

markedet er betydelig større, da flere vil have råd til at tage en flyrejse. Desuden kan vi også se på udviklingen, at visse godstyper af høj kvalitet, der skal hurtigt frem, med fordel vil kunne sendes med fly i fremtiden. Så der er positive perspektiver.

Det er så nu politikernes opgave at sikre dansk luftfart ens betingelser i resten af EU. Det kan ikke nytte noget, at vi opfinder afgifter, miljøfremmende foranstaltninger osv., der gør, at dansk luftfart kastes ud i ulige konkurrence.

Kl. 17.40

Derfor glæder det mig da også, at EU's miljøministre i mandags blev enige om at indføre fælles CO<sub>2</sub>-kvoter på flytrafik. Afgiften skal ikke kun ramme europæisk flytrafik, men også anden international flytrafik, der lander i europæiske lufthavne. Nu er det jo så foreløbig en politisk målsætning, de europæiske miljøministre er kommet med, som skal gå sin videre gang i EU-systemet, men det er netop på den måde, vi skal håndtere de miljøproblemer, der måtte være, ikke ved snævre danske løsninger.

Så vil jeg også gerne rose SAS, som jeg mener er en virksomhed, der tager miljøspørgsmål meget alvorligt. De har f.eks. lavet en målsætning om at reducere brændstofforbruget med 5 pct. i løbet af 2006, og det synes jeg faktisk er utrolig positivt.

Men luftfart er jo andet end at komme fra en destination til en anden. Det handler også om sikker transport, og her er det afgørende, at personalet så vel i flyet som på jorden har en relevant og god uddannelse. Det er derfor glædeligt, at Transport- og Energiministeriet vil lave en analyse med henblik på en kortlægning af luftfartsuddannelserne.

Derudover skal vi have etableret en fælles nordisk flyvelederskole her i løbet af vinteren. Det kan være, at det allerede er i gang, og det betyder så, at alle gode kræfter bliver slået sammen med forhåbentlig mere kvalitet i uddannelsen. Men sikkerhed i luften er jo mere end gode uddannelser, der skal også være en række kontrolforanstaltninger, og jeg ser frem til, at vi får det obligatoriske rapporteringssystem af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, som Statens Luftfart skal stå for.

Der er ingen tvivl om, at dansk luftfart står over for en række udfordringer i de kommende år. Økonomen er trængt, der stilles høje krav til sikkerhed, og effektiviteten skal hele tiden skrues op. Men jeg håber selvfølgelig, at den her redegørelse vil være med til, at vi kan få sat fokus

på nogle vigtige punkter, som vi fra politisk hold i samspil med branchen kan overvinde og dermed få en positiv udvikling i dansk luftfart i fremtiden.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Fru Henriette Kjær forholder sig meget til konkurrencen på området, og jeg regner med, at det er med vægt på den internationale konkurrence, altså mellem landene hvad angår flytrafik. Hvordan forholder ordføreren sig til konkurrencen, skal vi sige indenlands mellem trafikformerne fly kontra tog osv.?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Den synes jeg jo skal være styret af de mennesker, der skal ud at rejse. De skal opleve, at der er et naturligt valg mellem de forskellige transportformer. Vi kan jo se, at færre tager flyet til f.eks. Århus. Efter at Storebæltsforbindelsen er kommet, så er der mange, der kører i bil.

Når DSB ellers kører på skinner og overholder tidsplanerne, er det også attraktivt at tage et lyntog i stedet for et fly, når man skal bruge strækningen Århus-København. Der synes jeg at der skal være valgmuligheder, og hvis det så ikke er rentabelt for flytrafikken at være på en destination, så må man jo skrue ned for dampen og måske nedlægge nogle ruter. Men der, hvor vi er lidt ude i yderdistrikterne, mener jeg, det stadig væk er rentabelt, og der er det jo også en god transportform for mennesker, der skal til møder frem og tilbage i landet.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg skulle nok have været lidt mere præcis i spørgsmålet. Det, jeg tænker på med konkurrencen mellem transportformerne, er selvfølgelig det, der er lænket til miljøet. Det er, at flytrafikken er rensat for transportafgifter, som de andre trafikformer er pålagt. Det vil jeg kalde en skæv konkurrence. Er ordføreren ikke i grundprincipet enig i, at der faktisk er en – skal vi sige – grundlæggende skæv konkurrence i den måde, vi ser trafikformerne på i forhold til hinanden?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Det synes jeg overhovedet ikke der er tale om. Nu nævnte jeg brændstofproblematikken for flybranchen her. Den er også pålagt afgifter, når