EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 11.1.2008
KOM(2007) 869 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget

1. VARFÖR BEHÖVER VI ALLMÄN- OCH AFFÄRSFLYGET?

1. Tills helt nyligen var det inte nödvändigt att behandla allmän- och affärsflygets särskilda egenskaper på gemenskapsnivå. Genom utvidgningen av gemenskapens befogenheter när det gäller flygsäkerhet[1] och luftfartsskydd[2], uppgraderingen av det gemensamma europeiska luftrummet[3] och utvecklingen av det nya flygledningssystemet i Europa[4], den förväntade kapacitetskrisen[5] och oron för miljöpåverkan från flyget[6] har EU:s verksamhet emellertid en allt större betydelse även för den här sektorn.

2. Allmän- och affärsflyget är väldigt varierande. Det omfattar allt från nöjestrafik med luftfartyg utan motor till komplicerad drift av högpresterande affärsjetplan och specialiserat bruksflyg. Följaktligen är området en utmaning, eftersom de politiska initiativen inte kan utgå från en patentlösning.

3. En betydande del av allmän- och affärsflyget utgörs av små och medelstora företag eller icke-vinstdrivande organisationer som också förlitar sig på frivilliga. Dessa individer eller små företag har ofta mycket begränsade resurser för att följa med i utvecklingen när det gäller lagstadgade eller tekniska krav.

4. När det gäller tillverkning håller den europeiska flygplanstillverkningsindustrin på att ta sig in på världsmarknaderna på ett aldrig tidigare skådat sätt. Det är viktigt att denna positiva utveckling får stöd genom lämpliga föreskrifter och satsningar på innovation och forskning.

5. Trots den tekniska utvecklingen påverkar allmän- och affärsflyget miljön i form av buller och gasformiga utsläpp och måste, liksom luftfartssektorn i stort och alla andra transportmedel, bidra till att minska denna påverkan.

---

1 Utvidgat uppdrag för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet – En dagordning för 2010, KOM(2005) 578 slutlig.

2 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, KOM(2005) 429 slutlig.

3 Att bygga det gemensamma europeiska luftrummet med hjälp av funktionella luftrumsblock; En lägesrapport efter halva tiden, KOM(2007) 101 slutlig.

4 Projektet för införande av den nya generationens europeiska system för flygledningstjänst (SESAR) – lägesrapport, KOM(2007) 103 slutlig.

5 En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser, KOM(2006) 819 slutlig.

6 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, KOM(2006) 818 slutlig.

6. På initiativ från de berörda parterna och efter omfattande samråd har kommissionen utformat en dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyg[7].

2. ALLMÄN- OCH AFFÄRSFLYGET I EUROPAS TJÄNST

2.1. En växande sektor med en varierad flygplansflotta

7. Detta meddelande avser 1) all civil luftfart annan än kommersiell linjetransport och 2) civil luftfart som sker på begäran och mot ersättning. Hit hör bland annat specialiserat bruksflyg, flygutbildning, nöjesflyg, taxiflyg och företagsägda eller enskilt ägda flygplan avsedda för affärs- eller yrkesmässig användning8.

8. Inom allmän- och affärsflyget i Europa används uppemot 50 000 motordrivna luftfartyg (inbegripet omkring 2 800 turbindrivna luftfartyg) vilket ska jämföras med omkring 5 000 luftfartyg i de europeiska trafikflygbolagens flotta. Dessutom används 180 000–200 000 ultralätta och icke motordrivna luftfartyg till sport och nöje.

9. Allmän- och affärsflyget stod för omkring 9 % av alla flygningar som Eurocontrol registrerade 2006. Sedan 2003 har antalet flygningar i detta segment som Eurocontrol registrerat ökat nästan två gånger så snabbt som resten av trafiken (22 % mer flygningar under 2006 än under 2003, jämfört med en ökning på 14 % för resten av trafiken)9.

10. Analyser av trafikutvecklingen, lufttransporter och order antyder att efterfrågan på mycket flexibla lufttransporter för privata ändamål och affärsändamål kommer att fortsätta att öka kraftigt under de kommande åren. De viktigaste faktorerna för denna utveckling är följande:

- Behovet av större rörlighet, flexibilitet och punkt-till-punkt-tjänster.
- Ökad överbelastning på de större flygplatserna.
- Säkerhetskrav.
- Företags och enskildas oavbrutna ansträngningar att öka sina produktivitetsvinster.
- Utvecklingen av ny teknik som gör flygplan mer effektiva och mindre kostsamma.

---

7 http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/general_aviation/consultation_en.htm.

8 I detta meddelande förstås med begreppet *allmän- och affärsflyg* alla dessa verksamheter. Utan att det påverkar de förtydliganden som ges i punkt 3.2 är avsikten med detta meddelande inte att ta sig an eller ändra eventuella rättsligt bindande definitioner som fastställs i internationella eller nationella föreskrifter eller i gemenskapslagstiftningen.

9 Det bör noteras att de allra flesta flygningar inom allmän- och affärsflyget inte registreras av Eurocontrol eftersom de rör sig i icke-kontrollerat luftrum (se punkt 49). Till exempel kommer de flesta av nöjes- och sportflygningarna inte med i denna statistik.

2.2. Det europeiska allmän- och affärsflyget ger särskilda sociala och ekonomiska fördelar

11. Allmän- och affärsflyget tillhandahåller skräddarsydd, flexibel, dörr-till-dörr-transport för enskilda, företag och lokala gemenskaper, vilket ökar människors rörlighet, företags produktivitet och den regionala sammanhållningen.

12. Även om privat ägda eller chartrade flygplan ibland är ett alternativ till linjefart utgör de i de flesta fall en kompletterande tjänst som gör det möjligt att nå destinationer som flygbolagen inte får flyga till på grund av driftsrestriktioner eller inte flyger till på grund av ekonomiska överväganden.

13. Under 2005 fanns det ungefär 100 000 flygplatspar i Europa med allmän- och affärsflyg (jämfört med ungefär 30 000 som har reguljära förbindelser). Endast 5 % av dem hade ett reguljärt alternativ (minst en reguljär flygning per arbetsdag). Mönstret är detsamma när man ser på förbindelserna mellan två orter. Allmän- och affärsflyget i Europa hade under 2005 flygförbindelser mellan över 80 000 ortspar. Den största delen av denna trafik gick mellan ortspar som enbart hade väldigt begränsade reguljära alternativ (färre än en reguljär flygning per arbetsdag).

14. Europeiska företag som utför bruksflyg tillhandahåller specialiserade tjänster av högt värde både i gemenskapen och tredjeländer. Det rör sig om allt från utformning av kartor, offshoretjänster och byggnadsarbeten, kontroll och skydd av ledningar, jordbruksflyg och miljöövervakning till väderforskning, brandsläckning, direktsändningar för TV, trafikövervakning med mera.

15. Nöjes- och sportflyget är en av de stora leverantörerna av kvalificerad flygpersonal till flygbolag och servicetjänster. Många av piloterna och ingenjörerna under utbildning går efter att ha samlat flygtimmar eller hangartimmar vidare till att arbeta i luftfartssektorn.

16. Flygklubbar och flygsportorganisationer främjar individernas kvaliteter, tekniska kunskap och flygfärdighet – särskilt bland Europeiska unionens unga medborgare, genom att öka deras intresse för den mycket krävande och motiverande flygsporten och framtida karriärer inom det kommersiella flyget eller luftfartsforskning och luftfartsutveckling.

3. ATT UTFORMA EN DAGORDNING FÖR EN HÅLLBAR FRAMTID FÖR ALLMÄN- OCH AFFÄRSFLYGET

3.1. Kvantifiering av allmän- och affärsflyget

17. Fullständiga uppgifter för att beskriva allmän- och affärsflyget i Europa finns inte tillgängliga och det verkar som om sådana uppgifter inte samlas in på ett systematiskt och konsekvent sätt.

18. När det gäller den specifika frågan säkerhet finns det ingen heltäckande statistik för hela Europa avseende säkerheten hos flygplan med en maximal startmassa (MTOM) lägre än 2 250 kg, och de ofullständiga uppgifter som finns tillgängliga ger enbart en indikation på de huvudsakliga orsakerna till dödsolyckor.

19. För att kunna reglera verksamheten korrekt måste beslutsfattarna ha en tydlig bild av läget. Det är därför nödvändigt att på europeisk nivå ta fram grundläggande objektiva och enhetliga uppgifter och inleda ett nära samarbete med alla berörda parter.

20. Kommissionen har bett Europeiska civila luftfartskonferensen att genomföra en studie avseende allmän- och affärsflyget för att fastställa varifrån de tillgängliga uppgifterna kommer och föreslå det mest effektiva sättet att samla in uppgifterna på i framtiden.

3.2. Förtydligande av definitionerna

21. För att på ett effektivt sätt fullgöra sin uppgift måste allmän- och affärsflyget verka enligt olika, ofta ganska komplicerade scheman. Denna komplexa situation resulterar ibland i att både operatörer och lagstiftare tolkar de rättsliga definitionerna olika, vilket påverkar den inre marknadens funktion och skapar oklarheter i tillämpningen av gemenskapslagstiftningen.

22. Det är nödvändigt med tydlighet på två huvudområden för att gemenskapslagstiftningen ska kunna tillämpas korrekt, nämligen när det gäller definitionen av *statsluftfartyg/civila luftfartyg* och definitionen av *kommersiell lufttransport*.

23. Kommissionen betonar vikten av att medlemsstaterna utgår från de förtydliganden av definitionerna som ges nedan så att den enhetliga tillämpningen av gemenskapslagstiftningen inte påverkas. Kommissionen kommer noggrant, och inom ramen för dess befogenheter, att följa utvecklingen i denna fråga och erinrar om att allmän- och affärsflyget bör användas på ett sätt som är helt i överensstämmelse med gällande lagar, inbegripet de grundläggande rättigheterna.

3.2.1. Statsluftfartyg och civila luftfartyg

24. Traditionellt sett klassificeras alla luftfartyg antingen som *statsluftfartyg* eller *civila luftfartyg*. Både den internationella ordning som inrättats enligt Chicagokonventionen och gemenskapens lagstiftning gäller i princip bara civila luftfartyg, medan reglering och kontroll av statsluftfartyg sköts av nationella myndigheter. Denna åtskillnad är mycket viktig, eftersom det finns betydande skillnader i de rättsliga ordningar som gäller för civila luftfartyg respektive statsluftfartyg. Till exempel omfattas statsluftfartyg av ett annat övervakningssystem som man inte får kringgå genom att tillämpa bestämmelser för civila luftfartyg, vilket bland annat belyses i Europaparlamentets resolution om CIA:s påstådda användning av europeiska länder för transport och illegal internering av fångar[10].

25. I vissa situationer kan luftfartyg som är registrerade som civila luftfartyg användas för statsändamål. I sådana fall tillämpar både Chicagokonventionen och gemenskapens lagstiftning ett funktionellt synsätt, vilket innebär att luftfartyg bör

---

[10] P6_TA-PROV(2007)0032, 14 februari 2007. I sin resolution fastställer Europaparlamentet att bestämmelser för den civila luftfarten har använts för att *kringgå de skyldigheter som (...) åligger flygplan i statlig regi* (punkt 47).

klassificeras i enlighet med tjänstens natur[11] (den uppgift luftfartyget faktiskt utför vid en viss tidpunkt) snarare än enbart med utgångspunkt i dess registrering. Luftfartyg registrerade som civila luftfartyg som används för statsändamål[12] måste därför klassificeras som statsluftfartyg, och följaktligen får de inte flyga över och landa i en stat utan förhandstillstånd[13]. De nationella myndigheterna har ansvaret för att säkerställa att klassificeringsprinciperna inte missbrukas, vilket bland annat betonas i Europaparlamentets resolution.

3.2.2. Kommersiell lufttransport, delat ägande och luftfartygsförvaltning

26. Formuleringen *mot betalning utföra lufttransport av passagerare, post och/eller gods* tolkas inte alltid på ett enhetligt sätt. Tolkningsskillnaden är mycket viktig eftersom kommersiell lufttransport förutsätter en operativ licens[14] och kan drabbas av begränsningar i trafikrättigheterna. Uppkomsten av sådana system som program för delat ägande verkar vara det huvudsakliga orosmomentet.

27. Luftfartyg som används inom allmän- och affärsflyget utnyttjas både inom den kommersiella luftfarten och för privat bruk och regelverken avseende drifttillstånd, säkerhetsintyg och trafikrättigheter varierar i enlighet därmed. Eftersom det är ganska kostnadskrävande att äga luftfartyg privat blir det nu allt vanligare att lägga ut förvaltningen av luftfartyg på entreprenad till specialiserade företag. För en effektivare användning av tillgångarna kan detta kompletteras med delat ägande eller sammanslagning av ägarandelar i luftfartyg.

28. De mest raffinerade system för luftfartygsförvaltning som finns tillgängliga för närvarande är program för delat ägande, vilka vanligtvis omfattar följande:

– Luftfartygen ägs tillsammans av flera deltagare i programmet.

– Deltagarna har ingått avtal i vilka villkoren fastställs avseende ägande, förvaltning av programmet och utbyte av luftfartyg mellan ägare som deltar i programmet.

– En programförvaltare som agerar på luftfartygens ägares vägnar tillhandahåller tjänster för förvaltningen av luftfartygsflottan.

29. Säkerhetsfrågor och handelsrättsliga bestämmelser måste skiljas åt.

– När det gäller säkerhetsfrågor innehåller kommissionens förslag – om att utvidga Europeiska byrån för luftfartssäkerhets befogenheter till att omfatta drift av luftfartyg och licensiering av flygbesättningar samt säkerheten hos luftfartyg från

---

11 På flygledningstjänstens område kan statliga luftfartyg besluta att verka under civil lagstiftning om luften – i sådana fall omfattas de av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet (se definitionen av *allmän flygtrafik* i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, EGT L 96, 31.3.2004, s 1).

12 T.ex. luftfartyg som är registrerade som civila luftfartyg och som används av underrättelsetjänster för transport av frihetsberövade personer.

13 Artikel 3 c i Chicagokonventionen.

14 Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

tredjeland[15] – redan en ny definition av *kommersiell trafik* som borde vara tillräckligt precis för att säkerställa en enhetlig tolkning av detta begrepp i hela EU och fullgoda säkerhetsnormer.

– När det gäller de handelsrättsliga bestämmelserna bör det noteras, att det i system som program för delat ägande inte finns något fraktavtal mellan tjänsteleverantören och kunden. Verksamheten utförs på grundval av ett förvaltningsavtal enligt vilket tjänsteleverantören i grund och botten är anställd av luftfartygets ägare/aktieägare.

30. Olika former av förvaltning av luftfartyg, inbegripet program för delat ägande, liksom verksamhet som inte utförs enligt avtal om lufttransporter, utgör inte *lufttransport av passagerare, post och/eller gods som utförs mot betalning* och omfattas därför inte av kravet på operativ licens. Detta påverkar inte gemenskapens bestämmelser avseende flygsäkerhet och luftfartsskydd.

3.3. Det finns ingen patentlösning – vikten av proportionerlig reglering

31. Många berörda parter inom allmän- och affärsflyget har uttryckt oro över om de bestämmelser som berör dem kommer att vara proportionerliga.

32. Differentieringen av allmän- och affärsflyget liksom de stora antalet små och medelstora företag och icke-vinstdrivande organisationer i den här sektorn kräver att man är särskilt noga med att se till att proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna tillämpas korrekt.

33. Grundförordningen om Europeiska byrån för luftfartssäkerhet[16] och kommissionens förslag till ändringar av den förordningen är goda exempel på det nya proportionerliga tillvägagångssättet när det gäller reglering. Enbart de mest grundläggande kraven gäller alla operatörer medan strängare normer läggs till därefter om det är motiverat på grundval av relevanta kriterier. Detta tillvägagångssätt bör användas i framtida regleringsinitiativ avseende till exempel flygplatssäkerhet eller flygledning.

34. Kommissionen kommer att övervaka tillämpningen av proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna för att se till att dessa principer respekteras, inte bara i samband med de politiska processerna och regleringsprocesserna utan även i samband med den faktiska tolkningen och tillämpningen av gemenskapslagstiftningen. Denna övervakning kommer också att omfatta de tekniska uppdrag som kommissionen gett specialiserade organ som Eurocontrol.

Lokala flygningar

---

15 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, KOM(2005) 579 slutlig.

16 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, EGT L 240, 7.9.2002, s. 1.

35. Ett antal berörda parter, i huvudsak företrädare från nöjes- och sportflyget, uttrycker oro avseende den framtida definitionen och regleringen av olika sorters lokala flygningar. Dessa utgör ofta en hjälp för flygklubbar och andra organisationer med lätta flygplan att upprätthålla den dagliga verksamheten och nå de stadgeenliga målen.

36. För närvarande omfattas inte lufttransport av passagerare, post och/eller gods med icke-motordrivna och/eller ultralätta motordrivna luftfartyg och inte heller lokala flygningar som inte innebär transport mellan olika flygplatser av kraven på operativ licens, och kommissionen har inte för avsikt att ändra på detta[17].

37. I samband med revideringen av grundförordningen om Europeiska byrån för luftfartssäkerhet har kommissionen, biträdd av byrån, samrått med alla berörda aktörer i syfte att utarbeta genomförandebestämmelser för den nya förordningen. Kommissionen åtar sig i detta hänseende att utarbeta proportionerliga bestämmelser som är anpassade till luftfartygets komplexitet när det gäller såväl underhåll som drift av luftfartyg samt licensiering av flygbesättningar.

Försäkringskrav

38. Kommissionen noterar den oro som vissa berörda parter och medlemsstater givit uttryck för när det gäller huruvida EU:s försäkringskrav kommer att få oproportionerlig inverkan på allmänflyget[18]. Efter omfattande samråd håller kommissionen för närvarande på att bedöma verkan av förordningen om försäkringar inom luftfarten och den kommer att överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet senast den 30 april 2008.

3.4. Optimering av befintlig kapacitet

39. Med tanke på den förväntade trafikutvecklingen kommer Europa att ställas inför en kontinuerligt växande klyfta mellan kapacitet och efterfrågan. Om de nuvarande tendenserna för tillväxten inom flygtrafiken håller i sig och kapaciteten inte ökar förväntas

- lufttrafiken i Europa fördubblas de kommande 20 åren
- över 60 europeiska flygplatser ha mycket stor trafiktäthet och de 20 största flygplatserna vara överbelastade under minst 8–10 timmar per dag 2025.

40. Allmän- och affärsflyget stod för omkring 9 % av alla flygningar som Eurocontrol registrerade 2006. Sedan 2003 har denna sektor vuxit nästan dubbelt så snabbt som resten av trafiken och denna utveckling väntas hålla i sig under de kommande åren.

41. Om kapaciteten inte ökar i proportion till den allmänna trafikökningen kommer allmän- och affärsflyget i allt större utsträckning att konkurrera med de större flygbolagen om tillgång till luftrum och infrastruktur. Därför måste allmän- och

---

17 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen (omarbetning), KOM(2006) 396 slutlig.

18 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (EUT L, 138, 30.4.2004, s. 1)

affärsflygets inverkan och särskilda behov tas i beaktande i samband med kapacitetsplanering och optimeringsprogram, t.ex. i de pågående samtalen om kommissionens handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser[19].

3.4.1. Flygplatskapacitet

42. Allmän- och affärsflyget drivs framför allt från mindre och lokala flygplatser och härigenom tillhandahåller det kompletterande punkt-till-punkt-tjänster och bidrar till en mer jämt fördelad trafik. Infrastrukturen vid mindre flygplatser används i allt större utsträckning även av de större luftfartsföretagen som söker kompletterande kapacitet.

43. De ökande trafikstockningarna på marken innebär att fler flygplatser, inbegripet mindre regionala flygplatser, kommer att klassificeras som tidtabellsjusterade eller samordnade. Vid en del av dessa flygplatser kan ankomst- och avgångstider till slut komma att vara tillgängliga enbart tillfälligtvis för icke-reguljär luftfart. Detta problem kan komma att bli särskilt akut för flygplatser som inte har något näraliggande alternativ som är lämpligt för allmän- och affärsflygsoperatörer.

44. Små luftfartyg kan också vara oattraktiva för flygplatsledningen, eftersom de har färre betalande passagerare och är känsligare för de ändvirvlar som större flygplan skapar (och därigenom tar de mer av den otillräckliga kapaciteten i anspråk). Vidare kan de kräva särskild infrastruktur, t.ex. en därför avsedd terminal eller platta, som flygplatsen måste finansiera. Fördelningen av ankomst- och avgångstider och flödesplaneringen fungerar bäst för luftfartygsoperatörer med regelbundna flygningar som planeras månader i förväg.

45. Dessa utmaningar går att hantera på följande sätt:

– Bättre planering för att optimera användningen av befintlig kapacitet. Detta inbegriper användning av därför avsedda avlastningsbanor och flygplatsområden, för att tillgodose allmän- och affärsflygets behov. Användning av därför avsedda flygplatser skulle ibland vara lämpligt för hanteringen av denna speciella typ av flygningar.

– Utveckling och tillämpning av modern teknik. Automatiska system för väderrapportering, obemannad flygtrafikledning liksom integrering av det globala satellitnavigeringssystemet i flygledningstjänstrutiner[20] skulle kunna visa sig användbart när det gäller att frigöra outnyttjad kapacitet på lokal och regional nivå på ett kostnadseffektivt sätt.

46. Kommissionens handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser utgör en plattform för vidare åtgärder genom inrättandet av en observationsgrupp, som kommer att bestå av kommissionen, medlemsstaterna och

---

[19] Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén - En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser, KOM(2006) 819.

[20] På det sätt som avses i programmet Sesar för modernisering av flygledningssystemet i Europa.

sakkunniga från branschen och där allmän- och affärsflygets särskilda intressen kommer att beaktas.

3.4.2. Luftrumskapacitet

47. Det europeiska luftrummet används av tusentals luftfartyg med olika prestanda och driftsprofiler. Den kontinuerliga ökningen av luftfarten i kombination med den institutionella uppdelningen och de tekniska begränsningarna har emellertid lett till att luftrummet är utsatt för hårt tryck.

48. För att ta sig an de framtida utmaningarna vad gäller luftrummet genomför kommissionen ett antal institutionella och tekniska reformer inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och projektet Sesar. Dessa initiativ förväntas leda till säkerhet och kostnads- och effektivitetsförmåner för alla användare, inbegripet allmän- och affärsflyget.

49. Under 2005 gjordes uppskattningsvis 15 miljoner flygningar med allmän- och affärsflyg i Europa. Mindre än en miljon av dem utfördes under övervakning av flygkontrolltjänst.

50. Berörda parter inom allmän- och affärsflyget, och i synnerhet de som använder luftrummet utan övervakning från flygkontrolltjänst, uttrycker särskild oro vad gäller utökningen av det kontrollerade luftrummet, framtida luftrumsklassificering och utrustningskrav som fastställs inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet och programmet Sesar.

51. I de pågående diskussionerna och framtida besluten om luftrumspolicy och utvecklingen av det nya flygledningssystemet i Europa måste hänsyn tas till att en betydande andel av allmän- och affärsflyget inte är beroende av instrument utan av principen om att ”upptäcka och undvika” hinder. De ledande principerna för flygledningstjänster måste ta hänsyn till att många luftfartygstyper av tekniska eller ekonomiska skäl inte kan utrustas med komplicerad utrustning.

52. Exempel från andra regioner i världen visar att det är möjligt med allmän- och affärsflygsverksamhet även i områden med tät trafik, under förutsättning att luftrummet och rutinerna har utformats på ett effektivt sätt.

3.5. Underlätta tillgången till världsmarknaderna

3.5.1. Tillverkningsindustrin

53. Europeiska gemenskapen har en sund och snabbt växande flygplanstillverkningsindustri. Omkring 75 % av alla certifikat som Europeiska byrån för luftfartssäkerhet utfärdar avser denna sektor.

54. Under första halvan av 2007 hade de största europeiska tillverkarna av flygplan med fasta vingar för allmän- och affärsflyget en orderportfölj värd ungefär 1 miljard euro, vilket motsvarar en ökning med 33,6 % i jämförelse med en likvärdig period 2006 och utgör omkring 16 % av det globala marknadsvärdet för allmän- och affärsflyget. Eftersom marknaden för luftfartyg för allmän- och affärsflyg i gemenskapen växer förblir den europeiska industrin emellertid mycket exportinriktad.

55. Till följd av investeringar i forskning och utveckling har mycket ny teknik introducerats av den europeiska industrin under de senaste åren, särskilt i de mindre reglerade luftfartssektorerna. Denna konkurrensfördel innebär att det nu är ett utmärkt tillfälle att öka den europeiska närvaron på världsmarknaderna.

56. Ett viktigt instrument som borde underlätta utvecklingen av den europeiska tillverkningsindustrin är internationella avtal som kommissionen förhandlat fram med tredjeländer. Avtalen avser inte bara lufttransportfrågor utan även ömsesidigt erkännande av luftfartsprodukter, vilket minskar överflödig tillsyn och underlättar marknadstillträdet även för tillverkarna av luftfartyg för allmän- och affärsflyget.

3.5.2. Kommersiellt affärsflyg

57. Även om det kommersiella affärsflyget[21] vanligtvis drivs utanför ramen för bilaterala eller multilaterala luftfartsavtal påverkas det av trafikrättigheter eller andra restriktioner för marknadstillträde, vilka ibland bara gäller denna sektor. Detta illustreras av den oro som europeiska operatörer nyligen har gett uttryck för när det gäller Förenta staternas begränsningar i fråga om enstaka befraktning av hela luftfartyg (*occasional planeload charters*). Den europeiska industrins och tillsynsmyndigheternas gemensamma ansträngningar gjorde det möjligt att fördubbla (under förutsättning att vissa villkor uppfylls) antalet enstaka befraktningar av hela luftfartyg som kan genomföras utan krav på ett fullständigt tillstånd för utländskt luftfartyg från Förenta staterna. Detta borde ytterligare öka de europeiska affärsflygsoperatörernas möjligheter att flyga över Atlanten.

58. Det kommersiella affärsflygets särskilda intressen måste beaktas när EU:s externa lufttransportpolitik utformas och när gemenskapens luftfartsavtal förhandlas fram. Detta inbegriper förenkling och rationalisering av förfarandena liksom en balanserad liberalisering av trafikrättigheterna.

3.6. Trygga en hållbar miljö

59. Trots den pågående tekniska utvecklingen påverkar allmän- och affärsflyget, liksom luftfartssektorn i stort och de flesta andra transportsätt, miljön i form av buller och gasformiga utsläpp och måste bidra till att minska denna påverkan.

3.6.1. Buller

60. De flesta luftfartyg, motorer och andra luftfartsprodukter för allmän- och affärsflyg omfattas redan av enhetliga bullercertifieringsstandarder[22]. Inte desto mindre ger boende i lokalsamhällen i en del medlemsstater ibland uttryck för oro avseende hur buller från lätta flygplan påverkar deras livskvalitet. Det faktum att denna verksamhet är av lokal karaktär och att det rör sig om relativt små flygplatser gör att nationella, eller lokala, myndigheter torde vara bäst lämpade att göra en bedömning av situationen och vid behov finna lämpliga lösningar. Att införa bullerrelaterade driftsbegränsningar för sådana små flygplatser på gemenskapsnivå skulle vid denna

---

21 Verksamt i kategorin kommersiell flygtransport.

22 De luftfartyg som är undantagna från gemenskapens behörighet i detta hänseende förtecknas i bilaga II till förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1).

tidpunkt varken vara proportionellt eller, med tanke på subsidiaritetsprincipen, berättigat.

61. På lång sikt kommer kommissionen med hjälp av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet att analysera behovet av att ändra de relevanta ”grundläggande kraven” på området luftfart och miljö. Detta kan så småningom leda till ett förslag om ändring av grundförordningen om Europeiska byrån för luftfartssäkerhet. I detta sammanhang skulle en översyn av certifieringsstandarder, liksom förbättrad pilotutbildning, kunna bidra ytterligare till en minskning av flygets negativa inverkan och främja modern miljövänlig teknik.

3.6.2. Gasformiga utsläpp

62. Allmän- och affärsflygets bidrag till gasformiga utsläpp är relativt litet i jämförelse med utsläppen från luftfartssektorn i stort. Inte desto mindre kan sådana utsläpp i princip påverka den lokala och regionala luftkvaliteten och, mer allmänt, klimatförändringen.

63. I kommissionens särskilda initiativ om att införa luftfartsverksamhet i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen[23] inriktar man sig delvis på problemet med utsläppen av växthusgaser från flyget. Kommissionen har i förslaget försökt hitta en balans mellan de administrativa kostnaderna för att införa luftfartverksamhet i systemet och de miljömässiga fördelarna som uppnås. I förslaget undantas bland annat flygningar som omfattas av visuellflygreglerna (VFR) och flygningar med luftfartyg vars högsta tillåtna startvikt är mindre än 5 700 kg. Denna fråga kommer att behandlas vidare under själva lagstiftningsförfarandet[24].

64. Enligt gemenskapens regler är bränsle som används till *privat nöjesflyg* redan skattepliktigt, på samma sätt som bränsle som används till annan liknande transport- eller nöjesverksamhet[25]. I detta sammanhang vill kommissionen påpeka att den undersöker möjligheten att använda alternativa, mer miljövänliga eller förnybara bränslen inom luftfarten. Differentierad energibeskattning kan bidra till att främja användningen av bränsle med högre kvalitet, t.ex. blyfri bensin, även inom luftfarten.

3.7. Förbättring av forskning och utveckling

65. Europas forskningsmiljö för allmän- och affärsflyget är mycket dynamisk. Den europeiska industrin har traditionellt utmärkt sig genom sin innovativa design av lätta och ultralätta flygplan och sitt banbrytande arbete när det gäller kompositmaterial.

66. Den allmänna uppfattningen är att det europeiska allmän- och affärsflygets konkurrenskraft och kommersiella framgång kommer att bli allt mer beroende av innovation och forskning inom luftfartssektorn, inbegripet framsteg vad gäller

---

23 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, KOM(2006) 818 slutlig.

24 Andra åtgärder för att ta i tu med problemet med de gasformiga utsläppen från flyget omfattar en reform av luftrummets uppbyggnad och spridning av det nya ATM-systemet inom ramen för projektet Sesar, liksom forsknings- och utvecklingsprogram finansierade av kommissionen.

25 Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

kompositmaterial, bränslesnåla motorer och modern flygelektronik som gör det möjligt att tillvarata de möjligheter som morgondagens system för flygledningstjänst erbjuder.

67. Kommissionen kommer att fortsätta att stödja forskning och utveckling inom luftfartssektorn genom sitt ramprogram för forskning. Detta inbegriper skräddarsytt stöd till små- och medelstora företag, som för närvarande erbjuds genom initiativ som AeroSME eller riktade forskningsprojekt som Cesar[26].

4. SLUTSATSER

68. Kommissionen uppmanar – genom denna dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget – alla berörda parter att föra en dialog om denna sektors framtid i Europa.

69. Kommissionen kommer noga att bevaka utvecklingen i syfte att säkerställa att de särskilda behoven för alla typer av luftrumsanvändare tas i beaktande i samband med de politiska processerna. Den kommer framför allt att inrikta sig på att

- ta fram grundläggande uppgifter avseende det europeiska allmän- och affärsflyget,
- särskilt övervaka att proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna tillämpas korrekt,
- beakta alla luftrums- och infrastruktursanvändares behov i samband med kapacitetsplanering och kapacitetsoptimering,
- främja ny teknik som gör det möjligt för den europeiska industrin att behålla sina konkurrensfördelar och frigöra outnyttjad regional och lokal kapacitet på ett kostnadseffektivt sätt,
- underlätta allmän- och affärsflygets tillträde till utländska marknader,
- säkerställa att allmän- och affärsflyget är miljömässigt hållbart.

---

[26] Projektet Cost Effective Small Aircraft (CESAR) som finansieras av kommissionen genom det sjätte ramprogrammet.