

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 12. marts 2007
J. nr. 222-75

EU- og Luftfartskontoret

Grundnotat om meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det europæiske økonomiske og sociale udvalg og regionsudvalget om handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne KOM (2006) 819 endelig

Resumé

Kommissionen opstiller en handlingsplan, der har som mål at imødegå de stigende kapacitetsproblemer på lufthavnene. Kommissionen regner med en fordobling af lufttrafikken inden for de næste 20 år, og det kræver, at man sætter ind på en lang række områder for at sikre, at lufthavnene kan klare den øgede trafik ud fra hensyn til kapacitet, flyvesikkerhed og miljø, således at det stadig vil være muligt at opretholde en effektiv transportsektor. Kommissionen har konsulteret en række interessegrupper, og der er enighed om behovet for at finde markedsorienterede og miljømæssige bæredygtige løsninger. Kommissionen peger på flere forskellige tiltag, der vedrører en bedre udnyttelse af den allerede eksisterende lufthavnskapacitet, flere fælles flyvesikkerhedsregler, et bedre samspil mellem luft- og jernbanetransport, undersøgelse og evt. revision af gældende regler om støj fra fly, bedre planlægning af ny lufthavnsinfrastruktur og udvikling af nye teknologiske løsninger.

Kommissionen har givet meddelelsen den 24. januar 2007. Meddelelsen foreligger i dansk sprogversion den 8. februar 2007.

1. Baggrund og indhold

Luftfarten er tredoblet i perioden 1980-2000, og mellem 1992 og 2005 er trafikruterne inden for EU vokset med 150 %. Væksten vil fortsætte, idet man regner med en fordobling inden for de næste 20 år. Liberaliseringen af den europæiske luftfartssektor har således vist sig at være en succes, men det kræver, at der bliver sat ind med forskellige initiativer, hvis luftfart fortsat skal være en effektiv og sikker transportform, hvor der også tages hensyn til miljøet.

Kommissionen har allerede taget en række initiativer eksempelvis ved oprettelsen af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i 2002, der bl.a. har som opgave at sikre, at luftfartøjer er sikkerhedsmæssigt forsvarlige og ved vedtagelsen af den såkaldte Single European Sky lovpakke om lufttrafikstyringen i det europæiske luftrum.



Nu er turen kommet til de stadig mere overfyldte lufthavne, som er en trussel mod en sikker og effektiv transportsektor. Der er i visse europæiske lufthavne et stigende gab mellem efterspørgslen efter lufthavnsinfrastruktur og den kapacitet, der faktisk er til rådighed. Kapacitetsproblemerne har en direkte afsmittende virkning på økonomien i transportsektoren og dermed på EU's konkurrenceevne. Det samme gælder flyvesikkerhed og miljø, der vil lide under et stadig mere tæt og komplekst trafikmønster.

Kommissionen har i efteråret 2005 hørt en lang række forskellige interessegrupper om mulige løsninger. Der er bred enighed om problemets eksistens, og at der er behov for at finde markedsbestemte og miljømæssige bæredygtige løsninger.

Kommissionen foreslår 5 indsatsområder:

- *En bedre udnyttelse af eksisterende lufthavnskapacitet*

En forudsætning for en bedre udnyttelse af den eksisterende lufthavnskapacitet er, at man på en præcis og ensartet måde kan opgøre lufthavnenes samlede både nuværende og planlagte trafikmængder. Det findes ikke i dag, og derfor foreslår Kommissionen, at der udvikles harmoniserede redskaber som kan bruges til en sådan opgørelse.

Den europæiske luftfartsorganisation Eurocontrol har udviklet en proces for planlægning af den samlede europæiske kapacitet "i luften" (luftrafikstyringskapaciteten). Kommissionen foreslår, at Eurocontrol også skal se på planlægning af den samlede lufthavnskapacitet og vil indbyde medlemsstaterne, berørte myndigheder og parter til at danne et såkaldt observatorium for planlægning af lufthavnskapaciteten, som bl.a. skal føre tilsyn med dette arbejde.

Det såkaldte slotssystem, hvor luftfartsselskaber får tildelt en afgangstid, der sikrer, at de kan flyve ruten igennem så hurtigt som muligt og dermed belaste luftrummet så lidt som muligt, skal udbygges, så man sikrer, at luftfartøjerne heller ikke optager kapacitet på jorden. Der skal være bedre overensstemmelse mellem den tildelte slot og den tid, som fremgår af luftfartsselskabernes egne flyveplaner for, hvornår de skal afgå fra lufthavnen. Kommissionen vil bede Eurocontrol om at se på løsningsforslag og forslag til ændringer af den eksisterende lovgivning.

Endeligt foreslås det, at man bliver bedre til at forudse evt. forsinkelser ved at luftfartsselskaber, lufthavne, flyveledelse mv. deler de informationer, de får og samarbejder der ud fra. Kommissionen foreslår således, at der via Eurocontrol fastsættes bestemmelser om samarbejdsbaserede beslutningsprocesser i europæiske lufthavne i 2008.



- *En konsekvent tilgang til flyvesikkerhedsforanstaltninger i lufthavne*

Kommissionen vil i begyndelsen af 2008 stille forslag om, at Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) får udvidet sin rolle til også at omfatte flyvesikkerheden i lufthavnene. Lufthavnene er det mindst sikkerhedsregulerede led i luftfartskæden, og de gældende regler på dette område er ikke gennemført ensartet i medlemslandene.

Kommissionen vil endvidere arbejde for, at man bedre udnytter det globale navigationssatellitssystem (GNSS) i forhold til sikkerheden på lufthavnene. Formålet er at udnytte informationer om luftfartøjers positioner bedre både for at højne flyvesikkerheden, men også for at gøre ind- og udflyvning til lufthavnene mere fleksibel, hvilket vil kunne reducere støjvirkninger og dermed gavne miljøet.

- *Fremme af samspil i transportsystemet, integration og samarbejde mellem transportformerne*

Transport med fly og tog skal komplementere hinanden bedre, fordi togforbindelser mellem lufthavne og byer samt regioner aflaster vejene og dermed giver mindre vejforurening. Bedre forbindelser til regionerne vil desuden støtte deres udvikling, ligesom bedre forbindelser mellem lufthavne og storbyområder med højhastighedstog vil kunne frigive kapacitet til lufthavnene, så de i højere grad benyttes til langdistancer. Medlemslandene opfordres til at udbygge togforbindelserne til de regionale lufthavne, og Kommissionen foreslår, at der benyttes midler fra forskellige fonde m.v. til at støtte sådanne projekter (bl.a. Den europæiske fond for regionaludvikling og Samhørighedsfonden).

Kommissionen vil desuden opfordre til, at der udarbejdes et integreret billetsystem for luft- og jernbanetransport, således at det bliver nemmere for passagerne at kombinere de to transportformer.

Kommissionen understreger generelt set, at man ikke kan løse lufthavnenes problemer blot ved at udbygge jernbaneforbindelserne, men det bidrager til at skabe en større effektivitet i det samlede transportbillede og specielt i lufthavnene.

- *Forbedring af lufthavnenes miljøkapacitet og planlægningsrammerne for ny lufthavnsinfrastruktur*

Kommissionen vil i 2007 se på, om der er behov for at ændre de allerede eksisterende regler om støj fra luftfartøjer, fordi flystøj er en stærkt hæmmende faktor for udvikling af lufthavne.



Kommissionen vil desuden sammen med eksperter og berørte parter se på, om man kan forbedre den måde, hvorpå der laves lufthavnsplaner f.eks. ved at sikre, at offentligheden og relevante myndigheder inddrages, når lufthavne skal etableres eller udbygges. Det samme gælder mulighederne for at bruge det globale navigationssatellitesystem (GNSS) og inddragelse af kapacitetsberegninger.

- *Udvikling og implementering af omkostningseffektive teknologiske løsninger*

Kommissionen foreslår som sidste indsatsområde, at de tekniske overvågnings- og kontrolsystemer, som er udviklede til at styre og kontrollere trafikken på jorden (A-SMGCS), og som er blevet økonomisk støttet af EU, indføres tidligst muligt i alle europæiske lufthavne.

Kommissionen peger også på det såkaldte SESAR-program, der ifølge Kommissionen bør videreudvikles. SESAR-programmet går ud på at videreudvikle sikkerheden og effektiviteten i lufthavnsoperationerne, f.eks. ved at kunne reducere minimumsafstanden mellem luftfartøjer.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist den 26. februar 2007:

AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Grønlands Lufthavnsvesen, Københavns Lufthavne, Foreningen af Danske Flyrelaterede virksomheder, Danish Airline Pilots Association, Flyvebranchens Personale union, Billund Lufthavn, Naviair, Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub, Scandinavian Airlines System STOOS, Air Greeland A/S, Danish Business Travel, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, MyTravel Airways, Star Air, Cimber Air, Danmarks Rejsebureau Forening, Nordic Aero, Sterling Airlines, Danish Air Transport, Forbrugerrådet og Novia Danmark A/S.

Der er kun kommet kommentarer fra Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), som bemærker, at handlingsplanen er et godt værktøj. ES efterlyser dog, at security-aspekter også inddrages. Sådanne security-aspekter bør baseres på "calculated risk", og omkostninger bør afholdes af staten. ES mener endvidere, at der bør indføres egentlige regler om, at indflyvning og udflyvning skal baseres på GPS. Endeligt peger ES på, at handlingsplanen bør sendes til Infrastrukturkommissionen.



4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke i sig selv nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser. Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

5. Nærhedsprincippet

Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag, vil konsekvenserne blive vurderet i nærhedsnotater herom.

6. Regeringens foreløbige, generelle holdning

Regeringen er overordnet set positiv over for handlingsplanen. Planen ligger – som Kommissionen selv nævner det - i god tråd med den såkaldte Lissabonstrategi, der har som mål at gøre EU til en mere konkurrencedygtig, vidensbaseret økonomi med flere og bedre arbejdspladser, samtidig med at den sociale samhørighed og miljømæssige bæredygtighed sikres.

Regeringen er enig i, at der er behov for at sætte ind over for de problemer, som den stigende trafik vil give visse lufthavne i Europa, således at der sikres en effektiv transportsektor i hele EU. Regeringen er også enig i, at de problemer, der er forbundet med en stigende trafik på lufthavnene, ikke løses ved blot at sætte et enkelt initiativ i gang. Der er behov for en målrettet indsats på en lang række områder, herunder også i forhold til miljøet, som til sammen sikrer kapaciteten, effektiviteten og sikkerheden i lufthavnene i EU også i årene fremover.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Handlingsplanen har endnu ikke været behandlet i Rådet, og regeringen har ikke kendskab til, hvordan de øvrige medlemslande vil stille sig til forslaget.

Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Handlingsplanen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.