

22. september 2008

Supplerende grundnotat vedrørende meddelelse (KOM(2008) 389) fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om Fælles europæisk luftrum II: på vej mod en mere bæredygtig lufttrafik med forbedrede præstationer

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Ifølge Kommissionen er der et behov for at forstærke de allerede eksisterende redskaber og instrumenter og for at tilvejebringe en lovgivningsstruktur for det europæiske luftrum (Single European Sky II).

Herudover er der behov for en harmoniseret udvikling af sikkerhedsreguleringen og effektiv implementering heraf for at opretholde og forbedre sikkerhedsniveauet i Europa.

Målet er at skabe et reelt og sikkert fælles europæisk luftrum inden 2012.

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen er fremlagt den 25. juni 2008 og foreligger i dansk sprogversion pr. 14. juli 2008.

På baggrund af den massive stigning i efterspørgslen efter lufttransport, belastning af infrastrukturen, fragmenteringen af lufttrafikstyringen, øgede sikkerhedskrav samt øget pres på luftfarten, er der, ifølge Kommissionen, behov for at en ny luftfartspakke – Single European Sky II (SES II).

Ifølge Kommissionen: 1) er der behov for at stramme op på lovgivningen om det fælles luftrum, 2) skal den fremtidige teknologi leveres af SESAR-programmet (forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum), 3) skal EASA (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur) have udvidet sine kompetencer til at omfatte flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester og 4) må "handlingsplanen for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne" gennemføres.

Ifølge Kommissionen blev lufttrafikstyring med vedtagelsen af lovgivningen om det fælles luftrum (Single European Sky – SES I) inddraget i den fælles transportpolitik. Men det lykkedes ifølge Kommissionen ikke at etablere et ægte fælles luftrum. Der er derfor behov for en række initiativer, som relaterer sig til følgende søjler, som skal danne grundlag for det fælles mål: etablering af et ægte fælles luftrum i 2012:

- Første søjle: Præstationsregulering

Kommissionen vil med udgangspunkt i SES I-pakken fra 2004 introducere et system til præstationsregulering via fastsættelsen af bindende mål. Dette vil ske bl.a. i relation til forbedring af luftrafikstyrings-systemets præstationer, tilskyndelse af integration af tjenesteydelser samt styrkelse af nettets trafikstyringsfunktioner.

- Anden søjle: En Fælles ramme for sikkerhed

Det europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kompetenceområder er siden 2002 gradvist blevet udvidet til at omfatte luftfartøjers luftdygtighed, luftfartsoperationer og certificering af flyvebesætninger. Kommissionen foreslår at udvide EASA's kompetencer med de tilbageværende centrale sikkerhedsområder, dvs. flyvepladser, luftrafikstyring og luftrafiktjenester.

- Tredje søjle: Døren åbnes for nye teknologier

Det nuværende europæiske flyvekontrollsystem er spændt til det yderste. De benytter forældede teknologier og systemet lider under fragmentering. Europa må derfor, ifølge Kommissionen, fremskynde udviklingen af et nyt system.

SESAR, som skal udgøre den teknologiske platform for det fælles europæiske luftrum, skal kunne øge sikkerhedsniveauet tifoldigt og være i stand til at håndtere en tredobbelt stigning i trafikmængden til halvdelen af de aktuelle omkostninger pr. flyvning.

Fremtidens operationelle koncept udgør et paradigmeskifte, hvor der skabes en form for fælles informationssystem for luftfartsoperationer i EU. SESAR-masterplanen, som er en del af denne pakke, bygger på resultaterne af definitionsfasen (2004-2008), og giver startskuddet til udviklingsfasen (2008-2013). Kommission skal ud fra denne masterplan udarbejde et forslag til en europæisk luftrafikstyrings-masterplan, som Rådet skal godkende.

- Fjerde søjle: Kapacitetsstyring på landjorden

Der skal ske bedre udnyttelse af eksisterende infrastrukturer i lufthavne. Kommissionen vil blandt andet foreslå foranstaltninger for at sikre overensstemmelse mellem tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne og flyvepladser (slots).

Der skal ske en forbedret planlægning af infrastrukturer, også med hensyn til miljømæssige aspekter. Kommissionen vil i den forbindelse fremsætte et særskilt forslag om at stramme op på støjreglerne i EU's lufthavne.

Der skal desuden ske fremme af intermodalitet og forbedring af adgangsforhold til lufthavne.

Endelig vil Kommissionen oprette et observatorium bestående af medlemsstater samt relevante myndigheder og interessenter med henblik på at udveksle og overvåge data og oplysninger om lufthavnens kapacitet.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer med frist den 4. august 2008:

AOP Danmark
Billund Lufthavn
Danish Airline Pilots Association
DANSAM
Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Dansk Industri
Erhvervsflyvningens Sammenslutning
Flyvebranchens Personaleunion
Flyvertaktisk Kommando
Flyvesikringstjenesten
Foreningen af Danske Flyrelaterede Virksomheder
Forsvarskommandoen
Færøernes Landsstyre
Grønlands Lufthavnsvæsen
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane
Kongelig Dansk Aeroclub
Københavns Lufthavne A/S
Scandinavian Airlines System

Af høringssvarende fremgår følgende:

Dansk Industri, Transport oplyser, at Kommissionens forslag indebærer, at medlemslandene senest med udgangen af 2012 skal have etableret de funktionelle luftrumsblokke. I modsætning hertil vil de europæiske luftfartsselskaber være omfattet og forpligtet af EU's kvotehandelsordning fra 1. januar 2012. DI Transport finder, at der er tale om en klar uacceptabel tidsmæssig forskydning af de to lovgivningsmæssige initiativer. Det er afgørende, at effekterne af en mere effektiv europæisk lufttrafikstyring ses i sammenhæng med, at luftfarten pr. 1. januar 2012 omfattes af EU's kvotehandelsystem.

Scandinavian Airlines System byder Kommissionens forslag velkommen, som man mener, vil have en positiv indvirkning på sikkerheden, miljøet, effektiviteten og økonomien inden for luftfartsområdet.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.

Meddelelsen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser. Konsekvenser af de forslag, som hører under SES II-pakken, er vurderet i de konkrete grundnotater herom.

5. Nærhedsprincippet

Konsekvenserne af SES II-pakken er vurderet i de konkrete forslag til lovgivning.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er positiv over for etablering af det fælles europæiske luftrum. Regeringen hilser det derfor velkomment, at Kommissionen har fremlagt en pakke, der skal sætte skub i det fælles europæiske luftrum.

Regeringen finder, at det i den forbindelse er væsentligt at fokusere på realiseringen af det fælles europæiske luftrum og ikke så meget på de enkelte elementer hertil. Regeringen finder det videre væsentligt, at man undgår unødige administrative forpligtelser og opgaver.

Regeringen er tilfreds med, at Kommissionen nu foreslår en præstationsorienteret tilgang, så der sikres fremdrift i etableringen af det fælles europæiske luftrum.

Endvidere finder regeringen, at det er væsentligt at understrege betydningen af en PAN-europæisk tilgang til det fælles luftrum, dvs. en tilgang på et bredt europæisk plan.

Endelig finder regeringen, at det er vigtigt at fremhæve SESAR's betydning (den tekniske platform) og herunder ikke mindst industriens bidrag til SESAR-arbejdet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen har ikke været drøftet og forventes ikke at blive gjort til genstand for selvstændig behandling.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.