine 20 minutters taletid.