



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.1.2007  
KOM(2006) 819 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG  
REGIONSUDVALGET**

**Handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne**

{SEK(2006) 1686}  
{SEK(2006) 1687}

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG  
REGIONSUDVALGET**

**Handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne**

- (1) Liberaliseringen af den europæiske luftfartssektor har været en stor **succes**: Lufttrafikken i Europa er tredoblet mellem 1980 og 2000. Mellem 1992 og 2005 er antallet af ruter mellem EU-lufthavne steget 150%. EU's borgere kan nu nyde godt af et bredt udbud af flyforbindelser til en overkommelig pris.

Der er truffet konkrete foranstaltninger i Fællesskabet til opretholdelse af denne vækst, mens sikkerheden og effektiviteten samtidig er fastholdt på et højt niveau.

- Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) blev etableret i 2002 for at rationalisere de europæiske aktiviteter inden for flyvedygtighed.
- Lovpakken om et fælles europæisk luftrum, der blev vedtaget i 2004, tilsigter en omfattende reform af lufttrafikstyringssektoren for at øge sikkerheden og effektiviteten i det europæiske luftrum.

- (2) Hvis udviklingen følger de nuværende tendenser, fordobles flytrafikken på 20 år. Det vil klart få alvorlige miljømæssige følger. Kommissionen har taget fat på dette spørgsmål med en række initiativer rettet mod en internalisering af de eksterne omkostninger ved transport og en reduktion af luftfartens bidrag til drivhusvirkningerne.

Midtvejsevalueringen af Kommissionens hvidbog om transport fra 2001<sup>1</sup> erkender behovet for foranstaltninger til reduktion af de negative miljømæssige følger af den hurtige vækst i trafikken. Dette dokument har til formål at optimere brugen af eksisterende infrastruktur, fremme udnyttelsen af teknologiske udviklinger, forbedre sikkerheden og effektiviteten og forbedre planlægningsrammerne for ny infrastruktur, når behovet herfor opstår.

- (3) I et moderne samfund er **forbindelser** grundlaget for økonomisk konkurrenceevne, social og regional samhørighed og kulturel udvikling. Derfor er de økonomiske og kommercielle behov, som globaliseringen medfører, ikke den eneste drivkraft bag den voksende efterspørgsel efter lufttransport. Efterspørgslen efter flyrejser stiger også som følge af en udvikling af de samfundsmæssige og kulturelle behov.
- (4) Efter at have liberaliseret lufttransportmarkedet ved at etablere det indre marked og tage fat på "mætningen af luftrummet" gennem initiativet til et fælles europæisk luftrum vil Kommissionen nu fokusere på lufthavnene. Kapaciteten vil ikke kunne følge med efterspørgslen og risikerer at blive den mest **begrænsende faktor** for lufttransporten. Følgevirkningerne for netværket af dette svageste led truer hele lufttransportkædens effektivitet. Da lufttransporten opfattes som drivkraften bag den

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 314.

økonomiske vækst, risikerer det desuden at underminere den europæiske økonomis samlede konkurrenceevne.

- (5) Lufthavne har stor **økonomisk betydning**, både lokalt og globalt. Mens de europæiske lufthavnsoperatører beskæftiger omkring 120 000 medarbejdere direkte til betjening af 580 mio. passagerer om året, andrager det samlede antal ansatte i lufthavnene 1,1 mio., når man indregner medarbejdere ved flyselskaber, vedligeholdelse, catering, detailhandel og flyveledelse.

Lufthavnssektoren **skaber** i gennemsnit 925 direkte jobs pr. million arbejdsenheder<sup>2</sup>. For 31 % af virksomhederne er det at ligge nær ved en større lufthavn en central **faktor, når der vælges beliggenhed** for fremstillingsvirksomheder. For bank- og forsikringstjenester udgør lufttransport op mod 50 % af det samlede transportbehov<sup>3</sup>.

En effektiv lufttransportbranche bidrager derfor til de mål, der er fastlagt i Lissabon-dagsordenen.

## 1. DEN FORVENTEDE "KAPACITETSKLEMME"

- (6) Lufthavnskapacitet er en funktion af både **start- og landingsbaner og infrastruktur på jorden**. Start- og landingsbanekapaciteten svarer til det maksimale antal fly, der lander og/eller starter under hensyntagen til de fysiske begrænsninger, der har indflydelse på sikkerheden såsom turbulens i slipstrømmen fra andre fly. Kapaciteten af infrastrukturen på jorden svarer til terminalernes fysiske indretning (parkeringspladser og udgange til fly osv.), og hvor effektivt de forvaltes.
- (7) På baggrund af den forventede udvikling i trafikken kommer Europa til at stå over for en **stadig større kløft**<sup>4</sup> mellem kapacitet og efterspørgsel. Det kaldes "kapacitetsklemmen". Hvis de nuværende kapacitetsniveauer ikke øges drastisk, skønnes det, at over 60 europæiske lufthavne vil have en voldsomt stor trafiktæthed og de 20 førende lufthavne vil være mættet mindst 8-10 timer om dagen i 2025.
- (8) En sådan trafiktæthed vil sandsynligvis få alvorlige følger for luftfartsselskabernes evne til at opretholde deres flyveplaner, især i hovedlufthavne, og vil derfor resultere i en mindre effektiv europæisk lufttransportbranche. For stor trafiktæthed vil også medføre **miljø- og sikkerhedsmæssige omkostninger**, da tætheden og kompleksiteten af operationerne vil nå et hidtil uset niveau.

Kapacitetsklemmen i lufthavnene udgør en **trussel** mod sikkerheden, effektiviteten og konkurrenceevnen hos alle aktører, der er involveret i transportforsyningskæden.

<sup>2</sup> En arbejdsenhed er enten én passager eller 0,1 ton fragt.

<sup>3</sup> Det Internationale Lufthavnråd og York Aviation, "The social and economic impact of airports in Europe" (Europæiske lufthavnes sociale og økonomiske virkninger), 2004.

<sup>4</sup> Undersøgelse af lufthavnskapacitet foretaget i fællesskab af Den Europæiske Konference for Civil Luftfart og Eurocontrol: "Challenges to Growth" fra 14. december 2004, der er offentliggjort på Eurocontrols websider på adressen [http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04\\_report.pdf](http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04_report.pdf)

## 2. EN STRATEGISK VISION FOR HÅNDTERING AF KAPACITETSKLEMMEN

- (9) Der findes ikke **noget patentløsning** på en så kompliceret sag. Ud over en mangfoldighed af aktører og operationernes yderst tekniske natur er lufthavnssektorens planlægningshorisonter også noget af en udfordring:
- Det tager op til 5-10 år eller længere at tilvejebringe ny infrastruktur
  - Det kræver 1-5 år at planlægge og optimere brugen af eksisterende start- og landingsbaner, herunder det omgivende luftrum.
- (10) Mellem midten af september 2005 og starten af 2006 hørte Kommissionen de berørte parter i bestræbelserne på at finde mulige løsninger på den manglende lufthavnskapacitet. Svarene fra offentlige organer, luftfartsselskaber, lufthavnsoperatører, piloter, luftfartstjenesteudbydere, eksperter, private borgere og miljøorganisationer udgjorde alle værdifulde input<sup>5</sup>. En af høringens hovedkonklusioner var den **brede enighed om, at problemet eksisterer, og at der er behov for at finde markedsbestemte og miljømæssigt bæredygtige løsninger**. Mange bidragsydere fremhævede nødvendigheden af øget samarbejde og informationsdeling mellem alle de aktører, der er involveret i den operationelle kæde i lufthavnene.
- (11) Diskussionerne om kapacitetsspørgsmålet fandt sted på møderne på højt niveau mellem generaldirektørerne for den civile luftfart under det Forenede Kongeriges formandskab i 2005 og i Salzburg under det østrigske formandskab i maj 2006.
- (12) Der er som resultat af denne høring anført en liste over **aktioner**:
- Behovet for en mere effektiv udnyttelse af **eksisterende start- og landingsbaner** og støtte til ny infrastruktur
  - Der skal tilstræbes en passende balance mellem markedsdrevne løsninger (markedsmekanismer til tildeling af slots) og regulerende foranstaltninger (Det fælles europæiske luftrum og tilsyn med lufthavnssikkerhed)
  - Det Europæiske Fællesskab kunne også støtte lufthavnssektoren gennem sine **finansielle** instrumenter TEN-T, programmer under Den Europæiske Samhørighedspolitik, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden (i henhold til Fællesskabets strategiske retningslinjer for samhørighed og de i de enkelte programmer definerede prioriteter) eller via initiativer såsom SESAR (forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum)
  - Der er for at fremme **sikkerheden** behov for bindende fællesskabsregler, især om sikkerheden på flyvepladsers airside, herunder ikke blot infrastrukturen, men også drift og forvaltning
  - **Sikkerhedsbeskyttelsen i luftfarten (security)** skal være en altafgørende betragtning, når man tilstræber at øge lufthavnskapaciteten.

<sup>5</sup>

Der ligger høringsdokumenter og reaktioner på følgende adresse:  
[http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005\\_11\\_30\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005_11_30_en.htm)

- **Regionale lufthavne** er vigtige for udviklingen af et integreret europæisk lufttransportnet. I så henseende ville det være ønskværdigt at frigøre eksisterende latent kapacitet i regionale lufthavne, forudsat at medlemsstaterne respekterer Fællesskabets retsakter vedrørende statsstøtte<sup>6</sup>. Globale navigationssatellitesystemer kunne yde et betydeligt bidrag til at øge kapaciteten og fleksibiliteten i operationerne i disse lufthavne uden at forøge omkostningerne til lokal infrastruktur. Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at forbedre **adgangen** til sådanne lufthavne med tog- og vejforbindelser, så de kan fungere som aflastningslufthavne.

Med disse elementer in mente vil Kommissionen udvikle fem hovedaktioner:

- Bedre udnyttelse af eksisterende lufthavnskapacitet
- En konsekvent tilgang til flyvesikkerhedsforanstaltninger på flyvepladser
- Fremme af samspil i transportsystemet, integration og samarbejde mellem transportformerne
- Forbedring af lufthavnenes miljøkapacitet og planlægningsrammerne for ny lufthavnsinfrastruktur
- Udvikling og implementering af omkostningseffektive teknologiske løsninger.

Høringen af de berørte parter bekræftede det presserende behov for koordineret handling. Dette dokument indeholder en liste med forslag til konkrete aktioner, der bedst kan gennemføres på EU-niveau. Europa-Kommissionen skal overvåge fremskridtene ved at etablere et observatorium.

### 3. BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE LUFTHAVNSKAPACITET

#### 3.1. Metodologier til kapacitetsevaluering og planlægning på mellemlangt sigt

- (13) En kapacitetsvurdering bør baseres på en præcis **opgørelse** af lufthavnenes nuværende og planlagte fly- og passagertal. For nuværende findes der ikke en sådan opgørelse, der dækker hele Europa. Desuden bruger lufthavnene forskellige metoder og taksonomier ved vurderingen af deres kapacitet. Det gør det vanskeligt at foretage sammenligninger og benchmarking.

Eurocontrol, Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, støtter Kommissionen ved implementeringen af det fælles europæiske luftrum ved at gennemføre en række tekniske aktiviteter med henblik på at forberede et udkast til gennemførelsesbestemmelser, der kan danne grundlag for et kommissionsforslag til vedtagelse efter udvalgsproceduren.

---

<sup>6</sup> Artikel 87-89 i traktaten om Det Europæiske Fællesskab og EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne - EUT C 312 fra 9.12.2005.

Kommissionen foreslår at bruge denne fremgangsmåde til udvikling af gennemførelsesbestemmelser om fælles definitioner og fælles analytiske redskaber til vurdering af flyvepladskapacitet samt procedurer for inddragelse af lufthavnsoperatører i planlægningen af kapaciteten på mellemlangt sigt.

- (14) Eurocontrol har udviklet en systematisk og velfungerende proces for planlægning af lufttrafikstyringskapaciteten på europæisk plan. Kommissionen foreslår at udvide anvendelsen heraf til planlægning af lufthavnskapaciteten, hvorved sektoren ville få en samlet oversigt over lufthavnskapacitetsspørgsmål i Europa. Kommissionen vil indbyde medlemsstaterne, relevante myndigheder og berørte parter til at danne et observatorium for lufthavnskapacitet, som skal **føre tilsyn** med denne planlægningsproces. Observatoriet, som kunne påbegynde arbejdet i 2007, ville blive et forum for udveksling og overvågning af data og information om lufthavnskapacitet, der giver mulighed for et paneuropæisk overblik over dette vigtige anliggende.

Kommissionen vil bemyndige Eurocontrol til at udvikle harmoniserede lufthavnskapacitets- og evalueringsmetodologiske redskaber først i 2007.

Dette observatorium for lufthavnskapacitetsplanlægning på mellemlangt sigt under Kommissionens auspicer vil bruge kapacitetsopgørelsen på europæisk plan til at øge bevidstheden og informationsgraden om regionale kapacitetsbehov og vil udarbejde en årlig rapport herom.

### 3.2. Lufthavnsslots og flyveplaner:

- (15) I Europa skal flyoperatørerne indsende en flyveplan mindst en time før flyafgangen. De modtager derefter en lufttrafikreguleringsslot (ATFM-slot), som svarer til det tidspunkt, hvor flyet kan lette, uden at lufttrafikreguleringssystemet overbelastes med trafik. ATFM-slots tildeles typisk, når der er mangel på iboende kapacitet i flyvekontrolcentre eller lufthavne<sup>7</sup>, eller når der optræder uventede begrænsninger i kapaciteten (f.eks. forårsaget af tåge, tordenvejr, svigt i de tekniske systemer osv.).

I praksis foregår der ikke en systematisk verificering af flyveplaner i forhold til lufthavnsslots, hvilket griber forstyrrende ind i den optimale udnyttelse af disse slots. En af bivirkningerne er, at flyene lægger beslag på taxi-, start- og landingsbanekapacitet længere end nødvendigt, hvilket får negative følger for miljøet.

Eurocontrol fik i 2005 til opgave at udvikle gennemførelsesbestemmelser om ATFM i nært samarbejde med Kommissionen<sup>8</sup>. Udkastet til gennemførelsesbestemmelser forventes fremlagt for Udvalget for det Fælles Luftrum i starten af 2007.

<sup>7</sup> 50% af ATFM-forsinkelserne i Europa skyldes lufthavne.

<sup>8</sup> Art. 9 i luftrumsforordningen: Forordning (EF) nr. 551/2004 af 31. marts 2004.

- (16) Om nødvendigt kunne artikel 14 i forordningen om tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter<sup>9</sup> modificeres, så de kompetente lufttrafikstyringsmyndigheder tvinges til at forkaste en flyoperatørs flyveplan, når et luftfartsselskab ikke har den krævede lufthavnsplot.
- (17) I henhold til rammeforordningen om et fælles europæisk luftrum<sup>10</sup> er Eurocontrol også blevet bedt om at yde Kommissionen teknisk bistand ved udarbejdelsen af en statusrapport til den 20. april 2007 til Rådet og Europa-Parlamentet om gennemførelsen af lovgivningen om et fælles europæisk luftrum.

Under det mandat, Eurocontrol har fået om ATFM-foranstaltninger, vil der i nært samarbejde med Kommissionen blive foreslået løsninger til sikring af konsekvens i forholdet mellem lufthavnsplots og flyveplaner samt fremsat anbefalinger om nødvendige ændringer i den relevante lovgivning. Der vil blive indhentet en udtalelse om gennemførelsesbestemmelserne for AFTM i Udvalget for det Fælles Luftrum. Kommissionen vil også evaluere konklusionerne i 2007-rapporten om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og de potentielle følger for lufthavnsoperationerne.

### 3.3. Forøgelse af forudsigeligheden og reduktion i lufthavnsforsinkelser via samarbejdsbaserede beslutningsprocesser:

- (18) Forudsigelighed har stor betydning for luftfartsselskaber og lufthavne ved forvaltning af driften. For eksempel indbygger luftfartsselskaberne en "stødpude" i deres tidsplaner, som gør det muligt at absorbere uventede forsinkelser i flyenes ankomst- og afgangstidspunkter. En reduktion i denne stødpude på fem minutter ville være ca. 1 000 mio. euro værd i form af bedre udnyttelse af fly- og lufthavnsressourcer.
- (19) Desuden skal "luftfartsselskaber, lufthavne, flyveledelse og lufttrafikreguleringen ændre deres "insulære synsvinkel" til et mere overordnet fokus på luftfartens resultater"<sup>11</sup>. Ved at styrke **beslutningstagningsmulighederne** gennem informationsdeling mellem alle lufthavnspartnere tilføres driften af ikke blot individuelle lufthavne men, hvad vigtigere er, også lufthavnsnettet mange kvantitative og kvalitative fordele. Denne brede informationsdeling i institutionaliseret form kaldes samarbejdsbaserede beslutningsprocesser. Samarbejdsbaserede beslutningsprocesser i lufthavne ville reducere dominoagtige forsinkelser på netværksplan og hurtigere genetablering af planmæssig drift efter vejrmæssige og andre forstyrrelser med spild af lufthavnskapacitet til følge.

<sup>9</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18 januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne senest ændret ved forordning (EF) 793/2004 af 21. april 2004.

<sup>10</sup> Artikel 12, stk. 2 i forordning (EF) 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum.

<sup>11</sup> "Report on Punctuality Drivers at Major European Airports" (rapport om punktlighedsfremmende faktorer i større europæiske lufthavne) s. 48, udarbejdet af Performance Review Unit (Eurocontrols kontor for præstationsmåling), maj 2005.

- (20) Kommissionen mener, at samarbejdsorienteret beslutningstagning mellem lufthavns-partnerne kan medføre betydelige fordele ved driften af lufthavnsnettet som helhed, hvis man får en kritisk deltagermasse. Øget driftsmæssig effektivitet menes også at ville medføre ønskværdige miljøfordele.

Kommissionen foreslår at give Eurocontrol til opgave at udvikle gennemførelsesbestemmelser for indførelsen af samarbejdsbaserede beslutningsprocesser i europæiske lufthavne i 2008.

#### **4. EN KONSEKVENT TILGANG TIL FLYVESIKKERHEDSFORANSTALTNINGER I LUFTHAVNE**

##### **4.1. Udvidelse af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs ansvar for sikkerhedsbestemmelser for flyvepladser**

- (21) Intensiv udnyttelse af flyvepladser og forøget beflyvning kræver højere sikkerhedsniveauer. Flyvepladser har været det mindst sikkerhedsregulerede led i luftfartskæden. Frivillige bestræbelser fra gruppen af myndigheder med ansvar for lufthavnssikkerheden<sup>12</sup> har givet bemærkelsesværdige resultater. Der er imidlertid behov for fælles bindende regler for at sikre de europæiske borgere ensartet flyvesikkerhed, som der slås til lyd for i de nye krav til flyvepladssikkerhed fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Da medlemsstaterne desuden ikke implementerer ICAO's bestemmelser ensartet, er der ikke samme betingelser for de enkelte lufthavnsoperatører<sup>13</sup>, og det tvinger de selskaber, der driver flyvepladser i forskellige medlemsstater, til at anvende uensartede nationale eller sågar lokale sikkerhedsbestemmelser.
- (22) Som bebudet vil Kommissionen derfor vedtage et lovforslag om at udstrække EASA's rolle til at omfatte flyvepladssikkerhed<sup>14</sup>. Der blev i 2005 gennemført en foreløbig konsekvensanalyse for et "udvidet EASA". EASA skal i løbet af 2006 udarbejde sin egen holdning i sagen efter indgående høring af de berørte parter via agenturets "Notice of Proposed Amendment"-procedure, der bebuder foreslåede ændringer.

Kommissionen planlægger at vedtage et lovgivningsforslag om sagen først i 2008.

<sup>12</sup> GASR blev etableret i 1996 og omfatter i dag 27 europæiske stater.

<sup>13</sup> Bilag 14, kapitel 1, afsnit 1.3 og manualen om certificering af flyvepladser (Manual on Certification of Aerodromes - Dok. 9774 fra oktober 2001).

<sup>14</sup> Meddelelse om udvidelse af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs opgaver, En agenda for 2010, KOM(2005) 578 endelig af 15. november 2005.

#### **4.2. Udnyttelse af globale navigationssatellitesystemer (GNSS) for at øge lufthavnssikkerheden.**

- (23) EU har i lang tid investeret i udvikling af satellitbaseret navigation. På trods af ICAO's anbefalinger og eksistensen af certificerede luftbårne luftfartselektroniksystemer udnyttes sådanne systemer ikke i bredt omfang i dag. Fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt kunne GNSS åbne mulighed for endnu en kilde til positionsinformation. GNSS bidrager til at forebygge "Controlled Flight into Terrain" (havarier til trods for at besætningen egentlig har fuld kontrol over flyet), der stadig er den væsentligste årsag til dødsulykker, især med de mindst avancerede fly. GNSS kunne også muliggøre større fleksibilitet i udformningen af indflyvnings- og startruter for at undgå hindringer, reducere støjvirkninger samt tillade sikker drift af mere tætliggende lufthavne eller start- og landingsbaner.

Kommissionen vil muliggøre certificering af EGNOS/Galileo-signaler i rummet og inddrage GNSS-udnyttelse i den europæiske radionavigationsplan. SESAR-programmet forventes at medføre en omfattende inddragelse af GNSS i de operationelle ATM-processer, som vil medføre fordele for "gate til gate"-netværket.

### **5. FREMME AF SAMSPIL I TRANSPORTSYSTEMET**

#### **5.1. Forbedring af adgangen til lufthavne og samspillet mellem transportformer:**

- (24) Luft- og jernbanetransporten bør gøres mere komplementær. Der findes mindst tre grænseflader mellem luftfart og jernbanetrafik, som hver især giver samfundet som helhed specifikke fordele, og som også vil få positive følger for miljøet:

- Forbindelser til storbyen med en gavnlig reduktion i vejtrafiktætheden og bedre luftkvalitet omkring lufthavnene til følge
- Forbindelser til regionen med samme fordele som ovenfor og den yderligere fordel, at lufthavnens befolkningsunderlag øges
- Forbindelser mellem lufthavnen og storbyområder via højhastighedstog med samme fordele som ovenfor og yderligere muligheder for, at slots til kortdistanceflyvninger kan frigøres til langdistanceflyvninger, hvilket giver lufthavne og luftfartsselskaber højere produktivitet inden for samme tidsrum.

Konventionelle jernbaneforbindelser kan spille en vigtig rolle, og der bør tilskyndes til udvikling af forbindelser til sekundære og regionale lufthavne via tilskud fra medlemsstater og Fællesskabet.

Stockholms Arlanda lufthavn (cirka 17 millioner passagerer om året) har tre underjordiske jernbanestationer. Den ene er til nationale jernbaneforbindelser, og de to andre, der ligger i hver sin ende af lufthavnen, bruges af hurtigtoget Arlanda Express. Arlanda Express har forbindelser til hovedstaden 4-6 gange i timen og klarer de 45 km på 20 minutter med hastigheder på op til 200km/t. Hvis toget er mere end to minutter forsinket, kan passagererne kræve refusion af hele billetprisen uanset grunden til forsinkelsen.

- (25) Der er behov for effektive, samordnede infrastrukturer og for en bedre fordeling mellem transportmidler på adgangsvejene til lufthavnen. Kommissionen vil i højere grad rette opmærksomheden og ressourcerne mod at fremme og finansiere intermodale infrastrukturanlæg. Sådanne projekter kan støttes via den europæiske samhørighedspolitik og fortsat være berettigede til støtte fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden.

Der er fortsat midler til rådighed fra TEN-T og Den Europæiske Regionaludviklingsfond og Samhørighedsfonden til transportsamordningsprojekter i perioden 2007-2013. Kommissionen opfordrer også medlemsstaterne til at støtte udviklingen af intermodale knudepunkter i lufthavnene (jernbaneforbindelser til og stationer i lufthavnene), som fremmer effektiviteten af både jernbane- og lufttransporten.

## **5.2. Intermodalitet mellem luft- og jernbanetransport**

- (26) Det, der hovedsagelig bestemmer passagerernes valg af transportform, er relativt stabilt og lige betydningsfuldt på tværs af Europa. Passagererne vælger jernbanen som mulighed, når tid, billetpris, hyppighed, adgang osv. giver dem fordele, og vælger at flyve, når den transportform er fordelagtig. Udviklingen af intermodalitet skal derfor tilstræbe at arbejde i samklang med og støtte passagerernes markedsbetingede valg. Faktorer som information, billetudstedelse, sprog, integration af tjenester og andre spørgsmål spiller en rolle ved den fortsatte optimering af tjenesterne.

Den væsentligste grund til at tilskynde til brug af jernbanen som komplement til luftfart bør koncentrere sig om at gøre jernbaneproduktet mere tiltrækkende. Det vil tilskynde passagererne til at prøve jernbanen både ved rejser til destinationer længere væk og ved overførsel til/fra lufthavnen. På baggrund af en stigning i efterspørgslen vil mange af de sekundære spørgsmål blive løst i yderligere samarbejde med operatørerne og via feedback fra kunderne. Intermodalitet mellem luft- og jernbanetransport anses ikke for at være den primære måde at løse den for store trafiktæthed i lufthavnene på, fordi løsningen generelt kun giver en virkning, der svarer til et eller to års vækst i flytrafikken. Den hjælper dog med til at opnå større effektivitet i transportsystemet og i lufthavnene i særdeleshed. Desuden vil det reducere lufthavnenes miljømæssige byrder. En af konklusionerne på forummet til fremme af intermodalitet mellem luft- og jernbanetransport (Rail-Air Intermodality Facilitation Forum), der fandt sted mellem september 2003 og juni 2004, var, at mangelen på integrerede fly- og togbilletter blev opfattet som en hindring for videreudviklingen af intermodalitet mellem luft- og jernbanetransport med hensyn til tjenester og interesse fra passagerernes side.

Kommissionen agter at tilskynde til integreret udstedelse af fly- og togbilletter og vil offentliggøre et høringsdokument om spørgsmålet først i 2007.

## 6. NY INFRASTRUKTUR I LUFTHAVNE KRÆVER NØJE OVERVEJELSER

### 6.1. Forbedring af lufthavnenes miljømæssige kapacitet (støj)

(27) Følsomhed over for flystøj er en stærkt hæmmende faktor for udviklingen af lufthavne. Den fuldstændige udfasning af de mest støjende ældre fly (de såkaldte kapitel-2 fly) fra og med 1. april 2002 betød et stort fremskridt for støjklimate omkring lufthavnene. I lyset af den forventede vækst inden for luftfartsaktiviteterne kan denne forbedring imidlertid hurtigt blive udhulet, og direktiv 2002/30/EF om indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner gør det muligt at udfase de mest støjende kapitel-3 fly under overholdelse af en række betingelser, der tilstræber at implementere den såkaldte afbalancerede strategi.

- Den afbalancerede strategi for støjstyring, der blev vedtaget på ICAO-forsamlingen i 2001, giver deltagerstaterne i ICAO en international strategi til styring af flystøjsproblemer i den enkelte lufthavn på en måde, der tilgodeser miljøet og er økonomisk ansvarlig. Den omfatter fire hovedelementer:
  - Nedsikring af flystøj ved kilden
  - Foranstaltninger til fysisk planlægning og forvaltning
  - Støjdæmpning ved operationelle procedurer
  - Støjdæmpende driftsrestriktioner for fly
- Støjdæmpende driftsrestriktioner for fly bør ikke anvendes i første omgang, men først efter en overvejelse af de fordele, andre elementer kan bibringe. Den afbalancerede strategi udgør en ramme for vurdering, høring og beslutningstagning, som tager alle berørte parter synspunkter i betragtning.
- Principperne i den afbalancerede støjstrategi er blevet inkorporeret i fællesskabslovgivningen<sup>15</sup>.

Der blev i 2006 iværksat en undersøgelse af direktivets gennemførelse med en analyse af de ændringer, der er sket i støjniveauerne i Fællesskabets lufthavne siden direktivets ikrafttrædelse.

Medlemsstaterne skal ved overvejelsen af en afbalanceret støjstrategi også tage behørigt hensyn til bestemmelserne i direktivet om ekstern støj (2002/49/EF), som skal gennemgås i 2009.

I 2007 udarbejdes der en rapport om direktivets gennemførelse, og Kommissionen vil beslutte, om der er behov for et forslag til ændring af direktivet.

<sup>15</sup> Principperne er forankret i direktiv 2002/30/EF med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne, EFT L 85 af 28.3.2002, s. 40.

## 6.2. Forbedring af planlægningsrammerne for ny lufthavnsinfrastruktur:

- (28) Der er betydelige **muligheder for forbedringer** i den fysiske planlægning og forvaltning i EU:
- Det er kun de færreste medlemsstater, der forelægger lufthavnsplaner for planlægningsmyndighederne og offentligheden, hvori der er indeholdt information om langtidsprojektering for lufthavnsinfrastrukturen, herunder områder, der berøres af begrænsninger af hindringer og høje støjniveauer.
  - Det er kun halvdelen af medlemsstaterne, der faktisk integrerer alle informationer om lufthavne og driftens indvirkninger på det omgivende område.
  - Ved at gøre det til almindelig praksis at offentliggøre langsigtede lufthavnsplaner og arealanvendelsesplaner ville man forbedre informationsadgangen og -kvaliteten for offentligheden og bidrage til at sikre, at offentligheden holdes ordentligt orienteret.
- (29) Gode politikker for den fysiske planlægning skal også ses i sammenhæng med den **afbalancerede strategi** for støj og de muligheder, der ligger i GNSS. De eksisterende ordninger skal gennemgås med henblik på at sikre, at de kompetente myndigheder råder over langsigtede lufthavnsplaner, og at sådanne oplysninger er tilstrækkeligt koordineret med den fysiske planlægning.
- (30) Med henblik på at fremme et effektivt lufttransportsystem skal der tages højde for oplysninger, der stammer fra kapacitetsberegninger og fra den fysiske planlægning, når man koordinerer og evaluerer de regionale og netværksmæssige kapacitetsbehov som helhed.
- (31) En forenkling og fremskyndelse af planlægningsprocedurerne kræver samarbejde mellem medlemsstaterne og koordinering mellem medlemsstaterne og Kommissionen, især hvor det vedrører projekter af fælles europæisk interesse. Målet bør være en tidsramme på fem år for planlægning, godkendelse og bygning, idet man samtidig fastholder de relevante standarder og efterlever den relevante miljølovgivning, herunder en vurdering af indvirkningen på miljøet og strategiske retningslinjer for miljøvurdering.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kommissionen vil sammen med eksperter fra medlemsstaterne og de berørte parter forsøge at forenkle procedurerne samt udvikle en anbefaling vedrørende <b>retningslinjerne for bedste praksis</b> for at fremme en forbedret koordinering af lufthavnsplaner og arealanvendelsesplaner i bredere forstand. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 7. UDVIKLING OG IMPLEMENTERING AF NYE TEKNOLOGIER

- (32) Kommissionen har i sine forskningsrammeprogrammer ydet støtte til en række projekter om avancerede systemer til styring og kontrol på jorden (A-SMGCS). Disse teknologier har nu nået en tilstrækkelig udviklingsgrad. Desuden har programmet opnået anerkendelse på globalt plan og ført til harmonisering via ICAO.
- (33) Konceptet A-SMGCS' overvågnings- og kontrolelement kan under alle vejrforhold være meget effektivt til at sikre det højeste sikkerhedsniveau med samtidig understøttelse af fortsat vækst i flyvninger.

Det avancerede system til styring og kontrol på jorden, A-SMGCS, er et system, der tilvejebringer ruteføring, styring og overvågning af fly og køretøjer, så det normerede antal bevægelser på jorden fastholdes under alle vejrforhold inden for flyvepladsens sigtbarhedsbestemte operationelle niveau med samtidig bevarelse af det krævede sikkerhedsniveau.

Overvågnings- og kontrolfunktionerne er blevet afprøvet og udnyttet i en sådan grad, at præstationskravene er tilstrækkeligt udviklede til, at de kan anvendes som retningslinjer for implementeringen af disse to funktioner i et A-SMGCS-system.

- (34) SESAR-programmet vil udvikle nye teknologier, der tilsigter at videreudvikle sikkerheden og effektiviteten i lufthavnsoperationerne. Her gælder specielt, at:
- nye indretninger til forudsigelse og detektion af turbulens i slipstrømmen fra andre fly vil muliggøre en sikker reduktion i minimumsafstanden mellem flyene
  - nye sensorer vil muliggøre fjernstyring af operationer fra kontrollårnet
  - nye generationer af redskaber til lufthavnenes airside-udnyttelse vil gøre det muligt at optimere bevægelserne på jorden.
- (35) Udvikling af et systemdækkende informationsstyringssystem vil resultere i en samarbejdsbaseret beslutningsproces i hele lufttransportsektoren og forventes at øge forudsigeligheden og effektiviteten af fly- og lufthavnsoperationer yderligere. En sådan øget operationel effektivitet vil også medføre miljømæssige fordele.
- (36) Teknologier som radiofrevensidentifikation (RFID), som højner den interne logistiske effektivitet i lufthavne, kunne også bidrage til at overvinde overbelastningen af kapaciteten. I overbelastede lufthavne kan forsinkede afgangse få alvorlige følger for planlægningen af slots og flyvninger.

Nye teknologier som radiomærkning af boardingkort og bagage kan medvirke væsentligt til at reducere de 10 % af forsinkelserne, der skyldes at passagerer ikke dukker op ved udgangen<sup>16</sup>. Systemet ville gøre det muligt at lokalisere passagererne og eventuelt identificere og fjerne deres indskrevne bagage med større effektivitet.

<sup>16</sup> Se f.eks. det EU-finansierede OpTag-projekt: <http://www.optagconsortium.com/presentation1.htm>.

Disse teknologier vil dog først få deres fulde effekt, hvis der på internationalt plan opnås fælles interoperabilitetsstandarder for radiomærkning og et fælles regelsæt om beskyttelse af passageroplysninger<sup>17</sup>.

Tilstrækkeligt udviklede teknologier såsom A-SMGCS' overvågnings- og kontrolfunktioner bør implementeres i alle europæiske lufthavne. SESAR-programmet vil videreudvikle nye redskaber og systemer, som vil øge lufthavnskapaciteten betragteligt.

## **8. KONKLUSION**

- (37) Kommissionen er parat til at tage udfordringen op fra den forventede "kapacitetsklemme". Nærværende dokument indeholder en handlingsplan på basis af intens høring. Denne handlingsplan (nærmere beskrevet i bilaget) er blevet udformet, så den skaber en balance mellem lovgivningsforslag, finansiel støtte og fremme af en mere koordineret planlægning.
- (38) Alle aktører bør samarbejde om at leve op til udfordringen om at bygge videre på et mere effektivt, sikkert og miljømæssigt forsvarligt lufttransportsystem i Europa, der overholder de ambitiøse mål i Lissabon-strategien.

---

<sup>17</sup>

Disse faktorer vil blive taget op i opfølgningen af Europa-Kommissionens offentlige høring om radiofrekvensidentifikation: [www.rfidconsultation.eu](http://www.rfidconsultation.eu).

## BILAG

|                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Kommissionen vil bemyndige Eurocontrol til at udvikle harmoniserede lufthavnskapacitets- og evalueringsmetodologiske redskaber.                                                                                                    | I begyndelsen af 2007                                                              |
| Et observatorium for planlægning af lufthavnskapacitet på mellemlangt sigt under Kommissionens auspicier vil øge bevidstheden og informationsgraden om regionale kapacitetsbehov ved at afgive en årlig rapport.                   | 2007                                                                               |
| Det mandat, Eurocontrol får til ATFM-foranstaltninger, vil føre til forslag om løsninger til sikring af konsekvens i forholdet mellem lufthavnsslots og flyveplaner sammen med de nødvendige ændringer i den relevante lovgivning. | Første kvartal 2007 for resultater af mandatet – 2008 for tilpasning af lovgivning |
| Et forslag til lovgivning om udstrækning af EASA til lufthavnsoperationer.                                                                                                                                                         | I begyndelsen af 2008                                                              |
| Kommissionen vil muliggøre certificering af EGNOS/Galileo-signaler i rummet og medtage GNSS-udnyttelse i den europæiske radionavigationsplan.                                                                                      | Fra 2008                                                                           |
| SESAR-programmet forventes at medføre en omfattende inddragelse af GNSS i de operationelle ATM-processer.                                                                                                                          | 2007                                                                               |
| Midler fra TEN-T, fra den europæiske samhørighedspolitikks programmer via Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden til transportsamordningsprojekter, der lever op til støttekriterierne.                   | Fra og med 2007                                                                    |
| Kommissionen har til hensigt at tilskynde til integreret udstedelse af fly- og togbilletter og vil offentliggøre et høringsdokument om emnet.                                                                                      | I begyndelsen af 2007                                                              |
| Udarbejdelse af en rapport om gennemførelsen af støjdirektivet med henblik på om nødvendigt at ændre lovgivningen.                                                                                                                 | 2007 - 2008                                                                        |
| Udvikling af retningslinjer for bedste praksis og forenkling af procedurerne for at fremme koordinering af lufthavnsplaner.                                                                                                        | 2007                                                                               |
| Tilstrækkeligt udviklede teknologier såsom A-SMGCS' overvågnings- og kontrolfunktioner bør implementeres tidligst muligt i alle europæiske lufthavne.                                                                              | Fra og med 2007                                                                    |
| SESAR-programmet vil videreudvikle nye                                                                                                                                                                                             | 2007 - 2013                                                                        |

|                                                                                                                                                                       |                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| redskaber og systemer, som vil øge lufthavnskapaciteten betragteligt.                                                                                                 |                           |
| Kommissionen vil også se på konklusionerne i 2007-rapporten om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og de potentielle følger for lufthavsoperationerne.    | Fra og med midten af 2007 |
| Kommissionen vil give Eurocontrol til opgave at udvikle gennemførelsesbestemmelser for indførelsen af samarbejdsbaserede beslutningsprocesser i europæiske lufthavne. | 2008                      |