

## **Skriftlig redegørelse**

### **Redegørelse ”Dansk luftfart 2015” [Nov I]**

#### **Fremsat af transport- og energiminister Flemming Hansen:**

#### **1. INDLEDNING**

Luftfarten har gennem årtier fået stadig større betydning for hele det danske samfund og for den enkelte dansker. Dansk luftfart har undergået store ændringer, og meget tyder på at ændringerne kan blive endnu større de næste 10 år.

Udviklingen i de kommende år rummer både store muligheder og risici for dansk luftfart, og dermed for den enkelte danskers mulighed for at komme hurtigt og effektivt til andre lande eller mellem de forskellige dele af Danmark. Det hænger i høj grad sammen med evnen til at kommunikere og handle med andre lande, udveksle viden og ny teknologi på tværs af landegrænser og deltage i den internationale arbejdsdeling.

Som det fremgår af regeringsgrundlaget, ønsker regeringen at ruste det danske samfund, den enkelte dansker og den enkelte virksomhed bedre til at klare udfordringerne fra en stadig mere åben international økonomi.

Globaliseringen betyder en yderligere åbning af verden, som giver Danmark nye muligheder. En række forudsætninger skal være opfyldt, for at Danmark kan udnytte de muligheder, globaliseringen giver. En af forudsætninger er, at danskerne har adgang til hurtig og billig transport til andre lande, uanset om det er til de øvrige EU-lande, den anden side af Atlanten eller vækstøkonomierne i Sydøstasien.

Udviklingen i luftfarten er en konsekvens af globaliseringen, men samtidig er den billigere og bedre transport en af de væsentlige drivkræfter i globaliseringsprocessen. Luftfarten er i sig selv både en meget global transportform og et erhverv, der i betydeligt omfang er påvirket af globaliseringen. Samtidig er luftfarten en meget sikker transportform.

Internationale flyforbindelser har derfor stigende betydning for danske virksomheders konkurrenceevne, og for de internationale virksomheders beslutninger om hvor de skal lokalisere sig. Direkte internationale flyforbindelser er også en fordel for turisterhvervet i Danmark.

Danskerne er samtidig et meget internationalt orienteret folkefærd, som rejser mere end befolkningen i andre lande. Internationale flyforbindelser er vigtige for både familier, som skal på ferie og for unge, som studerer i udlandet.

Danskerne har i sammenligning med de fleste andre lande betydeligt bedre muligheder for at flyve direkte til en lang række internationale destinationer. Det skyldes i høj grad Københavns Lufthavns status som knudepunkt for blandt andet SAS' ruter til og fra Nordeuropa/Østersøregionen. Det betyder, at Danmark i dag er et af de lande i Europa, der har flest internationale flyforbindelser i forhold til befolkningsunderlaget.

Der er også mulighed for at flyve til internationale destinationer fra flere lufthavne i Jylland. Det gælder ikke mindst fra Billund Lufthavn, hvor der flyves til en lang række internationale destina-

tioner med rute- og charterfly. Også fra bl.a. Aalborg, Esbjerg og Århus er der mulighed for at flyve til visse internationale destinationer. Dermed behøver turister og erhvervsfolk fra Fyn og Jylland ikke altid at skulle flyve via København.

Samtidig er luftfarten med til at binde de forskellige dele af Danmark sammen. Indenrigs-flyruter er vigtige for mange regioner i Danmark, og det er en vigtig lokal beslutning, hvorvidt der skal opretholdes en lufthavn i regionen. Indenrigstrafikken skal fungere effektivt i de dele af landet, hvor grundlaget er til stede.

Det er imidlertid ingen selvfølge, at danskerne også fremover vil have mange flyforbindelser at vælge imellem. I de senere år har vilkårene for luftfarten ændret sig radikalt, blandt andet som følge af liberaliseringen af luftfarten, den øgede konkurrence, fremvæksten af lavprisselskaber og de tragiske begivenheder den 11. september 2001. Denne udvikling har haft mærkbare konsekvenser for luftfartserhvervet.

Liberaliseringen af luftfarten i EU har været årsagen til etableringen af nye lavprisselskaber, der med et andet omkostningsniveau og en anden rutestruktur, har skærpet konkurrencen på luftfartsmarkedet. Gamle flyselskaber lukker og nye vokser frem i disse år, ruter bliver nedlagt og andre opstår. Mange af de gamle flyselskaber er under pres i de fleste lande, og lufthavnene er i hård konkurrence om at tiltrække nye ruter og passagerer. Hvis først passagertallet falder, eller antallet af ruter reduceres, så kan det hurtigt gå tilbage for en lufthavn. Omvendt kan tilgang af nye ruter give grundlag for ny vækst, som i sidste ende skaber bedre transportmuligheder for hele landets befolkning.

Tallene for 2004 viser, at dansk luftfart kan være på vej op igen efter flere års lavvækst. Men sektoren er også følsom, og sektoren er meget turbulent. Dynamikken og konkurrencen er således stor i disse år. Det er ingen selvfølge, at Danmark også om 10 år har de gode flyforbindelser, vi kender i dag, og som mange betragter som noget helt selvfølgeligt. Det er heller ikke givet, at dansk luftfart vil få den samme fremgang som luftfarten i andre lande tæt på os. Der er nødvendigt med en aktiv og helhedsorienteret indsats, hvis der skal sikres optimale vilkår for dansk luftfart. Erhvervet skal udvikle og forny sig, og de forskellige myndigheder skal bidrage til at sikre gode rammevilkår for erhvervet. Der er behov for en løbende indsats og fokus på en række områder.

På den baggrund har Transport- og Energiministeriet udarbejdet en omfattende analyse af udviklingen i dansk luftfart i de næste 10 år under overskriften ”Dansk Luftfart 2015 – Muligheder og udfordringer”. Formålet er at skabe et solidt grundlag for en debat om fremtidens luftfart i Danmark, og hvilke initiativer der kan bidrage til at skabe de rigtige rammer for, at dansk luftfart kan udvikle sig på en sund og bæredygtig måde.

## **2. STATUS OG UDFORDRINGER FOR DANSK LUFFTART**

Efter flere år med faldende passagertal var der sidste år en stigning i antallet af rejsende til og fra de danske lufthavne. Det samlede antal rejsende i 2005 udgjorde 22½ mio. mod godt 21 mio. i 2003.

Hovedparten af passagererne rejser til eller fra Københavns Lufthavn, som i 2004 havde 19 mio. passagerer. Fra 2000 til 2003 faldt antallet af passagerer i Københavns Lufthavn, mens udviklingen vendte i 2004 med stigende passagertal.

Den øgede rejseaktivitet har imidlertid ikke givet sig udslag i markant bedre økonomi for luftfartselskaberne. Økonomisk set var også 2004 et dårligt år. Hovedparten af selskaberne havde fortsat underskud. Det skyldes bl.a. den hårde konkurrence med faldende priser og for få passagerer i forhold til kapaciteten. Den afdæmpede udvikling i antallet af passagerer i de senere år skal således ses i forhold til, at priserne samtidig har været lave.

En lang række luftfartsselskaber opererer med udgangspunkt i danske lufthavne. De største danske selskaber er SAS, Sterling, My Travel Airways og Cimber Air. Dertil kommer en række mindre luftfartsselskaber, taxiselskaber og forskellige typer af underleverandører.

En række forskellige myndigheder, herunder en række ministerier, øver indflydelse på beslutningerne på luftfartsområdet. Inden for Transport- og Energiministeriets koncern står Statens Luftfartsvæsen for myndighedsopgaverne, mens flyvesikringstjenesten Naviair og DMI leverer forskellige typer af lufttrafik tjenester. De forskellige ydelser til luftfarten betales næsten fuldt ud af erhvervet selv.

Der er ca. 15.000 ansatte i selve luftfartssektoren i Danmark. Dertil kommer et stort antal ansatte hos forskellige virksomheder, der leverer ydelser i luftfarten. I Københavns Lufthavn arbejder ca. 22.000 mennesker, heraf nogle hos lufthavnen og luftfartsselskaberne, mens andre arbejder eksempelvis i de mange butikker i lufthavnen.

På trods af forbedringer af infrastrukturen, herunder navnlig åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997-98, styrkelsen af jernbanen og udbygningen af motorvejsnettet, er det stadig i en række tilfælde hurtigere at flyve indenrigs end at køre i tog eller bil.

Den tidsmæssige gevinst ved at flyve frem for at køre med bil eller i tog er dog blevet mindre. Dette afspejles også i udviklingen i antallet af indenrigspassagerer i de danske lufthavne. Siden 1997 har der været et kraftigt fald i antallet af indenrigspassagerer. Det er alene ruten til Aalborg, som har været relativt upåvirket af åbningen af den faste forbindelse over Storebælt.

Økonomisk klarer Københavns Lufthavn sig godt i disse år, og lufthavnen er i de senere år kåret som en af verdens bedste lufthavne. Men trafikalt står Københavns Lufthavn over for store udfordringer.

Det er ingen selvfølge, at Københavns Lufthavn vil kunne fastholde sin position i de kommende år, således at danskerne også om 10 år har adgang til en stor og effektiv international lufthavn.

Set over en længere historisk tidshorisont har Københavns Lufthavn ikke haft samme vækst i antallet af passagerer, som andre store internationale lufthavne i Nordeuropa. Eksempelvis havde Københavns Lufthavn godt 6 mio. passagerer i 1970, mens Schiphol lufthavnen i Amsterdam havde godt 5 mio. passagerer. I 1980 var Schiphol og København derimod stort set lige store. I dag er der mere end 40 mio. passagerer i Schiphol.

Det er en udfordring for Københavns Lufthavn, at der i disse år oprettes relativt mange flyforbindelser ud af andre nordeuropæiske lufthavne. I 2003 etablerede SAS selvstændige forretningscentre i hvert af de tre skandinaviske lande. Inden for de seneste år har SAS oprettet relativt flere direkte ruter fra både Oslo og Stockholm end fra Københavns Lufthavn. SAS har i de sidste tre år fordoblet antallet af udenrigsruter ud af Gardermoen lufthavn i Oslo, mens antallet af udenrigsruter ud af Arlanda i Stockholm er øget med 70 %. I Københavns Lufthavn har SAS øget antallet af ruter med 30 %.

Københavns Lufthavn udfordres også af de større lufthavne i Nordeuropa. Eksempelvis vil KLM's satsning i Sydnorge og Vestdanmark tiltrække trafik til knudepunktet i Schiphol.

Samtidig er der ikke store lufthavne umiddelbart syd for Danmark. I dag er lufthavnene i f.eks. store befolkningscentre som Berlin og Hamborg forholdsvis små. I Berlin har man planer om en udvidelse, som på længere sigt kan øge kapaciteten og dermed give konkurrence.

Udviklingen i antallet af flyforbindelser fra lufthavnene er dynamisk, og markedet er meget turbulent. Løbende både oprettes og nedlægges et betydeligt antal ruter. En positiv udvikling for dansk luftfart og danskernes transportmuligheder forudsætter, at der oprettes flere nye ruter, end der nedlægges.

Også luftfartsselskaberne står over for store udfordringer.

Liberaliseringen af luftfarten har sat en række af de etablerede luftfartsselskaber og lufthavne under et betydeligt pres. I de senere år er flere luftfartsselskaber lukket eller opkøbt af andre selskaber, f.eks. belgiske Sabena, nederlandske KLM og Swissair fra Schweiz. Det danske luftfartserhverv er også under pres, og flere luftfartsselskaber har i en årrække haft underskud.

Samtidig er der betydelige konsolideringer i luftfartsbranchen på europæisk plan. I Danmark er den netop gennemførte sammenlægning af Maersk Air og Sterling også et eksempel på tendensen til konsolideringer. Det er vanskeligt at give et konkret bud på virkningerne af denne sammenlægning, men det er muligt at det nye selskab ikke vil opretholde alle de eksisterende ruter til og fra Københavns Lufthavn.

I Nederlandene er man meget opmærksom på konsekvenserne for Schiphol Lufthavn i Amsterdam efter fusionen mellem det nederlandske selskab KLM og det noget større Air France. I Nederlandene har man således formuleret en luftfartspolitik, hvor målene er at gøre Nederlandene mere tilgængelig ad luftvejen og at fastholde Schiphol Lufthavns stærke position.

I luftfartserhvervet er der stor fokus på at få nedbragt omkostningerne. Imidlertid står erhvervet over for stigende omkostninger på en række områder, herunder også på områder, hvor erhvervet har svært ved at styre omkostningsudviklingen.

I de senere år er olieprisen steget voldsomt og er nu oppe omkring 70\$/tønne mod i størrelsesordenen 25\$/tønne for 3-4 år siden. De tragiske begivenheder den 11. september 2001 har også indebåret, at kravene til sikkerhed er blevet skærpet. Det betyder, at luftfartserhvervet har fået betydeligt højere omkostninger på sikkerhedsområdet.

Disse udviklingstendenser understreger, at der er to helt centrale udfordringer for dansk luftfart:

- at opretholde og udbygge gode direkte flyforbindelser til og fra Danmark
- at sikre, at der fortsat er et konkurrencedygtigt luftfartserhverv i Danmark.

Det vil have betydelige konsekvenser for det danske samfund, hvis ikke det lykkes at opretholde og udbygge gode direkte flyforbindelser til og fra Danmark.

Direkte flyforbindelser har stor værdi. Det gælder blandt andet for erhvervsrejsende, hvor det kan være tidskrævende at skulle mellemlande og muligvis overnatte i forbindelse med en forretningsrejse. Den økonomiske værdi af at kunne flyve direkte til forskellige interkontinentale destinationer kan alene opgøres til 250 mio. kroner årligt. Dertil kommer den økonomiske værdi af at kunne flyve direkte til en lang række europæiske destinationer.

Det er ikke kun erhvervsrejsende fra Danmark, som foretrækker at flyve direkte. Det samme gælder udenlandske erhvervskunder, der skal besøge forretningsforbindelser i Danmark. Alt andet lige vil det være mere attraktivt at gøre forretninger i et land, som det er let at komme til.

Når internationale virksomheder og koncerner skal beslutte, hvor de vil placere deres nordeuropæiske eller skandinaviske hovedkontor, har det betydning, hvor gode flyforbindelserne er. Det er vigtigt, at det er let at rejse ud og besøge kunder, og at det er let at komme til det europæiske hovedkontor. Det handler om, at Danmark kan tiltrække virksomheder og højværdiarbejdspladser i de kommende år.

Direkte flyforbindelser har også stor værdi for danskere, som rejser på ferie i udlandet og for turister fra udlandet, som overvejer at besøge Danmark.

I forbindelse med store arrangementer, hvor et stort antal mennesker skal samles, er det også vigtigt med gode flyforbindelser. Det kan eksempelvis være ved internationale konferencer, hvor eksempelvis 10.000 mennesker skal flyves ind til den by, hvor konferencen holdes.

København er udgangspunktet for en række krydstogtsrejser, og det indebærer, at gæster fra forskellige lande skal flyves til byen, inden sejlturen starter. Gode flyforbindelser til og fra Københavns Lufthavn er nødvendige, hvis dette marked fortsat skal udvikle sig.

Udviklingen i dansk luftfart har således stor betydning både for borgerne og for dansk erhvervsliv, herunder i særdeleshed internationalt orienterede virksomheder, turisterhvervet m.v. For disse dele af erhvervslivet er gode flyforbindelser helt nødvendige, hvis Danmarks konkurrenceevne skal opretholdes.

Samlet set har et konkurrencedygtigt dansk luftfartserhverv således stor betydning for dansk økonomi. Erfaringerne fra lukningen af det belgiske luftfartsselskab Sabena i 2001 illustrerer, at det kan have overordentlig stor betydning, hvorvidt der er luftfartsselskaber med base i hjemlandet eller ej. Da Sabena måtte lukke i 2001 gik 17.000 arbejdspladser tabt, antallet af direkte ruter fra lufthavnen blev mere end halveret, trefjerdedel af de interkontinentale ruter forsvandt, det årlige passagerantal blev reduceret med 5½ mio., og Bruxelles' rolle som knudepunkt blev nærmest elimineret.

Det er vigtigt for dansk økonomi, at Danmark har et konkurrencedygtigt luftfartserhverv. Ikke mindst for at sikre, at vi ikke mister arbejdsplader til andre europæiske lande.

### **3. UDVIKLINGSMULIGHEDER FOR DANSK LUFTFART**

Hvor befinder de danske og nordiske luftfartsselskaber sig om 10 år? Hvordan udvikler de danske lufthavne sig, og hvorledes klarer de sig i konkurrencen med andre landes lufthavne? Hvor gode direkte flyforbindelser vil Danmark have om 10 år, og hvor skal der sættes ind for at nå målene?

For at belyse udviklingsmulighederne har Transport- og Energiministeriet bedt konsulentvirksomheden COWI om at udarbejde og analysere et antal scenarier for udviklingen i dansk luftfart i de næste 10 år. Der er analyseret tre forskellige scenarier, hvor dansk luftfart i 2015 er kendetegnet ved henholdsvis international rækkevidde, europæisk rækkevidde og regional rækkevidde.

Fra de danske lufthavne kan der i dag flyves direkte til godt 120 forskellige destinationer, jf. figur 1. Men det kan gå både markant bedre og dårligere i de næste 10 år. Hvis dansk luftfart får succes, kan antallet af destinationer blive op til 50 pct. højere end i dag. Det vil medføre en væsentlig styrkelse af danskernes transportmuligheder og Danmarks muligheder for at fastholde og tiltrække nye vækstvirksomheder. Men der er også risiko for et egentligt fald i antallet af destinationer.

I scenariet med international rækkevidde er der et stort antal både europæiske og interkontinentale flyforbindelser. Samlet set kan der flyves direkte til et sted mellem 160 og 180 forskellige destinationer, og det er sandsynligt, at der vil komme direkte flyforbindelser fra København til f. eks. Los Angeles, San Francisco, Miami og Hong Kong. I scenariet er Københavns Lufthavn et stort internationalt knudepunkt, som tiltrækker et betydeligt antal transferpassagerer. Fra de regionale lufthavne oprettes også et stigende antal ruter til og fra europæiske destinationer, og der er ligeledes vækst i indenrigsflytrafikken.

I scenariet med europæisk rækkevidde er der et betydeligt antal forbindelser til en lang række europæiske destinationer. Men der er færre interkontinentale forbindelser, og det indebærer, at mange rejsende til eksempelvis Asien og USA i stedet må rejse over Frankfurt, Amsterdam og London. Samlet set kan der flyves direkte til et sted mellem 130 og 160 destinationer.

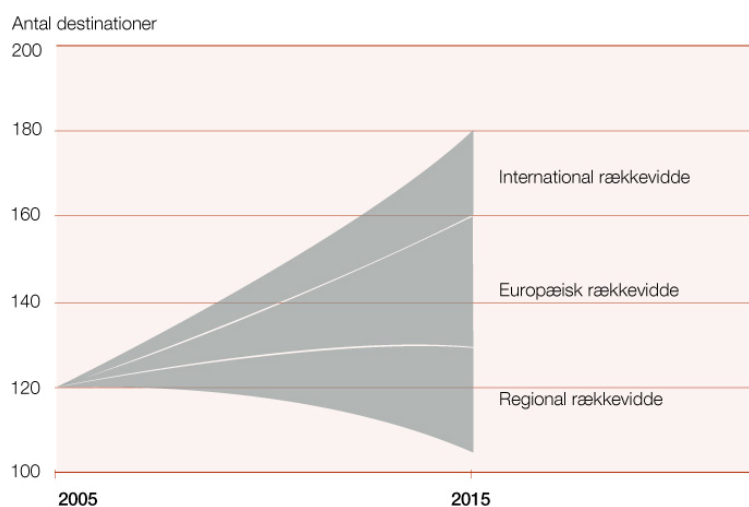
Eurocontrol (som er den europæiske organisation for flyvekontrol) udarbejder løbende prognoser for udviklingen i flytrafikken på europæisk plan, herunder også for Danmark. Scenariet med europæisk rækkevidde svarer på mange måder til Eurocontrols forventninger til udviklingen i dansk luftfart og illustrerer, hvorledes dansk luftfart kunne tænkes at udvikle sig, hvis der ikke sker afgørende ændringer i luftfartsbranchen.

Københavns Lufthavn er i scenariet med europæisk rækkevidde fortsat konkurrencedygtig i forhold til de omkringliggende lufthavne, men lufthavnens status som internationalt knudepunkt er svækket. Scenariet understreger, at selv med en vis vækst i danske luftfart vil man tabe terræn i forhold til andre lande, hvis væksten ikke er høj nok. Det understreger, at det er nødvendigt med ganske omfattende tiltag for at sikre en positiv udvikling i dansk luftfart.

I scenariet med regional rækkevidde er dansk luftfart under pres. Københavns Lufthavn fungerer næsten udelukkende som nationalt knudepunkt om 10 år, og antallet af internationale destinationer er bestemt ud fra efterspørgslen fra de danske flyrejsende alene. Indenrigs-flytrafikken er i scenariet reduceret til trafik på ruterne mellem København og Bornholm, Færøerne og Grønland samt nogle få afgange til de resterende lufthavne.

Scenariet med regional rækkevidde kan sammenlignes med situationen i Bruxelles Lufthavn efter lukningen af Sabena, hvor Bruxelles Lufthavn mistede en meget stor andel af sine transferpassagerer. I scenariet kan der kun flyves direkte til mellem 105 og 130 destinationer. Det vil betyde, at rejsende til forskellige europæiske destinationer vil skulle mellemlande for at nå deres endelige destination.

**Figur 1. Antal destinationer i tre scenarier for dansk luftfart 2015**



En positiv udvikling i dansk luftfart kan virke selvforstærkende. Antallet af destinationer og frekvenser afhænger af antallet af passagerer. Flere passagerer kan derfor øge antallet af frekvenser og antallet af destinationer. Højere frekvenser og flyvninger til flere destinationer vil tiltrække flere passagerer, hvilket igen kan være grundlag for hyppigere frekvenser og flere destinationer. Det er en gevinst for både den danske befolkning og det danske luftfartserhverv.

Udviklingen vil samtidig have betydning for en række andre forhold i dansk luftfart og dansk økonomi, herunder beskæftigelsen og økonomien i lufthavnene, luftfartsselskaberne og de mange virksomheder, der leverer ydelser til luftfartssektoren.

Et helt centralt spørgsmål er naturligvis, hvad der kan gøres for at skabe en gunstig udvikling i dansk luftfart.

Det danske luftfartserhverv har selv ansvar for at sikre sin egen konkurrencedygtighed, bl.a. gennem innovation og fornyelse.

Men myndighederne kan i høj grad være med til at understøtte en positiv udvikling i luftfarten ved at sikre, at dansk luftfart har de bedst mulige rammebetingelser. Hvis dansk luftfart skal ha-

ve den ønskede udvikling, skal de mange forskellige myndigheder, der har med luftfarten at gøre, gøre brug af et bredt udvalg af virkemidler for at skabe de bedst mulige rammevilkår for luftfarten i Danmark i de næste 10 år.

#### **4. MÅLSÆTNINGER FOR DANSK LUFTFART 2015**

Danskerne vil i de kommende år få et øget behov for at rejse. Danske virksomheder bliver stadig mere afhængige af samarbejde og samhandel med virksomheder i udlandet. Og stadig flere danskere vil ønske at komme ud og opleve andre himmelstrøg.

Hvis det i Danmark blot lykkes at fastholde det nuværende antal internationale flyforbindelser, vil Danmark sakke agterud, fordi andre lande med en mere positiv udvikling i luftfarten vil overhale.

Flyrejser var for 20-30 år siden forbeholdt de velhavende, men i dag vælger både mange unge mennesker og folk med relativt lave indkomster at flyve. Det skyldes blandt andet, at det er blevet markant billigere at flyve. Eksempelvis kostede en returbillet mellem København og Bruxelles for 10 år siden typisk omkring 6.000 kr. I dag kan sådanne billetter fås ned til omkring 1.000 kr. Også på indenrigsruter er det blevet billigere at flyve. For 10 år siden kostede det godt 1.600 kr. at flyve tur/retur fra København til Aalborg, mens en tilsvarende returbillet i dag kan fås helt ned til knap 1.000 kr.

Danske virksomheder bliver mere internationale og handler stadig mere med virksomheder i udlandet. Og hvis varerne skal hurtigt frem, bliver de fløjet. I dag vælger danske eksportvirksomheder at transportere eksempelvis medicinalvarer, reservedele til biler og skibe samt frisk fisk med fly. Tilsvarende foregår importen af HI-FI-udstyr, mobiltelefoner og tekstiler med fly.

På verdensplan transporteres, ifølge professor Jean-Paul Rodrigue fra Hofstra Universitetet i USA, ca. 40 % af værdien af den samlede vareeksport i dag med fly, og luftfragt er den hurtigst voksende transportform. Også i Danmark øges behovet for luftfragt. Globaliseringen indebærer, at danske virksomheder kommer til at specialisere sig i produkter af høj kvalitet og med højt indhold af viden. Hvis sådanne varer skal afsættes internationalt, skal der være gode muligheder for at få fløjet disse varer hen til kunderne.

Kun store internationale lufthavne har internationale flyforbindelser til mange lande. I Norge og Sverige er der i dag betydeligt færre direkte internationale forbindelser, fordi disse lande ikke har et internationalt trafikknudepunkt som København. Takket være det store antal transferpassagerer, har vi i Københavns Lufthavn lige så mange udenrigsdestinationer som i Bruxelles Lufthavn, selvom Bruxelles har et opland, der er tre gange så stort.

Innovation og effektivitet er nøglebegreber for virksomheder, der skal klare sig på et marked med hård konkurrence. Konkurrencen er hård på dagens luftfartsmarked. Både lufthavne og luftfartsselskaber tvinges derfor til at levere bedre og billigere produkter. Det kan handle om alt lige fra at benytte fly med et mindre energiforbrug til ændringer i markedsføringsstrategi.



Indsatsen i de kommende 10 år kan på den baggrund tage udgangspunkt i følgende overordnede målsætninger for dansk luftfart:

1. Danskerne skal have direkte adgang til markant flere internationale destinationer over hele verden – med hyppige forbindelser til lave priser.
2. Københavns Lufthavn skal være et internationalt knudepunkt for flytrafikken i hele Norden og Østersøregionen, og lufthavnen skal være med til at sikre fortsat vækst og dynamik i Øresundsregionen.
3. Der skal fastholdes gode betingelser for, at man i de enkelte dele af Danmark kan vælge at opretholde en effektiv indenrigsluftfart.
4. Dansk luftfart skal være sikker, og den danske luftfartssektor skal være innovativ og effektiv, og tænke i nye løsninger vedrørende teknologi, miljø og energi.

## 5. EN SAMLET DANSK LUFTFARTSPOLITIK

Transport- og Energiministeriet har identificeret otte strategiske indsatsområder, der tilsammen kan udgøre centrale rammebetingelser for luftfartssektoren i Danmark:

### *Strategiske indsatsområder:*

- Danmark arbejder for fælles internationale rammer, herunder i EU.
- Luftfartserhvervet har bedre økonomiske rammevilkår – blandt andet fordi der er færre administrative byrder.
- Der er en god og konstruktiv dialog mellem luftfartserhvervet og myndighederne. Omkostningerne til forskellige brugerbetalte myndigheds- og serviceydelser er holdt på et minimum. Samtidig er brugerne meget tilfredse med de ydelser, der leveres på luftfartsområdet.
- Der er et højt sikkerhedsniveau, og der er en fornuftig balance mellem initiativer på sikkerhedsområdet og de dertil knyttede omkostninger.
- Der er gode trafikforbindelser til de centrale lufthavne.
- Danmark støtter initiativer, der er rettet mod øget effektivitet og reduktion af trængsel i såvel lufthavne som i luften.
- Miljø- og energispørgsmål håndteres på bred international basis, og der er balance mellem hensynene til miljø, konkurrenceevne og beskæftigelse.
- Danmark har de bedst mulige luftfartsuddannelser.

### *Fælles internationale rammer*

Luftfarten er meget international. Det er derfor tydeligt og helt nødvendigt, at reguleringen af luftfarten i stadig større omfang sker i internationalt regi. Det gælder såvel i FN's internationale luftfartsorganisation ICAO, som det gælder i EU. Det drejer sig om eksempelvis konkurrenceregler, statsstøtte, regler for lufttrafiktjeneste, security-bestemmelser, miljøkrav og adgangen til at forhandle luftfartsaftaler med lande uden for EU.

Det er generelt en fordel for et lille og internationalt orienteret land som Danmark, at der gælder ensartede internationale spilleregler på luftfartsområdet. Det stiller Danmark bedst konkurrencemæssigt. Regeringen vil arbejde for, at de internationale regler på luftfartsområdet udformes i dansk interesse. Regeringen vil internationalt arbejde for øget liberalisering i luftfartssektoren – ikke mindst i andre verdensdele, hvor der pt. ikke er fri konkurrence. Det internationale samarbejde skal sikre, at fly ledes sikkert gennem luftrummet med så få omkostninger som muligt. Forbrugernes rettigheder skal sikres – også i luftfarten. Og internationale regler for begrænsning af miljøbelastningen af luftfart skal give ensartede spilleregler globalt til fordel for danske borgere og borgerne i alle verdens lande.

Luftfartsbranchen skal have mulighed for at tegne de nødvendige forsikringer. Forsikringssekskaberne har imidlertid flere gange varslet, at der kan opstå en situation, hvor det ikke vil være muligt at tegne terrordækning på det internationale forsikringsmarked. Som udgangspunkt finder Danmark, at det bør tilstræbes, at markedet selv tilvejebringer den fornødne forsikringsdækning.

Transport- og Energiministeriet har gennemført en række initiativer for at styrke indsatsen i EU-arbejdet, både i Bruxelles, i ministeriets departement og i Statens Luftfartsvæsen mhp. at varetage danske interesser internationalt bedst muligt.

#### *Gode økonomiske rammebetingelser*

Hvis Danmark skal være et attraktivt land i luftfartsmæssig sammenhæng, kræver det, at erhvervet har gode rammevilkår. En positiv udvikling i luftfarten handler først og fremmest om erhvervet selv. Internationalt og i dansk regi kan myndigheder m.v. dog arbejde for, at luftfarten har gode rammebetingelser, herunder ved at arbejde for størst mulig international konkurrence. Rammebetingelserne handler også om omfanget af administrative byrder, niveauet for lufthavnstakster samt brugerbetaling for myndigheds- og serviceydelser.

Regler skal være enkle og effektive. Administrative byrder stammer både fra international og national regulering. Transport- og Energiministeriet vil sammen med luftfartserhvervet vurdere mulighederne for at gennemføre administrative lettelser for luftfartserhvervet. Samtidig vil Danmark sætte øget fokus på administrative byrder i forbindelse med gennemførelse af ny EU-lovgivning.

Administrative lettelser må dog ikke ske på bekostning af sikkerhedsniveauet.

Transport- og Energiministeriet vil også fremadrettet analysere, hvorledes reguleringen af Københavns Lufthavn A/S kan tilrettelægges, så reguleringen understøtter lufthavnens incitament til at arbejde for en positiv trafikal udvikling. Som børsnoteret aktieselskab har lufthavnen et helt naturligt fokus på at sikre et højt afkast af lufthavnsdriften. I den forbindelse er det vigtigt for lufthavnen, at der er en positiv trafikal udvikling. Lufthavnens evne til at opretholde og tiltrække nye ruter er imidlertid også interessant set fra et transportpolitisk synspunkt.

Parterne bag finanslovsaftalen for 2006 har besluttet, at passagerafgiften på 75 kr., som betales til staten ved afrejse fra en dansk lufthavn, halveres til 37 ½ kr. pr. passager i 2006 og helt bortfalder i 2007. Med beslutningen ønsker parterne at understøtte rammevilkårene for de danske lufthavne og styrke grundlaget for flytrafik i Danmark, herunder indenrigsflytrafikken. Afskaf-

felsen af passagerafgiften vil blandt andet bidrage til at styrke grundlaget for de regionale lufthavne, ligesom det kan føre til etablering af flere lavpriseruter og derigennem give adgang til flere afgang og flere destinationer.

#### *Omstillingsparate, lydhøre og effektive organisationer*

Det er vigtigt, at myndighederne og leverandørerne af serviceydelser på luftfartsområdet leverer effektive ydelser af høj kvalitet, for desto mere effektive myndigheder m.v. er, jo mindre omkostninger får luftfartserhvervet. Det gælder ikke mindst, fordi en betydelig del af de offentlige ydelser på luftfartsområdet er brugerbetalte. Dertil kommer, at hvis ikke de danske myndigheder m.v. leverer effektive ydelser af høj kvalitet, risikerer man, at erhvervet vælger andre lufthavne og flyver uden om Danmark.

Effektivisering kan indebære personalereduktioner. Som led i effektiviseringer hos Statens Luftfartsvæsen og Naviair er der således gennemført betydelige personalereduktioner inden for de seneste år, idet antallet af ansatte er reduceret med henholdsvis godt 8% og godt 7% over de seneste 3 år. Både Statens Luftfartsvæsen og Naviair opstiller også produktivitetsmål for deres centrale aktiviteter.

Myndigheder og leverandører af serviceydelser skal være brugerorienterede. Både Naviair og Statens Luftfartsvæsen gennemfører løbende brugertilfredshedsundersøgelser blandt deres kunder. Sådanne undersøgelser kan være med til at sætte fokus på brugernes ønsker og kan bruges til at identificere områder, hvor der kan være behov for ændringer.

Statens Luftfartsvæsen er i god dialog med brugerne og gennemfører bl.a. work shops med forskellige brugergrupper, herunder flyvesikkerhedstræf, som Statens Luftfartsvæsen afholder sammen med Rådet for Større Flyvesikkerhed, hvor privatpiloter (små fly) bliver orienteret om flyvesikkerhed indenfor privatflyvningen.

Transport- og Energiministeriets ønsker at have en god og konstruktiv dialog med både luftfartserhvervet og med andre myndigheder, der regulerer luftfarten. I mange sammenhænge er der betydelige fordele forbundet med at trække på hinandens viden og erfaringer, herunder eksempelvis i forbindelse med initiativer til ny EU-lovgivning eller ved forhandling af bilaterale luftfartsaftaler. Transport- og Energiministeriet vil derfor udbygge dialogen, eksempelvis inden for rammerne af Luftfartsrådet.

#### *Luftfarten er en sikker transportform*

Luftfarten er og skal fortsat være en sikker transportform. I Transport- og Energiministeriets koncern er det en målsætning at fastholde og styrke sikkerheden, hvilket er en særlig udfordring ved vækst i luftrafikken og ændringer i konkurrencevilkårene i luftfartsbranchen.

I Transport- og Energiministeriets koncern er der i de senere år gennemført en række initiativer på sikkerhedsområdet. Eksempelvis har Statens Luftfartsvæsen indført et system til obligatorisk rapportering af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder. Der er tale om et fortroligt rapporteringssystem, der giver værdifulde input til arbejdet med at forebygge havarier og hændelser inden for luftfarten. Systemet har været forbillede for den EU-ordning, der senere er gennemført.

Regeringen vil vedholdende have fokus på sikkerhed i luftfarten og arbejde for, at danske og internationale regler herom er på et højt niveau, så borgerne fortsat trygt kan bruge fly som transportform. Samtidig skal der sikres en fornuftig balance i forhold til de omkostninger, der uvægerligt er forbundet med omfattende sikkerhedsforanstaltninger.

#### *Et godt samspil med andre transportformer*

Det er karakteristisk, at flyet kun i meget sjældne tilfælde kan bringe flypassageren til sit endelige bestemmelsessted. Gode vej- og baneforbindelser til lufthavnene gør det lettere for passagerne at komme til og fra lufthavnen og er et vigtigt element, hvis man skal sikre en positiv trafikal udvikling i lufthavnene.

I forbindelse med anlægget af den faste forbindelse over Øresund er der etableret gode vej- og baneforbindelser til Københavns Lufthavn. Vejforbindelserne til Billund Lufthavn vil også blive forbedret i de kommende år. Transport- og Energiministeriet vil også indtænke luftfarten i forbindelse med vej- og baneprojekter i kommende investeringsplaner på transportområdet.

Også for luftfragten er det vigtigt med gode intermodale forbindelser. I flere lufthavne har man derfor iværksat forskellige typer af projekter, som forbedrer samspillet mellem transportformerne. Transport- og Energiministeriet har også planlagt at gennemføre et projekt, hvor lange lastbiler (de såkaldte modulvogntog) får mulighed for at fragte gods til Københavns Lufthavn over Øresundsbroen.

#### *Mindre trængsel i lufthavne og i luften*

Transport- og Energiministeriet vil støtte og iværksætte initiativer, der kan minimere forsinkelser af flytrafikken. Forsinkelser af flytrafikken er udbredte. De kan skyldes mangel på kapacitet i både lufthavne og i luften. Forsinkelser er generende for passagererne, og de er dyre for luftfartselskaberne.

Forsinkelser af flytrafikken vil kunne reduceres ved en mere effektiv afvikling af flytrafikken i luftrummet over Europa. I dag er luftrummet over Europa opdelt i en række blokke, der afspejler landegrænser m.v. Det betyder, at flyene må flyve i faste korridorer. I EU-regi er man imidlertid blevet enige om at etablere et såkaldt "fælles europæisk luftrum", hvor luftens landeveje "rettes ud", og hvor man standardiserer teknisk udstyr og harmoniserer procedurer. Danmark tager aktivt del i arbejdet omkring, hvordan man får implementeret "et fælles europæiske luftrum".

På europæisk plan er der behov for at overveje, om den samlede flyveledelse kan effektiviseres. Samlet set er der i dag i Europa ca. 50 kontrolcentraler, mens halvt så mange kontrolcentraler i USA kontrollerer dobbelt så megen trafik. For at være på forkant med denne udvikling har Navaair iværksat et projekt i samarbejde med Luftfartsverket i Sverige, som omfatter udarbejdelse af et beslutningsgrundlag vedrørende forstærket samarbejde om udøvelse af lufttrafiktjeneste i dansk og svensk luftrum, herunder eventuel etablering af en fælles kontrolcentral.

#### *Fokus på miljø og energi*

Flytrafik indebærer en miljøbelastning og i luftfartsbranchen er der stor fokus på miljøaspektet. Ikke mindst de stigende oliepriser har givet et incitament til at sikre så brændstoføkonomiske flyvninger som muligt. Hertil kommer, at myndighederne fastsætter regler på miljøområdet in-

den for luftfarten. Det gælder eksempelvis støj. Transport- og Energiministeriet vil deltage aktivt i arbejdet omkring en kommende miljøgodkendelse af Københavns Lufthavn i Kastrup

Da luftfarten er en grænseoverskridende transportform, er det også naturligt med en international tilgang til håndtering af forskellige typer af miljøspørgsmål, herunder i særdeleshed CO<sub>2</sub>-emissioner og luftfartens øvrige klimapåvirkninger. Det er vigtigt, at eventuelle beslutninger om begrænsning af udledning af drivhusgasser m.v. sker på så bred international basis som muligt. Samtidig er det vigtigt at sikre, at hensynene i forhold til miljø, konkurrenceevne og beskæftigelse balanceres.

Regeringen ønsker at skabe de bedst mulige rammevilkår for en dynamisk og innovativ luftfartsbranche, som har fokus på miljømæssige løsninger i luftfarten, som reducerer luftfartens energiforbrug og miljøbelastning.

#### *Fremtidssikrede luftfartsuddannelser*

Det er vigtigt, at de ansatte i dansk luftfart har de nødvendige kvalifikationer, og at uddannelserne lever op til de krav, der er fastsat internationalt. Danmark skal have de bedst mulige luftfartsuddannelser sammenlignet med de lande, som vi konkurrerer og samarbejder med på luftfartsområdet.

Transport- og Energiministeriet vil tage initiativ til et analysearbejde med henblik på en kortlægning af luftfartsuddannelserne, herunder overvejelser om, hvorledes luftfartsuddannelserne mest hensigtsmæssigt fremtidssikres.

Endvidere etableres i vinteren 2005/2006 en fælles nordisk flyvelederskole, som vil styrke kvaliteten af uddannelserne samtidig med, at effektiviteten øges. Den fælles nordiske flyvelederskole etableres i et samarbejde mellem flyvesikringstjenesten Naviair og Luftfartsverket i Sverige og den norske flyvesikringstjeneste Avinor.

Ved at stille høje krav til luftfartsuddannelserne, kan myndighederne være med til at sikre, at der er de nødvendige forudsætninger for at skabe innovation og dynamik i luftfartsbranchen.

## **6. KONKLUSION**

Med nærværende redegørelse om ”Dansk Luftfart 2015” har regeringen sat fokus på udviklingen i dansk luftfart. Hermed er skabt et grundlag for en debat om fremtidens luftfart i Danmark.

Hermed slutter redegørelsen.