

på de forskellige tal, og der er i hvert fald nogle, der forventer en tredobling af luftfartens udledninger frem til 2050.

I vores del af verden skabes der også en levestandard, der er mere og mere afhængig af luftfart. Det drejer sig om forretningsrejser, ferierejser, weekendture også skubbet godt på af lavprisselskaber, hvor billetens pris jo på ingen som helst måde afspejler de miljø- og samfundsmæssige omkostninger.

Det blev tidligere nævnt, at der nu er nogen, der snart vil udbyde flybilletter til 75 kr. tværs over Atlanten, og samtidig kan vi konstatere, at en togbillet fra København til Ringsted – en enkelt tur – koster 69 kr. Jeg synes, at det egentlig meget godt siger noget om, hvor vanvittigt det her system er ved at udvikle sig.

De politiske forsøg på at reducere lufttrafikens CO₂-udledning har indtil nu været af lidt mindre helhjertet karakter, og kløften mellem erkendelsen af klimaproblemets omfang og villigheden til indtil nu at se på globale løsninger kan man måske sige er på størrelse med en jumbojet.

Der findes i øjeblikket ingen tilskyndelse til at reducere drivhusgasudledning for internationale flyvninger. De regnes ikke med i Kyotoforpligtelserne. Flybrændstof er momsfrigaget. Der bygges lufthavne og sænkes afgifter. FN's klimapanel og Sternrapporten har gjort det tindrende klart, at klimaforandringerne er her, og at der skal handles nu. Både de miljømæssige, de etiske og de økonomiske omkostninger bliver større og større for hver dag, der ikke sker noget. Verdens ledere har diskuteret luftfarten og klimaet ved G8-topmødet i Gleneagles, Europa-Parlamentet har lavet en vedtagelse om det, og nu er EU-direktivet på vej.

Med både 2020-mål og 2050-mål for CO₂-udledningerne in mente skal der altså også andre og mere effektive initiativer på banen. Hidtil har det jo langt hen ad vejen været de pæne ord, og vi skal også hele tiden tænke på, hvad det egentlig er, vi går og laver. Hvis vi skruer på en knap, kan det jo rent faktisk også få betydning for eksempelvis det her.

Kl. 10.55

Afskaffelsen af passagerafgiften i 2005 har for dansk lufttrafik indenrigsfarts vedkommende jo betydet, at det ifølge beregningerne har givet 4 pct. flere passagerer, og det kommende kvotesystem, som er på vej i 2011, kan kun lige opveje det danske indenrigstabs på det område. Det viser i hvert fald til fulde, at man skal tænke sig om, når man går ind i sådan nogle ting.

Men det er også Socialdemokratiets opfattelse, at bl.a. et velfungerende CO₂-kvotesystem for luftfart er reduktionspunkt i, at der skabes reelle reduktioner, at kvoterne ikke uddeles som gratis kvoter, samt at luftfartens samlede drivhuseffekt indregnes. Kvotesystemet skal også ind i en Kyoto II-aftale og dermed være en global realitet så hurtigt som muligt efter 2012.

Det er der såmænd også andre der har set. I november 2005 opfordrede Europa-Parlamentet Kommissionen til at iværksætte hasteforanstaltninger. I december 2005 støttede Ministerrådet Kommissionens ønske om at regulere påvirkning fra luftfart. Og endelig vedtog Europa-Parlamentet i juli 2006 en betænkning, meget overbevisende med 439 stemmer for og 74 imod, der foreslår, at der straks indføres afgifter på flybrændstof inden for EU; at alle flyvninger til og fra EU-lufthavne som første skridt inddrages i EU's kvotehandelssystem; at luftfartens samlede drivhuseffekt indregnes; at Kommissionens politik bør baseres på forsigtighedsprincippet; og at den samlede tildeling af kvoter bør defineres i overensstemmelse med Kyotomålsætningen.

Det viser også, at der rent faktisk er basis for, at Danmark og den danske regering kan gøre noget i EU-sammenhæng. På globalt plan blæser nye vinde. For to dage siden var klima på FN's Sikkerhedsråds dagsorden, og nu tales der om masseødelæggelsesvejr eller weather of mass destruction, fysikkerheden handler ikke længe kun om lange køer og sikkerhedstjek, den handler også om at udlede færre klimagasser i de højere luftlag.

Vi ved alle sammen, at klimaproblemerne er et personligt ansvar for alle mennesker, men det er altså dem, som tager de politiske beslutninger, der har det allerstørste ansvar.

Jeg skal nu på vegne af Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og SF fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget konstaterer, at luftfarten har betydelige klimapåvirkninger, at disse er i hastig vækst, og at det nødvendiggør, at der etableres international regulering snarest.

Folketinget opfordrer regeringen til i EU at arbejde for:

- at flytrafik omfattes af EU's CO₂-kvotesystem, og at der i størst muligt omfang tages