

den fælles klode, og herigennem sikre, at vi alle sammen tager ansvar for vores handlinger.

Men som nævnt arbejder regeringen på rigtig mange fronter. Jeg håber, at vi inden for en overskuelig fremtid kan krone bestræbelserne med held ved, at international transport bliver omfattet af et fremtidigt globalt klimaregime. Vi kan tænke os mange nationale tiltag, men det, der virkelig batter noget, er globale aftaler. Jo flere globale aftaler, vi kan få inden for noget, der er så globalt som lufttrafik, flytrafik, desto mere batter det altså.

Så jeg håber, at vi også i den sag kan samarbejde regeringen og oppositionen imellem for at bevare og have en dansk stærk position i de internationale forhandlinger.

Forhandling

Rune Lund (EL):

Der er på det seneste kommet en lang række rapporter, som viser, at klimaforandringerne er her, og at klimaforandringerne er menneskeskabte.

Hvis man f.eks. tager den engelske økonom Nicholas Sterns rapport, som kom i efteråret sidste år, kan man se, at transportsektorens bidrag til klimaforandringerne endnu en gang er kommet i fokus. Den her rapport fastslår bl.a., at transport sammen med energiproduktion kræver en hel særlig opmærksomhed. Sternrapporten baserer sig ligesom de efterfølgende rapporter på et overvældende antal indikatorer af, hvor fremskredne klimaforandringerne allerede er, og det er endda i en sådan grad, at der skal ske meget store og meget snarlige reduktioner også i transportsektorens udledning af drivhusgasser.

KL 10.20

Det handler simpelt hen om, at tages der ingen skridt til at nedbringe udledningen af drivhusgasser, så vil koncentrationen af disse i atmosfæren kunne nå det dobbelte af det førindustrielle niveau så tidligt som i 2035 og give en temperaturstigning på over 2 grader. I det lange løb vil der være mere end 50 pct. mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5 grader.

En sådan stigning vil være overordentlig farlig. Den vil faktisk svare til den stigning i temperaturerne, der er sket fra den sidste istid og frem til i dag. Det er derfor meget alvorlige problemstillinger, vi diskuterer i dag. Det er ikke noget, som man bare kan tage let på. Det er ting, som simpelt hen handler om, hvordan verden ser ud

om ikke særlig mange år, og det er i det lys, at vi skal se debatten i dag.

Globalt står luftfarten for 12 pct. af transportsektorens CO₂-udslip, men på grund af virkningen i de højere luftlag – noget, som miljøministeren også var inde på – er den mere end tre gange så høj som CO₂-bidraget alene. Det vil sige, at flytrafikken i realiteten bidrager med 36 pct. af det samlede transportbidrag.

Afbrændingen af flybenzin producerer de hvide streger, som vi alle sammen kan se efter flyene. De bliver produceret i de høje luftlag, og når de gør det, så fryser de til iskrystaller. De kaster så solstrålerne tilbage til jorden og er dermed medvirkende til, at overfladetemperaturerne stiger. I tæt trafikerede flykorridorer påvirker de her kondensstriber faktisk klimaet, og de reducerer også antallet af solskinstimer.

Nok har udviklingen af flymotorer og anden teknologi reduceret brændstofforbruget, begrænset udslippet af klimaskadelige stoffer og støjen fra enkelte fly, men de her miljøgevinster er jo blevet spist op, om man så må sige, af væksten, den meget voldsomme vækst i flytrafikken af både passagerer og fragt.

I indlæggene fra både transport- og energiministeren og miljøministeren blev der jo gjort meget ud af, at der skulle laves regulering på det internationale plan, og at man skulle lægge op til folks eget personlige ansvar. Men så er det, der mangler et niveau ind imellem. Det er: Hvad kan vi gøre her i Danmark?

Jeg synes faktisk, det er vigtigt, at vi diskuterer både, hvad vi kan gøre på internationalt plan, i forhold til ICAO, i forhold til det globale plan og i forhold til EU – det er jo EU, der forhandler på vegne af medlemslandene i de her sager – hvad vi kan gøre her i Danmark, og så selvfølgelig, hvad man kan gøre som enkeltperson, hvilken tilgang man som enkeltperson har til at forhindre klimaforandringerne.

Der er jo faktisk ting, man kan gøre nationalt, som man ikke behøver at vente på at der bliver taget beslutning om internationalt. Hvis man lægger alle sine æg i den internationale kurv, kan det meget hurtigt blive en syltekrukke eller en dårlig undskyldning for ikke at gøre noget her og nu, hvor man rent faktisk som politiker valgt ind i det danske Folketing kan gøre en række ting.

Nationalt kan vi f.eks. indføre benzinafgifter på fly. Hvorfor skal 1 l flybenzin koste lige omkring 1,5 kr.? Det er jo absurd. Hvorfor pålægger vi ikke nogle benzinafgifter? Det har vi faktisk