

Det indgår jo faktisk i Kyotoprotokollen i artikel 2, at parterne i Kyotoprotokollen skal arbejde for at nedbringe udslippet af drivhusgasser fra flytrafikken gennem ICAO, altså FN's organisation, der regulerer civil luftfart. Man må bare sige, at siden Kyotoprotokollen blev lavet tilbage i 1997, er der ikke kommet noget ud af det. Og hvorfor er der ikke kommet noget ud af det? Ja, det er der jo ikke, fordi en meget stor part i ICAO er USA, og USA har indtil videre formået at veto enhver form for aktivitet.

Derfor indgår det også i det forslag til vedtagelse, vi har fremsat, at hvis vi ikke inden for en rimelig tid rent faktisk kan få et gennembrud i ICAO, skal vi bruge den mulighed, der er i artikel 38 for at meddele en afvigelse, og sige, at så går vi – og med vi mener vi altså EU – alene på det her område og bruger muligheden for at få afgifter på flytrafikken.

Det er klart, at når man skal have regulering af flytrafikken, skal man bruge flere forskellige virkemidler. Det her er ét virkemiddel.

Et andet er jo den form for afgifter, der ligger i et kvotesystem, og vi bakker naturligvis op om det forslag, som Kommissionen har lagt frem. Vi synes godt, det kan være skrapere, end det er, og vi synes, det er helt til grin, at man sætter forskellige årstal på, hvornår kvoter på fly skal gælde internt i EU og ud og ind af EU. Det er jo helt absurd, at det faktisk er EU's transportkommissær Barrot, som fik lavet den her forskel mellem flyvninger internt i EU og så flyvninger ud og ind af EU.

Men vi kan jo også se, at det, der er lagt op til fra Kommissionens side, trods alt ikke flytter vanvittig meget. Hvis man regner det om til sædepris, er det vel i omegnen af nogle kroner, et eller andet sted mellem et par kroner og 5-7 kr., som det kommer til at koste ekstra pr. flysæde. Samtidig ved vi, at flyvninger bliver billigere. Så der skal temmelig meget til, for at det her virker.

Kl. 11.55

Så er vi naturligvis også af den opfattelse, at det er helt afgørende, at man får flytrafikken og i øvrigt søtransporterne med i den næste internationale aftale, som skal gælde fra 2012. Men der er andre ting, som man også kan gøre, og som jeg godt lige vil bruge en lille smule tid på, og det er det, der hedder logistikken.

Vi ved faktisk, at dårlig logistik i forbindelse med flyvninger, og det gælder omveje for den civile luftfartstrafik – det er jo den militære, der har forrang i luftrummet over det meste af Europa – det, at man ofte venter, hænger og flyver

rundt omkring lufthavnen, det, at man står og varmer op, inden man skal ud på landingsbanen, og ofte står der meget længere osv., faktisk betyder, at man bruger 15 pct. brændstof mere – 15 pct.

Det er altså ikke småting, så der kan gøres meget ved en langt bedre logistik på det her område, og det er derfor, vi også foreslår en sammenlægning af luftkontrollen på europæisk plan. Der vil jeg egentlig gerne have en kommentar til, om regeringen er enig i, at det vil være en rigtig god idé.

Så er der det med alternativerne. Transport- og energiministeren sagde jo, at en meget stor del af flyvningerne er på distancer på omkring 1.500 km. Derfor hænger det her jo meget sammen med, hvad vi laver af hurtigtogsforbindelser i Europa, hvis vi snakker transport for almindelige mennesker og ikke godstransporter.

Derfor har vi også den del med i vores vedtagelse, for vi mener, at det går uendelig langsomt også på EU-plan med at fremme det, der hedder gode togløsninger. Langt de fleste af de penge, som EU bruger på det her område, går faktisk til vejtransport og ikke til det her, som netop kunne være et godt alternativ for mange mennesker, altså at stige op i et hurtigtog. Vi ved jo, at hurtigtog faktisk er elsket, når man har dem.

Til allersidst vil jeg godt igen slå et slag for, at man rent faktisk får mærkning af flyafgange, altså, at man får mærkning og deklaration for fly; hvad det egentlig er, de slipper ud af CO₂ – fuldstændig som vi har det for hårde hvidevarer, og som vi har det for biler. Det vil være med til at bevidstgøre om, hvor stort et udslip der er fra fly, og en sådan mærkning skal selvfølgelig inkludere det, der handler om – som miljøministeren også sagde – at effekten af udslip af CO₂ fra fly er to til fire gange så høj, som den er, hvis man slipper det ud nede ved jordoverfladen.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg fik et spørgsmål fra hr. Martin Lidegaard, og så fik jeg også et fra fru Anne Grete Holmsgaard. Jeg skal svare på dem begge to.

Hr. Martin Lidegaard spørger, om gods ikke skal beskattes hårdere osv. For det første må jeg sige, at jeg ikke har et endeligt tal over det, fordi det er så nyt, at man putter mere og mere gods over på fly, men jeg skal gerne finde ud af, hvor stor den forskydning er. Det var interessant nok at få at vide.