



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 28. januar 2021  
J. nr. 2020-9636

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 14. december 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Katarina Ammitzbøll (KF).

**Spørgsmål nr. 144:**

Der er stadig ældre flytyper - blandt andet visse frachtselskaber - som normalt beflyver Københavns Lufthavn nat og dag. Vil ministeren oplyse, hvorfor der ikke gives rabatter til de selskaber, som kommer med de mest moderne flytyper, eller stilles krav til operatørerne om at deltage i et "fly green and quiet" program, som vil reducere støj og forurening yderligere?

**Svar:**

Støjen fra starter og landinger samt fra aktiviteterne på Københavns Lufthavn overordnet reguleres af lufthavnens miljøgodkendelser, og at Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed på dette område. Af cirkulære nr. 56 af 30/04/1997 om udbygning af Københavns Lufthavn følger det, at starter og landinger i natperioden mellem klokken 23.00 og 06.00 er pålagt restriktioner om, at et maksimalt støjniveau på 80 dB(A) ikke må overskrides i seks målestationer placeret i boligområderne omkring lufthavnen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i den forbindelse fastsat støjbegrænsende bestemmelser, der pålægger lufthavnens operatører at tilrettelægge deres starter og landinger i natperioden således, at dette lydtrykniveau ikke overskrides.

Lufthavnstaksterne i Københavns Lufthavn, Kastrup, fastsættes som udgangspunkt efter forhandling mellem Københavns Lufthavne A/S (CPH) og de luftfartsselskaber, som benytter lufthavnen. Det er således som udgangspunkt op til disse parter at aftale, om der via lufthavnstaksterne skal skabes incitamenter til at anvende mindre støjende og mindre forurenende fly.

Den nuværende aftale om lufthavnstakster, som løber frem til 31. december 2023, indeholder ikke takstmæssige incitamenter vedrørende støj, men der er en takst vedrørende udledning af NOx, hvor de fly, som forurener mest, betaler mest i afgift. CPH har oplyst, at man til forhandling om en ny fremtidig takstmodel ønsker at se på, hvordan støj, luftkvalitet og klima kan indgå aktivt i taksterne, så der skabes et incitament, og det gøres muligt at belønne de selskaber,



der bidrager til at nedbringe støj, nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen og sikrer bedre luftkvalitet.

CPH har endvidere oplyst følgende:

- ”CPH holder sig inden for gældende støjgrænser og over de seneste 25 år er støjbelastningen fra CPH halveret. Samtidig opleves der løbende forbedringer i støjledningen efterhånden som flyselskaberne udskifter til mere moderne fly, da nyere flymodeller generelt støjer mindre end ældre. Støjgrænserne, som CPH er underlagt, er derfor også løbende blevet skærpet.
- Det skal bemærkes at udskiftning af flyflåden hos flyselskaberne er forbundet med store omkostninger for selskaberne og vil derudover tage tid. Dog forventes det at mange flyselskaber vil udfase ældre flymodeller hurtigere som følge af COVID-19.
- Det skal også bemærkes, at en differentiering af takster ift. støj, luftkvalitet og CO<sub>2</sub>-udledning skal balancere ift. risikoen for carbon leakage og tab af konkurrencedygtighed over for andre europæiske lufthavne”

For spørgsmålet om krav om deltagelse i et ”fly green and quiet”-program henvises til min besvarelse af spørgsmål 145 (TRU alm. del).

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht