

den gav tilladelse til, at man nu kan gå i gang med en forhandling om Kina og om at åbne markedet op. Man har tidligere i år, det er faktisk kun 3 måneder siden, lavet den første aftale mellem Chile og EU.

Man gør ganske meget på EU-niveau, og det er, fordi det ord, der går mest igen, når man diskuterer luftfart, er, at den er international. Det giver altså ikke ret meget mening at diskutere luftfart uden at diskutere det internationalt, og det er jo også i det aspekt, man skal se mange af de forhold, der har været diskuteret om denne redegørelse.

Hr. Martin Lidegaard sagde, at han var positiv over for redegørelsen – det er jeg glad for. Han kaldte det en sektorredegørelse, og det er jo faktisk det, det er. Der var en meget stor konference i Landstingssalen for 2 år siden, hvor jeg husker, at stort set alle partiers ordførere, måske ikke hr. Lidegaards partis ordfører, bl.a. talte meget om, at passagerafgiften skulle væk. Jeg hørte i hvert fald nogle socialdemokratiske medlemmer tale om det dengang. Da lovede jeg, at vi ville give en redegørelse som den, vi har givet nu, netop fordi vi følte, at den sektor i modsætning til alle andre transportsektorer ikke har haft sin egen redegørelse. Det er faktisk den første, der er lavet af dem, og det er måske derfor, at branchen og erhvervet som sådan er så optaget af den.

Så var hr. Martin Lidegaard inde på luft-havnsafgifterne. Der kan jeg bekræfte, at de er faldet på plads. Vi gav ikke tilsagn om, at de måtte få lov at stige, og nu er resultatet altså blevet det, at Kastrup Lufthavn bl.a. har forhandlet luftfartsafgifterne på plads, så de falder en lillebitte smule, hvorefter de stiger en lillebitte smule igen i 2007, men man skal frem til 2008, før man kan begynde de egentlige forhandlinger om, hvordan disse afgifter skal se ud i fremtiden.

Derefter vil jeg vende mig til min tale, der som sagt bliver ganske lang, fordi jeg synes, det er første gang, vi diskuterer luftfart, og fordi det er et fantastisk vigtigt emne, for luftfarten er jo om noget – om noget overhovedet – en del af den globaliserede verden, som de fleste af os, jeg erkender, at det ikke er alle, men som de fleste af os er enige om, at vi befinder os i, og som vi vil bevæge os mere og mere ind i. Derfor er luftfart så vigtigt et emne.

Debatten har givet mig anledning til at understrege, at det er meget vigtigt, at vi får sat fokus på udviklingen i dansk luftfart, for dansk

luftfart er rent faktisk under pres. Det skyldes bl.a. efterdønningerne af de tragiske begivenheder den 11. september 2001 og udbruddet af SARS-epidemien, og de meget høje oliepriser har også haft konsekvenser for luftfarten. Samtidig er der meget hård konkurrence i luftfarten på europæisk plan, og mange, mange virksomheder i branchen har underskud.

Det gælder også i Danmark, hvor både SAS, Mærsk og Sterling alle har kørt med underskud i de seneste år, og det er selvfølgelig ikke holdbart på sigt.

I de senere år har flere luftfartsselskaber også lukket eller er blevet opkøbt af andre selskaber. Det gælder et kæmpe selskab som KLM, og det gælder Swiss Air fra Schweiz, for at tage et par eksempler.

Der er derfor behov for at give dansk luftfart en håndsrækning. Udviklingen i dansk luftfart har enorm betydning for det danske samfund og for Danmarks muligheder for at deltage i globaliseringen. Det er svært, måske umuligt, at forestille sig fortsat vækst i dansk økonomi uden adgang til gode flyforbindelser.

Direkte internationale flyforbindelser har en enorm værdi for både turister og erhvervsfolk. Når man skal på forretningsrejse i udlandet, er det afgørende, om der er direkte flyforbindelser eller ej. Det samme gør sig naturligvis gældende den anden vej rundt. Det er også besværligt for erhvervs kunder fra udlandet, hvis de ikke kan flyve direkte til Danmark, og i sidste instans kan det måske gøre udslaget ved afgørelsen af, om en dansk virksomhed vælges som samarbejdspartner eller ikke.

Når man ser på indenrigsflyvningen, er vi i Danmark privilegeret med hensyn til antallet af indenrigsflyruter. Vi har mange indenrigsflyruter, især når man tager i betragtning, at vi er et land med kun omkring fem millioner indbyggere. Indenrigsflyruterne bidrager til at binde de forskellige dele af Danmark sammen og understøtter den regionale balance, og indenrigsflyruterne har en kolossal betydning for det lokale erhvervsliv.

Kl. 18.25

Derfor er det også en vigtig lokal beslutning, om der skal opretholdes en lufthavn i regionen. Fra politisk hold skal vi fastholde gode betingelser for, at man i de enkelte dele af Danmark kan vælge at opretholde effektive og konkurrencedygtige indenrigsflytrafikforhold.

Jeg er fuldt ud klar over, at indenrigsflytrafikken står over for store udfordringer. I 2005 har