

mærksom på på miljøministermødet, og det håber jeg at vi kan komme igennem med. Det giver ikke nogen mening, at man skulle lave en regulering, der kun omfatter de europæiske fly.

De tekniske detaljer i direktivet vil jeg ikke komme nærmere ind på her. Det har vi allerede drøftet i både Miljøudvalget og Europaudvalget.

Siden da er der som bekendt sket det, at Danmark er blevet vært for den internationale klimakonference i 2009, og det aktualiserer ligesom muligheden for at prøve at præge den internationale klimadagsorden fra nu af og frem til da:

Hvad er det for regime, der skal gælde efter 2012?

I den forbindelse arbejder vi også intenst med de andre EU-lande om, at vi kan få luftfarten inkluderet i en ny global klimaaf tale for perioden efter 2012. Det er jo ikke, fordi forslaget ikke var på bordet sidst, man lavede Kyotoaftalen, men det var simpelt hen ikke muligt at nå til enighed om det.

Det er altså utrolig vigtigt, at en ny global aftale også inkluderer luftfarten. Luftfarten er jo om noget et globalt erhverv, og det ville være helt bizart, hvis man ender med en aftale, der ikke inkluderer luftfart. Enhver, der studerer tallene og kurverne, må jo erkende, at det ville være absurd, hvis vi i øvrigt globalt prøver at tænke et forurenende betaler-princip ind, men det skulle så lige præcis ikke gælde på et område, hvor det faktisk kunne have en effekt.

Jeg skal så sige, at jeg i øvrigt synes, at det samme skal gælde for international søfart. Det er så ikke det, vi diskuterer i dag, men jeg synes også, at international søfart bør være en af de ting, der er omfattet af et fremtidigt klimaregime. Her er vi så også sammen med andre EU-lande i gang med at vurdere mulighederne for, at søfart kan få en plads i den forhåbentlig kommende aftale.

Kl. 10.15

Lad mig sige, at der er store kommercielle interesser, både når det gælder luftfart og søfart, og det bliver en kæmpe udfordring at få de områder gjort til en del af aftalen, der skal række efter 2012. Jeg er ligesom transport- og energiministeren glad for at satse på at sende nogle signaler på det her område. Jeg synes også, det er utrolig vigtigt, at flybranchen vedstår sig sit medansvar.

Når jeg nu siger, at luftfarten er global, er det selvfølgelig også vigtigt at tænke på den internationale luftfartsorganisation ICAO, og fra dansk side er vi meget aktive i forhold til at ar-

bejde inden for det, der altså er FN's civile luftfartsorganisation, og i øvrigt også inden for den maritime organisation. Derfor vurderer vi også løbende, om der er noget, de to organisationer kan bidrage med.

Tilbage i 2004 oplevede vi, at der var lande på ICAO's generalforsamling, der arbejdede utrolig aggressivt for at forhindre nogle former for tiltag for udslip af drivhusgasser. Det lykkedes EU-landene sådan lige på målstregen at hindre den stopklods, men jeg må da sige, at vi ved, at kampen bliver utrolig hård, når ICAO's generalforsamling igen skal træde sammen her til efteråret. Der er ingen tvivl om, at Danmark og de øvrige EU-lande vil lægge alle de kræfter, vi kan, i, at der ikke lægges forhindringer i vejen for tiltag, der tager hånd om luftfartens udledning af drivhusgasser.

Jeg røber derfor næppe nogen hemmelighed, når jeg siger, at bestræbelserne på at finde løsninger inden for ICAO og IMO ikke bliver mødt med udelt entusiasme i alle kredse, så det er et stort slag, der skal slås. Man kan kun håbe på, at det øgede fokus, der siden 2004 har været på de her problemstillinger og klimarelaterede problemstillinger, kan bringe os i hvert fald nogle skridt på vejen på den næste generalforsamling.

En ting er regulering, noget andet er den enkeltes valg og livsstil. Det er jo paradoksal, at vi i en verden, hvor vi altså ved, at vi har et problem her, stadig væk kan se tilbud på billige flyture. Så sent som i sidste uge hørte vi om, at der nu er nogle, der påstår, at de vil kunne flyve folk over Atlanten for 10 euro. Det lyder jo fuldstændig absurd. Det er selvfølgelig et svært tilbud at modstå for forbrugeren, der synes, at det er attraktivt med en billig flytur, hvor man kan tage på powershopping eller tage ud og besøge steder på kloden, man ellers ikke havde drømt om at se. Der er også et ønske om, at der helst skal være friskplukkede avocadoer til frokost, eller hvad det nu kan være af ting, der skal flyves ind. Det er jo ikke kun passagertransporten, det er også godstransporten, der batter noget her.

Vi er jo nødt til at sige, at med den livsstil, vi vælger, har vi også hver især et ansvar for vores bidrag til klimaeffekten. Derfor er der nogle ting, folk selv skal tage sig af, men det, vi som politikere kan gøre, ud over at sørge for at den internationale regulering er på plads, ud over at sørge for at EU-reguleringen er på plads, er at hjælpe borgerne med at skabe bevidsthed om, hvilke konsekvenser de valg, de træffer, har for