



Meddelande om kapacitet, effektivitet och säkerhet på flygplatser

Näringsdepartementet

2007-03-13

Dokumentbeteckning

KOM (2006) 819

Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och social kommittén samt Regionkommittén En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser

SEC (2006) 1686

Fullständig konsekvensbedömning

SEC (2006) 1687

Sammanfattning av konsekvensbedömning

Sammanfattning

Förslaget är en del i ett flygplatspaket vari också ingår kommissionens förslag till direktiv om flygplatsavgifter samt en rapport från kommissionen om tillämpningen av direktivet om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Flygplatspaketet syftar till att uppnå ett mer effektivt utnyttjande av flygplatskapaciteten inom gemenskapen.

Meddelandet innehåller en bakgrund till och beskrivning av ett antal pågående eller planerade åtgärder för att öka kapaciteten, effektiviteten och säkerheten på Europas flygplatser. Åtgärderna struktureras i syfte att utgöra en *konsistent handlingsplan*. Skarpa förslag presenteras i huvudsak inte utan istället aviseras kommande åtgärder eller intentioner.

I ett modernt samhälle är *förbindelsemöjligheterna* grunden till konkurrenskraft, social och regional sammanhållning och kulturell utveckling. I en globaliserad värld spelar flyget därför en viktig roll och flygplatserna anses vara en drivkraft för ekonomisk tillväxt. Efter liberaliseringen av flyget genom skapandet av den inre luftfartsmarknaden

och efter att ha vidtagit åtgärder för att minska överbelastningen av luftrummet avser kommissionen nu att inrikta sig på *flygplatserna*.

Det konstateras att det inte kommer att finnas tillräcklig flygplatskapacitet för att klara efterfrågan om denna fortsätter som nu. Om det inte sker en drastisk ökning av nuvarande kapacitet beräknas ca 60 europeiska flygplatser ha mycket hög trafiktäthet och de 20 största flygplatserna kommer att vara överbelastade under uppemot 10 timmar per dag 2025.

Denna överbelastning kommer att få allvarliga konsekvenser. Effektiviteten i lufttransportsystemet (genom ökade förseningar) kommer att minska samtidigt som både de miljö- och säkerhetsmässiga kostnaderna kommer att öka.

Den omfattande konsultation som kommissionen genomfört med berörda aktörer visar på en allmän enighet om att problemen existerar och att marknadsanpassade och miljömässigt hållbara lösningar måste tas fram.

Mot den bakgrunden utvecklar kommissionen en handlingsplan baserad på *fem huvudområden* och som bäst kan vidtas på EU-nivå. Dessa fem huvudområden är följande:

1. Utnyttja den nuvarande flygplatskapaciteten bättre,
2. Tillämpa en konsekvent strategi för säkerhetsåtgärder på flygplatser,
3. Främja sam-modalitet, integrering och samarbete mellan olika trafikslag,
4. Förbättra flygplatsernas miljökapacitet och planeringsramen för ny flygplatsinfrastruktur,
5. Utveckla och genomföra kostnadseffektiva tekniska lösningar.

Utgående från ovanstående huvudområden listar kommissionen, i bilaga till meddelandet, 14 pågående eller planerade *åtgärder*. Kommissionen kommer att följa arbetet genom att inrätta en *observationsgrupp*.

Sverige stöder de bakomliggande *skälen* till kommissionens initiativ. Sverige ser därutöver preliminärt positivt på kommissionens grundläggande ambition att försöka skapa ett *samlat angreppssätt* för att lösa de problem som redovisas

1.1 Innehåll

1. Utnyttja den nuvarande flygplatskapaciteten bättre

Kommissionen avser i början av 2007 ge Eurocontrol i uppdrag att utveckla harmoniserade verktyg för flygplatskapacitet och utvärderingsmetoder.

Observationsgruppen (ovan) kommer att använda kapacitetsbedömningar på europeisk nivå för att öka kunskapen och informationen om regionala kapacitetsbehov och för att utarbeta en årlig rapport om detta.

Eurocontrols uppdrag beträffande flödesplaneringsåtgärder kommer att resultera i möjliga lösningar för att se till att ankomst- och avgångstiderna på flygplatserna stämmer överens med färdplaner och rekommendationer till nödvändiga lagstiftningsåtgärder kommer att lämnas.

Kommissionen kommer därutöver att utvärdera resultatet av 2007 års rapport om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och de eventuella följderna för lufttrafiken.

Kommissionen föreslår också att Eurocontrol får i uppdrag att ta fram genomförandebestämmelser för införandet av processer för *beslutsfattande i samarbete* på europeiska flygplatser under 2008.

2. Tillämpa en konsekvent strategi för säkerhetsåtgärder på flygplatser

Flygplatser är den minst säkerhetsreglerade länken i luftfartskedjan och gemensamma regler är nödvändiga för att garantera en enhetlig nivå på flygsäkerheten. Kommissionen avser därför i början av 2008 att anta ett lagförslag om att utvidga EASA:s roll till att också omfatta flygplats säkerhet.

SESAR (moderniseringen av den europeiska flygtrafiktjänsten) förväntas medföra att GNSS inkluderas i stor skala i de operativa flygtrafikledningsprocesserna, vilket kommer att leda till fördelar för "gate-to-gate-konceptet".

3. Främja sam-modalitet, integrering och samarbete mellan olika trafikslag

Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att stödja utvecklingen av intermodala knutpunkter på flygplatserna (järnvägsförbindelser till och järnvägsstationer på flygplatserna), vilket skulle gynna effektiviteten i transportsystemet som helhet. I detta sammanhang erinras om att det fortfarande finns medel tillgängliga från bl.a. TEN-T och Europeiska regionala utvecklingsfonden.

Kommissionen har därutöver för avsikt att främja kombinerade flyg- och tågbiljetter och kommer i början av 2007 att presentera ett diskussionsunderlag härvidlag.

Direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen gör det möjligt att fasa ut de bullrigaste s.k. kapitel 3-flygplanen under förutsättning att ett visst antal krav är uppfyllda som syftar till att genomföra en s.k. god avvägning. Kommissionen kommer under 2007 att utarbeta en rapport om direktivets genomförande och man kommer att ta ställning till huruvida det finns behov av ändringar av direktivet.

Kommissionen kommer, tillsammans med experter från medlemsstaterna och berörda parter, att försöka förenkla rutinerna samt ta fram en rekommendation om riktlinjer för bästa praxis för att främja bättre koordinering av flygplatsplaner och mer vittomfattande markanvändningsplaner.

5. Utveckla och genomföra kostnadseffektiva tekniska lösningar

Arbetet med SESAR kommer att utveckla nya verktyg och system i syfte att öka flygplatskapaciteten avsevärt. Idag har t.ex. ny teknik för bättre övervaknings- och kontrollfunktioner för trafik på marken utvecklats och bör införas på alla Europas flygplatser.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Inga.

1.3 Budgetära konsekvenser

Inga.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige stöder de bakomliggande *skälen* till kommissionens initiativ. Sverige ser därutöver preliminärt positivt på kommissionens grundläggande ambition att försöka skapa ett *samlad angreppssätt* för att lösa de problem som redovisas. Samtidigt kan konstateras att de flesta av de enskilda åtgärder som redovisas redan pågår eller har aviserats tidigare. Det är dock, av både pedagogiska och effektivitetsskäl, önskvärt att strukturera och fokusera den flora av åtgärder och initiativ som bedöms nödvändiga på området eftersom detta torde kunna leda till ett bättre resultat totalt sett.

Meddelandet medför inte att Sverige i det här läget tar ställning till enskilda åtgärder som presenteras i handlingsplanen.

2006/07:FPM54

Den *observationsgrupp* som kommissionen föreslår bör kunna utgöra ett forum för att bevaka arbetet.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Ej kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Ej kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Ej kända.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Ej känt. Möjligen kommer meddelandet att bli föremål för debatt under våren. De olika konkreta delarna i handlingsplanen som redovisas i meddelandet kommer att behandlas var för sig i det kommande EU-arbetet.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Ej aktuellt.

3.3 Fackuttryck/termer