



Journalnr. SLV 07-2055-0022/ TRM 222-104

Supplerende grundnotat om Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om masterplanen for lufttrafikstyring (ATM-Masterplanen) KOM(2008) 750

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

EU ønsker at udvikle en ny type lufttrafikstyringssystem, der giver en sikker og effektiv lufttransport i de kommende 30 år. Systemet er afgørende for, at det fælles europæiske luftrum kan blive til virkelighed.

Derfor har et konsortium bestående af relevante repræsentanter fra hele branchen udarbejdet en masterplan for udviklingen og implementeringen af et nyt lufttrafikstyringssystem. Da masterplanen skal godkendes af Rådet, er Kommissionen blevet bedt om at vurdere den.

Kommissionen vurderer, at planen indeholder de nødvendige redskaber til at nå de samfundsmæssige mål om øget kapacitet, bedre sikkerhed og mindre miljøbelastning. Kommissionen anbefaler derfor, at Rådet godkender planen.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 14. november 2008 fremlagt sin meddelelse om en masterplan for lufttrafikstyring. Meddelelsen er modtaget i dansk sprogversion den 18. november 2008.

Baggrunden for masterplanen for lufttrafikstyring er, at EU ønsker at udvikle en ny generation af et lufttrafikstyringssystem, der er i stand til at opretholde en sikker og effektiv lufttransport i hele EU de kommende 30 år. Systemet er afgørende for, at det fælles europæiske luftrum kan blive til virkelighed.

Der er derfor etableret et udviklingsprogram, benævnt SESAR, som består af tre faser: En definitionsfase, en udviklingsfase og en implementeringsfase. Definitionsfasen er nu afsluttet og der er på den baggrund fremlagt en masterplan for, hvad der skal ske i udviklings- og implementeringsfasen.

Masterplanen er udarbejdet af et selvstændigt konsortium (SESAR-konsortiet), som består af interessenter fra både Europa og resten af verden.

Med Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 er der oprettet et Fællesforetagende til at styre aktiviteterne i udviklingsfasen i overensstemmelse med masterplanen. Fællesforetagendet har EU og Eurocontrol som stiftende medlemmer.

Da masterplanen skal godkendes af Rådet, er Kommissionen blevet bedt om at foretage en vurdering af masterplanen, så Rådet kan træffes en afgørelse på et oplyst grundlag. Kommissionen fremlægger med denne meddelelse sin vurdering af masterplanen.

Masterplanens indhold

Masterplanen fastlægger på et overordnet niveau, hvordan det nye lufttrafikstyringssystem skal udvikles og implementeres.

De centrale aspekter af masterplanen er:

(1) Et skift fra luftrumsbaserede til flyvevejsbaserede operationer, så luftfartøjerne kan optimere deres ruter og ankomsttidspunkter.

(2) Samordnet planlægning, så alle parter, der berøres af afviklingen af flytrafikken fra afgangsgate til ankomstgate kan planlægge deres aktiviteter på grundlag af de resultater, som vil frembringes med systemet.

(3) Dynamisk luftrumsstyring i kraft af en forbedret koordinering mellem civile og militære myndigheder.

(4) Nye teknologier, der gør navigationen under flyvningen mere præcis og optimerer afstanden mellem luftfartøjer for at udnytte kapaciteten i luftrummet og i lufthavne maksimalt.

Kommissionens vurdering af masterplanen

Kommissionen har efter ønske fra Rådet foretaget en vurdering af masterplanen med særlig vægt på miljø og risikostyring.

Kommissionen betragter resultatet af definitionsfasen som det p.t. mest solide grundlag for programmets kommende udviklings- og implementeringsfase, selvom programmet løbende skal tilpasses til de udfordringer, der opstår undervejs og masterplanen derfor ikke kan ses som en endelig plan.

Kommissionen vurderer, at planen vil skabe mulighed for at nå de samfundsmæssige mål frem til 2020 om:

- Kapacitetsstigning på 73 % i forhold til 2004
- Betydelig forbedring af sikkerheden
- Reduktion af miljøpåvirkningen på 10 % pr. flyvning sammenlignet med 2005

Hertil kommer, at Kommissionen vurderer, at planen tager højde for de mange risikofaktorer og i øvrigt indeholder de nødvendige risikostyringsværktøjer, så forsinkelser kan undgås.

På den baggrund anbefaler Kommissionen, at Rådet godkender masterplanen.

Kommissionen foreslår endvidere i sin meddelelse en proces for løbende opdateringer af masterplanen, som blandt andet indebærer en høring af Udvalget for det Fælles Luftrum (Single Sky komiteen). Medlemsstaterne udøver i kraft af denne høring fortsat deres kontrol over masterplanen og dennes udførelse.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke dansk lovgivning på området.

3. Høring

Meddelelsen har været i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer samt EU specialudvalget vedr. transport med frist 6. januar 2009:

AOPA Danmark, DANSAM, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Naviair, Københavns Lufthavne A/S, Autoriserede danske flyværksteder, Danish Airline Pilots Association, Flyvebranchens Personaleunion, Havarikommissionen for civil luftfart og jernbane, Billund Lufthavn; Dansk Industri, Kongelig Dansk Aeroklub, SAS, Dansk Erhverv, Dansk Flyvelederforening, Forsvarskommandoen, Flyvertaktisk Kommando

Naviair er enig i Kommissionens konklusion i pkt. 5 vedrørende ATM-masterplanens bidrag til opfyldelse af de af EU fastsatte samfundsmæssige mål på lufttrafiktjenestområdet frem til 2020. Naviair finder, at det er meget ambitiøse mål, der er fastsat og Naviair er i særdeleshed interesseret i at få fastslået, hvor store andele af disse mål, ATM kan bidrage med. I den forbindelse har Naviair hæftet sig ved den i pkt. 2.3 nævnte validering, der skal foretages i udviklingsfasen og vil med interesse følge resultaterne af denne validering.

DI Transport er positivt indstillet overfor masterplanen, men bemærker dog, at rettidighed og høj kvalitet i implementeringen er helt afgørende for den vigtige implementering af det fælles europæiske luftrum (Single European Sky). Virkeliggørelsen af det fælles europæiske luftrum, er samtidig afgørende for, at luftfartserhvervet kan høste markante CO₂-gevinster. DI Transport anbefaler derfor, at der fra dansk side lægges vægt på, at planens risikoelementer konstant holdes opdateret herunder at eventuelt korrigerende handlinger iværksættes uden unødvendige forsinkelser, jf. bl.a. meddelelsens punkt 2.3.6 om risikostyring.

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

Meddelelsen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser.

SESAR-projektet som sådan vil dog ifølge Kommissionen have konsekvenser i form af blandt andet kapacitetsstigninger, forbedring af sikkerheden, reduktion af miljøpåvirkningen og nedbringelse af omkostningerne pr. flyvning, jf. nærmere herom under afsnit 1, *Kommissionens vurdering af SESAR-masterplanen*.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er generelt positivt indstillet overfor masterplanen, og finder at denne vil være et godt udgangspunkt for gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen har endnu ikke været drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe, så de andre medlemslandes holdninger kendes p.t. ikke.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal alene have meddelelse om ATM-masterplanen.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.