

Der er stor fokus på miljøspørgsmål i luftfartsbranchen. Eksempelvis har SAS iværksat et særligt fuel save-program. Målsætningen er at opnå en reduktion af brændstofforbruget på 3 pct. i henholdsvis 2006 og 2007. Dette sker gennem optimering af procedurer i hele kæden fra start til landing, herunder landingsrutiner, punktlighed, flyhøjde, ruteplanlægning samt øget bevidsthed hos piloterne. Der er lignende initiativer i gang hos andre luftfartsselskaber.

Men teknologiske fremskridt er desværre ikke nok til at opveje væksten i flytrafikken, så samlet set øges emissionen alligevel. Det er derfor nødvendigt, at der gøres mere. Gode og effektive løsninger på problemet må findes på international plan. På den måde batter det mest, og så skaber vi ikke forvridning af konkurrencen.

Det er derfor vigtigt, at miljø- og energispørgsmål i relation til luftfarten håndteres på en bred international basis, og at der er balance mellem hensynet til miljø, konkurrenceevne og beskæftigelse. På den baggrund har regeringen også hilst Europa-Kommissionens forslag om inklusion af luftfarten i EU's CO<sub>2</sub>-kvotehandelsystem velkommen.

#### Formanden:

Tak til transport- og energiministeren.

Jeg finder lige anledning til at minde om, at det er først, når vi går i gang med forhandlingen, at der kan blive korte bemærkninger. Vi får først begrundelsen, så besvarelsen og så forhandlingen og så korte bemærkninger.

Så er det miljøministeren, der kan give sit svar på forespørgslen.

Kl. 10.10

#### Miljøministeren (Connie Hedegaard):

Vi drøftede for nylig i Folketingets Miljøudvalg og Folketingets Europaudvalg Europa-Kommissionens direktivforslag om at lade luftfarten omfatte af EU's kvotedirektiv. Men jeg vil da alligevel gerne sige tak til både hr. Per Clausen og hr. Rune Lund for, at vi nu også får lejlighed til at drøfte de her spørgsmål i Folketingssalen. Det tager jeg som udtryk for, at Enhedslisten deler regeringens ønske om at tage hånd om luftfartens stadig større bidrag til klimaeffekten.

Som transport- og energiministeren også var inde på, er luftfarten i kraftig vækst. Ifølge Europa-Kommissionen er CO<sub>2</sub>-emissionerne fra international luftfart fra og til europæiske lufthavne vokset med 87 pct. siden 1990. 87 pct.! Og

Kommissionen vurderer, at væksten vil fortsætte, så den forventede vækst i luftfartens CO<sub>2</sub>-emissioner mellem 1990 og 2012 vil udgøre mere end en fjerdedel af EU's Kyotoforpligtelse. Så vores indsats inden for de sektorer, der altså rent faktisk er omfattet af kvotedirektivet, kan gå hen og blive spist op af væksten i de uregulerede sektorer som f.eks. luftfart.

Desuden vurderer man – det er IPCC, der vurderer det – at emissioner fra fly har to til fire gange større betydning for klimaforandringerne end den direkte CO<sub>2</sub>-effekt, og det skyldes bl.a., at udledning af NO<sub>x</sub>-er og vanddampe fra fly i stor højde bidrager til dannelse af drivhusgasser og skyer.

Det er altså på alle måder et meget stort problem, det er et voksende problem, og derfor skal der også gøres noget ved det.

Derfor har vi fra dansk side presset på i EU for at få et forslag frem, der faktisk tager hånd om luftfartens udslip af CO<sub>2</sub>. Det har vi gjort på forskellige rådsmøder, og gennem diverse råds-konklusioner og drøftelser med de siddende miljøkommissærer kan vi nu begynde at se frugterne af den indsats.

Den danske regering er nemlig tilfreds med Europa-Kommissionens forslag om at lade luftfarten omfatte af EU's kvotedirektiv. Det er et vigtigt incitament til at reducere luftfartens CO<sub>2</sub>-udledning. Og man må sige, at langt hen ad vejen imødekommer Kommissionens forslag danske ønsker, f.eks. i og med at det indeholder en mekanisme, der begunstiger fly med energieffektive motorer og fuld udnyttelse af deres passagerkapacitet. Direktivet indeholder altså på den led det, man kunne kalde en push-pull-mekanisme, som jo vil tilskynde flyproducenter til at udvikle mere miljøvenlig teknologi og herefter belønne dem ved, at de bliver begunstigede, når det kommer til tildelingen af kvote. Det medvirker til at styrke branchens grundlæggende følelse af medansvar for luftfartens klimabelastning.

Jeg må så også sige, at vi på sidste rådsmøde i miljøministerkredsen i det, der ligger fra Kommissionen, så, at Kommissionen forestiller sig, at fly, der har hjemsted i tredjelande, først bliver omfattet af kvotesystemet 1 år efter de europæiske fly. Det må jeg sige at jeg ikke synes giver nogen mening. Derfor synes jeg også, det er rigtig vigtigt at få kæmpet for i EU, at det fra det øjeblik, man har reguleringen, selvfølgelig skal gælde alle fly, der lander i eller afgår fra EU's område. Det gjorde vi også udtrykkelig op-