



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv  
2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)  
6. januar 2018

### **Til Transport- og Bygnings- og Boligministeren: Høringssvar vedr. forslag til ændringer i lov om luftfart.**

Følgende ændringer til lovteksten foreslår vi:

1. §55, stk. 1. Eksisterende formulering fastholdes, men efter punktum tilføjes denne sætning: "Inkl. opgørelse af ændringens evt. klimabelastning."

3. §57 til det ny stk.: ... kan fastsætte nærmere regler om "kapacitetsmål for flyvepladser, så flyvepladsernes kapacitet kan fases ned og evt. lukkes helt i henhold til danske forpligtigelser for reduktioner af transportens CO<sub>2</sub>-udledninger." Sætningen erstatter den foreslåede tekst resten af vejen.

7. og 8. §148. De to foreslåede ændringer foreslås fjernet.

### **Bemærkninger til høringssvaret**

#### Generelt

Luftfartsstrategien fra 3.7. 2017 ønsker at udvide flyvningen til og fra danske lufthavne. Det er således også præmissen for dette lovforslag, som vi afgiver høringssvar for. Disse intentioner mener vi er i direkte modstrid mod dansk forpligtigelse i henhold til Paris-aftalen og EU's målsætninger for CO<sub>2</sub>-reduktioner på transportområdet. Det nævnes paradoksalt i pkt. 10 at lovforslaget ikke har miljømæssige konsekvenser. Det kan blive en strid om ord, men lovforslaget har til hensigt at gøre forhold omkring danske lufthavne nemmere, smidigere, billigere – for at øge flyvningen. Og når flyvningen øges, får det negative konsekvenser for klimaet. Tværtimod skal dansk lovgivning i årene der kommer implementere vidtgående hensyn til klimaet, og derfor er det naturligt at bruge denne anledning til at ændre lovgivningen i en mere grøn og bæredygtig retning.

§55. Indretning og drift af flyvepladser har konsekvenser for CO<sub>2</sub>-udledninger og for danske målsætninger for at imødegå menneskeskabte klimaændringer. Ændringer af eksisterende flyvepladser bør fremover altid indeholde en opgørelse af ændringens evt. klimabelastning. Hvordan dette skal opgøres fastlægges af ministeriet i samarbejde med kollegerne i klimaministeriet.

§57. Det nye fokus på servicemål er efter vores mening overflødige. Disse forhold kan overlades til lufthavnene. Går det langsomt med at håndtere sikkerhed, bagage mv. så kan passagererne søge til andre lufthavne eller benytte andre transportmidler. Det behøver ministeriet ikke at blande sig i.

§71. Der bør igangsættes lovforberedende arbejde, så Danmark snarest kan indføre dansk flyskat efter inspiration fra fx Norge (hvor en sådan skat findes) og fra Sverige (hvor en flyskat indføres pr. 1.4. 2018).

§148. Puljer og støtte til terrorsikring mv. af små lufthavne er irrationelt at iværksætte. Kan de små lufthavne ikke leve op til reglerne på egen hånd, må de opgive at flyve med passagertrafik. I lyset af at vi mener at især indenrigsflyvningen skal reduceres, er det spild af tid og penge at terrorsikre alle vegne.

Poul Kattler  
Bestyrelsesmedlem

Kjeld Allan Larsen  
Formand

Rådet for Bæredygtig Trafik