

Grunden til, at der er indkaldt til den her forespørgselsdebat i dag, er netop for at få en diskussion af, om det virkelig kan være rimeligt, eller om der ikke er initiativer, man kan tage for at sikre, at vi får mindsket forureningen fra flytrafikken, for at sikre, at vi dermed får bekæmpet de klimaforandringer, som truer kloden, som truer menneskerne på kloden ikke bare i vores del af verden, men i høj grad og faktisk primært i den fattige del af verden.

Besvarelse

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Miljøministeren og jeg har aftalt, at vi deler denne forespørgselsdebat sådan, at jeg indleder med nogle overordnede betragtninger omkring luftfarten og dens udvikling. Derefter vil miljøministeren fortælle om de miljømæssige aspekter, herunder også forslaget fra EU om inklusion af luftfarten i CO₂-kvotehandelsystemet.

I en globaliseret verden flyver vi betydelig mere end for bare 10-20 år siden, præcis som hr. Rune Lund sagde. Meget tyder på, at væksten vil fortsætte i de kommende år, da hurtig og effektiv transport er en af hoveddrivkræfterne bag globaliseringen og øget samhandel og samkvem.

Luftfarten som transportform får stadig større betydning for det danske samfund, den enkelte borgers og den enkelte virksomheds mulighed for at klare udfordringerne i den stadig mere globale økonomi. Flytrafikken giver således bedre mulighed for at mødes ansigt til ansigt, noget, der ikke kun kommer forretningsfolk og politikere til del, men heldigvis også alle andre mennesker.

Jeg er sikker på, at vi alle anerkender værdien af muligheden for direkte og personlig kontakt, uanset om det er en forretningspartner, kolleger fra andre lande eller venner og bekendte. Det er f.eks. en vigtig del af samarbejdet i EU, at man kan mødes og drøfte tingene ansigt til ansigt. Ligeledes giver flyrejser mulighed for at få erfaring og indtryk direkte, f.eks. når Folketingets udvalg besøger USA eller Grønland, som er steder, hvor det sjældent er realistisk at rejse til på andre måder end med fly.

Kl. 10.05

Luftfarten tegnede sig i år 2005 for ca. 5 pct. af det samlede energiforbrug i Danmark. Heraf kan godt 90 pct. tilskrives udenrigsluftfarten, ca.

3 pct. indenrigsluftfarten og ca. 6 pct. forsvarets flyvninger.

I den sammenhæng skal det bemærkes, at Danmark i luftfartsmæssig sammenhæng er et internationalt trafikknudepunkt med mange transitpassagerer, flest fra Norge og Sverige. Faktisk kommer hver anden passager, der rejser fra en dansk lufthavn, ikke fra Danmark.

I 2005 voksede antallet af flypassagerer i EU med 8,5 pct. Euro Controls prognoser indikerer en vækst i antallet af flyvninger på 2,5 til 3,5 pct. om året frem til 2025. Det betyder, at lufttrafikken i 2025 vil være halvdelen til to gange større, end den er i dag. I perioden 1990-2005 er antallet af flyvninger på europæisk plan vokset betydeligt. Udledning af drivhusgasser fra international luftfart i EU er ifølge Europa-Kommissionen vokset med 87 pct. fra 1990 til 2005.

Flyrejser over 1.500 km udgør 80 pct. af alle flyaktiviteter. Hvis man tager de geografiske tids- og logistikmæssige aspekter med i betragtning, kan det være svært at forestille sig alternative transportmidler til disse lange distancer. Det gælder i særdeleshed for interkontinentale rejser, hvor der ikke findes reelle alternativer med andre transportmidler.

Samtidig med at flyvning er blevet mere og mere udbredt som transportform, er der heldigvis også sket teknologiske fremskridt. I de seneste årtier er flyenes brændstoffektivitet øget med 70 pct., så den enkelte passagers udledning af CO₂ er blevet mindre. Moderne fly bruger langt mindre brændstof, end flyene gjorde tidligere, og der er heldigvis fortsat potentiale for forbedringer.

Således forventes det, at flyproducenterne inden for 6-7 år vil lancere nye fly og motortyper med 15-20 pct. lavere brændstofforbrug. Desuden har syv førende fly- og motorproducenter i Europa i samarbejde med universiteter, forskningsinstitutter og leverandører iværksat forskningsprojekter med henblik på at reducere flymotorernes brændstofforbrug med 50 pct. inden 2020, altså en meget markant reduktion.

Udviklingen af EU's Single European Sky, det fælleseuropæiske luftrum, der løbende arbejder i den europæiske organisation for flykontrol, Euro Control, vil bidrage til forbedret miljømæssig effektivitet i luften. Tiltagene inden for flyledelse og luftrumsopdeling betyder bedre afvikling af flytrafikken, udretning af flyruter, reducerede rejsetider, færre kødannelser og mindre trængsel og dermed også mindre energiforbrug og mindre miljøbelastning.