



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 11.1.2008
COM(2007) 869 окончателен

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

**Дневен ред за устойчивото бъдеще на авиацията с общо предназначение и бизнес
авиацията**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Дневен ред за устойчивото бъдеще на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията

1. ЗАЩО ТОЧНО АВИАЦИЯТА С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И БИЗНЕС АВИАЦИЯТА?

1. Доскоро не се налагаше да се обръща внимание на особеностите на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията на ниво Общност. С разширяването на компетенцията на Общността обаче в сферата на безопасността¹ и сигурността², осъвременяването на концепцията за Единно европейско небе³ и внедряването на нова система за управление на въздушното движение в Европа⁴, „пропукването в капацитета“⁵ и опасенията, свързани с въздействието на авиацията върху околната среда⁶, дейностите на ЕС придобиват по-голямо значение и в този сектор.
2. Разнообразието при авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията е голямо. Те обхващат дейности, вариращи от развлекателни полети, изпълнявани с безмоторни въздухоплавателни средства, до сложната експлоатация на високоефективни реактивни въздухоплавателни средства за бизнес полети и специализирани авиационни работи. Това създава предизвикателства, тъй като политическите инициативи не могат да се базират на подхода на „универсалния модел“.
3. Значителна част от предприятията на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията са малки и средни (МСП) или нестопански организации, които разчитат също на доброволци. Много често тези физически лица или малки компании разполагат с ограничени ресурси за отчитане на промените в регулаторните или техническите изисквания.
4. Що се отнася до промишлеността, производството на самолети за авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията отбелязва безпрецедентни успехи на световните пазари. Набраната скорост трябва да се поддържа чрез подходяща законова уредба и насърчаване на новаторството и изследователската дейност.

-
- 1 Разширяване на задачите на Европейска агенция за авиационна безопасност: дневен ред за 2010 г., COM(2005) 578 окончателен.
 - 2 Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване, COM(2005)429 окончателен.
 - 3 Изграждане на Единно европейско небе посредством функционални блокове въздушно пространство: средносрочен доклад за състоянието, COM(2007)101 окончателен.
 - 4 Състояние на проекта за изграждане на европейска система от ново поколение за управление на въздушното движение (SESAR), COM(2007) 103 окончателен.
 - 5 План за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа, COM(2006) 819 окончателен.
 - 6 Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парников газ в рамките на Общността, COM(2006) 818 окончателен.

5. Независимо от технологичното развитие, авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията оказват влияние върху околната среда по отношение на шума и газовите емисии, и подобно на по-широкия авиационен сектор или на всеки един от другите видове транспорт, има нужда от полагане на усилия за намаляване на това влияние.
6. По инициатива на заинтересованите страни и след широки допитвания, Комисията изготви дневен ред за устойчивото бъдеще на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията⁷.

2. АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И БИЗНЕС АВИАЦИЯ, КОИТО РАБОТЯТ ЗА ЕВРОПА

2.1. Сектор с растеж и разнообразен флот

7. Настоящото съобщение се отнася до: 1) всички граждански въздухоплавателни дейности, различни от търговските въздушни превози; 2) граждански въздухоплавателни услуги, изпълнявани при поискване и срещу заплащане. Това включва, *inter alia*, и: специализирани авиационни услуги, обучение по пилотиране, развлекателни полети, въздушни таксиметрови услуги при поискване и въздухоплавателни средства (ВС), притежавани от дружества/физически лица за делови/професионални цели⁸.
8. В Европа има около 50 000 моторни ВС на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията (включително около 2 800 ВС с газо-турбинни двигатели), сравнени с приблизително 5 000 ВС в парка от ВС на европейските авиокомпани. Освен това, 180 000—200 000 свръхлеки (*microlight*) и безмоторни ВС се използват за спортни и развлекателни цели.
9. През 2006 г. приблизително 9 % от всичките движения на ВС, регистрирани от Евроконтрол, са на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията. От 2003 г. насам броят на движенията на ВС в този сегмент, регистрирани от Евроконтрол, нараства с приблизително два пъти по-бързи темпове от този при останалия трафик (през 2006 г. има 22 % повече полети отколкото през 2003 г., сравнени с 14 % ръст за останалия трафик)⁹.
10. Анализът на тенденциите в трафика, поръчките и доставките на ВС показват, че търсенето на изключително гъвкави, частни и делови въздушни транспортни услуги ще продължи силно да нараства през идните години. Ключовите фактори, които допринасят за това, са:

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

⁸ За целите на настоящото съобщение всички тези дейности се наричат „Авиация с общо предназначение и бизнес авиация“. Без да се засягат поясненията, предоставени в точка 3.2 по-долу, настоящото съобщение не се опитва да разгледа или промени някое от правнозадължителните определения от международното, общностното или националното законодателство.

⁹ Трябва да се отбележи, че голяма част от полетите на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията не се регистрират от Евроконтрол, защото ползват неконтролираното въздушно пространство (вж. параграф 49 по-долу). Например, повечето развлекателни и спортни авиационни дейности не са обхванати от тези статистически данни.

- необходимостта от повече мобилност, гъвкавост и услуги, предлагащи връзка от точка до точка,
- все по-голямото претоварване на основните летища,
- ограниченията, свързани със сигурността,
- непрекъснатите усилия на предприятията и физическите лица да подобрят производителността, и
- разработване на нови технологии, които правят ВС по-ефективни и по-евтини.

2.2. Европейската авиация с общо предназначение и бизнес авиацията носят конкретни социални и икономически ползи

11. Авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията предлагат транспортни услуги, които са съобразени с индивидуалните нужди, гъвкави, от врата до врата, на физически лица, предприятия и местни общности, като така повишават мобилността на хората, производителността на стопанството и регионалното сближаване.
12. Въпреки че понякога частните или наетите ВС са алтернатива на редовните въздушни линии, в повечето случаи това представлява допълнителна услуга, позволяваща достигането до дестинации, които авиокомпаниите не могат да обслужват поради оперативни ограничения или икономически причини.
13. През 2005 г. около 100 000 двойки летища/аеродруми в Европа бяха обслужвани от авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията (сравнени с около 30 000, които бяха обслужвани от редовни въздушни линии). Само за 5 % от тях съществуваше алтернативна редовна въздушна линия (поне един редовен полет за всеки работен ден). Същият модел се повтаря и при двойките градове. През 2005 г. авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията са обслужвали над 80 000 двойки градове в Европа. Голяма част от този трафик е осъществен между двойки градове, за които е съществувала много ограничена алтернатива под формата на редовни линии (по-малко от един редовен полет за работен ден).
14. Европейските компании за специализирани авиационни услуги предоставят високостойностни специализирани услуги както в Общността, така и в трети държави. Тези услуги варират от картографиране, брегови и строителни дейности, патрулиране и опазване на тръбопроводи, селскостопански полети и наблюдение на околната среда до метеорологични изследвания, противопожарни дейности, телевизионни репортажи на живо, наблюдение на движението по пътищата и други.
15. Авиацията за развлекателни и спортни цели е един от основните източници на квалифициран авиационен персонал за авиокомпаниите и спомагателните служби. Много от обучаваните пилоти и инженери, след набиране на необходимия брой летателни часове или практика в авио-ремонтните бази, преминават на работа в авиокомпаниите.

16. Аероклубовете и организациите за въздушни спортове насърчават качествата, техническите познания и навигационните умения на хората — особено сред младите граждани на Европейския съюз, повишавайки интереса им към високо възискателните и мотивиращи въздушни спортове и бъдещи кариери в търговската авиация или в научноизследователската и развойната дейност в областта на въздухоплаването.
- 3. ИЗГОТВЯНЕ НА ДНЕВЕН РЕД ЗА УСТОЙЧИВОТО БЪДЕЩЕ НА АВИАЦИЯТА С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И БИЗНЕС АВИАЦИЯТА**
- 3.1. Оценка на мащабите на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията**
17. Не съществуват пълни данни, описващи авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията в Европа, и изглежда, че подобни данни не се събират по системен и съгласуван начин.
18. По отношение конкретно на безопасността, не съществуват подробни статистически данни в европейски мащаб относно безопасността при ВС с максимална излетна маса (МТОМ) под 2 250 kg, а откъслечните данни, с които се разполага, дават само непълна представа за основните причини за фаталните произшествия.
19. Лицата, които разработват политики трябва да имат ясна представа за ситуацията, за да могат да регламентират по подходящ начин всяка дейност. Това изисква изработването на основен набор от цели на европейско ниво, както и съгласувани данни и тясно сътрудничество с всички заинтересовани страни.
20. Комисията е възложила на Европейската конференция за гражданска авиация (ЕСАС) да проведе проучване на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията, което да определи източниците на наличните данни и да предложи най-ефективния начин за бъдещото им събиране.
- 3.2. Поясняване на определенията**
21. За да могат да изпълняват ефективно ролята си, авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията трябва да функционират по различни, често много сложни схеми. Тази сложност понякога води до различни интерпретации на правните определения както от операторите, така и от регулаторите. Подобни различия оказват въздействие върху функционирането на вътрешния пазар и създават объркване при прилагането на законодателството на Общността.
22. Яснотата е важна за правилното прилагане на законодателството на Общността в две основни области: 1) определение за понятието „държавни/граждански ВС“ и 2) определение за „търговска въздухоплавателна дейност“.
23. Комисията подчертава колко важно е държавите-членки да разчитат на поясненията относно определенията, предоставени по-долу, за да не бъде засегнато единното прилагане на законодателството на Общността. Комисията

ще наблюдава отблизо, в рамките на своите правомощия, всички възможни развития по този въпрос и напомня, че авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията следва да оперират по начин, строго съвместим със съществуващите закони, включително тези за основните права.

3.2.1. *Държавни и граждански ВС*

24. Традиционно всички ВС се класифицират като „държавни“ и „граждански“. Както международният режим, установен по силата на Чикагската конвенция, така и законодателството на Общността, по принцип се прилагат само към гражданските ВС, оставяйки регулацията и контрола върху държавните ВС на националните власти. Това разграничение е съществено, поради съществуването на значителни различия в правните режими, приложими към гражданските и държавните ВС. Например, държавните ВС попадат под различна система за наблюдение, която не може да бъде избегната чрез прилагане на правилата за гражданското въздухоплаване, както е подчертано например в резолюцията на Европейския парламент по повод предполагаемото използване на европейски държави от ЦРУ с цел транспортиране и незаконно задържане на затворници¹⁰.
25. При определени обстоятелства гражданските ВС се експлоатират за държавни цели. В тези случаи както Чикагската конвенция, така и законодателството на Общността, прилагат функционалния подход. Това означава, че ВС следва да се класифицират според естеството на самата услуга¹¹ (функцията, която действително се изпълнява в определен момент), а не единствено според регистрацията. Поради тази причина ВС с гражданска регистрация, които се използват за държавни цели¹², трябва да се класифицират като държавни ВС и следователно техните прелитания и кацания в дадена държава без предварително получено разрешение са забранени¹³. Националните власти са отговорни за гарантиране спазването на принципите за класификация, както е подчертано например в гореспоменатата резолюция на Европейския парламент.

3.2.2. *Въздухоплаване с търговска цел, частична собственост и менажирани ВС*

26. Понятието „въздушен превоз на пътници, поща и/или товари срещу заплащане и/или под наем“ не винаги се интерпретира еднозначно. Това разграничаване е важно, защото към „въздухоплаването с търговска цел“ се прилага изискването

10 P6_TA-PROV(2007)0032, 14 февруари 2007 г. В своята резолюция Европейският парламент заявява, че правилата на гражданското въздухоплаване са били използвани с цел „избягване на правните задължения за държавните ВС“ (параграф 47).

11 В зоната на Ръководството на въздушното движение (РВД) държавните ВС могат да решат да оперират според правилата за гражданското въздухоплаване — в този случай те попадат под действието на законодателството за Единното европейско небе (вж. определението за „общ въздушен трафик“ от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе, ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 0001 – 0009).

12 Например ВС с гражданска регистрация, използвани от разузнавателните служби за превоз на задържани лица.

13 Член 3, буква в) от Чикагската конвенция.

за оперативен лиценз¹⁴, и то може да попадне под ограниченията, наложени от правата за въздушни превози. Появата на схеми подобни на програмите за частична собственост изглежда е основен повод за безпокойство.

27. Използваните от авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията ВС се експлоатират по различни модели както в търговския, така и в частния сектор на въздухоплаването — за които съществуват различни регулаторни режими за лицензирането за икономически цели, сертифициране на безопасността и правата за въздушни превози. Тъй като притежаването на ВС от частни лица е доста скъпо, тенденцията към момента е услугите, свързани с мениджмънта на ВС, да се възлагат на специализирани компании. Подобно възлагане на услуги на външни компании може да бъде допълнено от съвместна собственост или обединяване на дялове собственост върху ВС за по-ефективното ползване на активите.
28. Понастоящем най-усъвършенстваните схеми за мениджмънт на ВС, които съществуват, са програмите за частична собственост, които обикновено включват:
- съсобственост върху ВС между многобройни участници в програмата,
 - споразумения между участниците в програмата, определящи условията по отношение на собствеността, управлението на програмата и обмена на ВС между собствениците, които участват в програмата, и
 - предоставяне на услуги по мениджмънт на парка от ВС от управител на програмата, действащ от името на собствениците на ВС.
29. Трябва да се направи разграничение между въпросите, свързани с безопасността, и търговското законодателство:
- по отношение на въпросите, свързани с безопасността, предложението на Комисията за разширяване на компетенцията на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) в сферата на летателната експлоатация, лицензирането на летателния екипаж и нивото на безопасност на ВС от трети страни¹⁵, вече съдържа ново определение за „търговска експлоатация“, което следва да бъде достатъчно точно, за да гарантира неговата еднозначна интерпретация в целия Европейски съюз и адекватни стандарти на безопасност,
 - по отношение на икономическото регламентиране, следва да бъде отбелязано, че при схеми, подобни на програмите за частична собственост, не съществува договор за превоз между доставчика на услугата и клиента. Експлоатацията се осъществява на базата на споразумение за мениджмънт,

14 Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 година относно лицензирането на въздушни превозвачи, ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1—7.

15 Предложение за регламент на Европейския парламент и Регламент на Съвета (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност, COM(2005) 579 окончателен.

по силата на което доставчикът на услугата по същество е нает от собственика/притежателя на дял във ВС.

30. Различни форми на услуги за мениджмънт на ВС, включително програмите за частична собственост, както и експлоатацията, извършвана без договори за въздушен превоз, не представляват „въздушен превоз на пътници срещу заплащане и/или под наем“ и така към тях не се прилага изискването за оперативен лиценз. Това не следва да бъде в ущърб на някое от правилата на Общността относно безопасността или сигурността на въздухоплаването.

3.3. Универсалният модел не е приложим навсякъде — значението на пропорционалното законодателство

31. Много от заинтересованите страни от областта на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията изразиха опасения, свързани с пропорционалността на законодателството, приложимо към тях.
32. Разнообразяването на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията, както и големият брой МСП и нестопански организации в този сектор, изискват особена бдителност за правилното прилагане на принципите на пропорционалността и субсидиарността.
33. Основният за EASA регламент¹⁶ и предложението на Комисията за неговото изменение са добри примери за новия подход на пропорционално нормотворчество. Само важните изисквания се прилагат към всички оператори, докато по-строгите стандарти се добавят впоследствие, ако това е оправдано на базата на съответните критерии. Този подход следва да се използва при бъдещи нормотворчески инициативи като тези за безопасността на аеродрумите или управлението на въздушното движение.
34. Комисията ще наблюдава прилагането на принципите на субсидиарността и пропорционалността, за да гарантира, че не само процесите на създаване на политики и правила, но и действителното интерпретиране и прилагане на законодателството на Общността спазват в достатъчна степен тези принципи. Въпросното наблюдение ще обхваща също техническите правомощия, предоставяни от Комисията на специализираните агенции, като например Евроконтрол.

Местни полети

35. Редица заинтересовани лица, представляващи основно авиацията за развлекателни и спортни цели, изразяват загриженост относно бъдещото определение и регламентиране на различни видове местни полети. Тези дейности често подпомагат аероклубовете и други организации на леката авиация да поддържат своето ежедневно функциониране и да преследват законосъобразните си цели.

16 РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 година относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност, ОВ L 240, 7.9.2002 г., стр. 1—21.

36. Понастоящем към „превоза по въздуха на пътници, пощенски пратки и/или товари, извършван чрез безмоторни въздухоплавателни средства и/или свръхлеки (ultra-light) въздухоплавателни средства с моторна тяга, а също и за местни полети, които не включват превоз между различни летища“ не се прилага изискването за оперативен лиценз и Комисията не предвижда промени в това отношение¹⁷.
37. В контекста на преразглеждането на основния регламент за EASA, Комисията, подпомогната от Агенцията, се консултира с всички заинтересовани страни с оглед съставяне на правила за приложение на новия регламент. В този смисъл Комисията приема да разработи пропорционални правила, приспособени към сложността на ВС по отношение на техническото обслужване и експлоатацията, както и свидетелствата за правоспособност на летателния персонал.

Застрахователни изисквания

38. Комисията отбелязва също и опасенията, изразени от някои заинтересовани страни и държави-членки по отношение на непропорционалното отражение на изискванията на ЕС относно застраховките при авиацията с общо предназначение¹⁸. След широки консултации, понастоящем Комисията извършва оценка на действието на регламента за застраховките в авиацията и до 30 април 2008 г. ще предаде доклад на Европейския парламент и на Съвета.

3.4. Оптимизиране на съществуващия капацитет

39. Отчитайки очакваното развитие на трафика, Европа се изправя пред все по-растяща разлика между капацитета и търсенето. Ако настоящата тенденция на нарастване продължи, а нивото на капацитета не се увеличи, се очаква следното:
- въздушният трафик в Европа ще се удвои през следващите 20 години, и
 - над 60 европейски летища могат да бъдат сериозно претоварени, а най-големите 20 летища да бъдат пренаситени с трафик поне 8—10 часа в денонощието до 2025 г.
40. През 2006 г. приблизително 9 % от всичките движения на ВС, регистрирани от Евроконтрол, могат да бъдат отнесени към авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията. От 2003 г. насам този сегмент нараства почти два пъти по-бързо от останалия трафик и тази тенденция се очаква да продължи и през идните години.

17 Предложение за регламент на Европейския парламент и Съвета относно общите правила за експлоатация на въздушните транспортни услуги в Общността (преработено), COM(2006) 396 окончателен.

18 Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства (ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 1).

41. Ако капацитетът не бъде увеличен пропорционално на цялостното нарастване на трафика, авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията все повече ще се конкурират с по-широкия авиационен сектор за достъп до въздушното пространство и инфраструктурата. В този смисъл трябва да бъдат взети под внимание както въздействието, така и специфичните потребности на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията при планирането на капацитета и опитите за оптимизиране, като например дискусиите по „План за действие по отношение на капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа“¹⁹ на Комисията.

3.4.1. Капацитет на летищата/аеродрумите

42. Авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията оперират основно от второстепенни летища или местни аеродруми, като по този начин осигуряват допълнителни услуги от точка до точка и допринасят за по-равномерното разпределение на трафика. Инфраструктурата на второстепенните летища се използва все повече и от авиокомпаниите, които търсят допълнителен капацитет.
43. Нарастващото наземно претоварване означава, че повече летища, включително по-малки регионални летища, ще бъдат класифицирани като такива, управлявани по график или координирани летища. В крайна сметка, слотовете на тези летища ще могат да се предоставят само за единични полети на оператори на нередовни въздушни линии. Въпросният проблем може да се прояви особено остро на летища, които нямат близко алтернативно летище, подходящо за операторите от авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията.
44. Малките ВС могат да изглеждат непривлекателни за управителите на летищата, защото превозват по-малък брой пътници срещу заплащане и са по-уязвими от спътната струя, образуваща се след преминаване на по-големи ВС (като по този начин те отнемат повече от оскъдния времеви капацитет). Освен това, те могат да изискват специална инфраструктура, като например специализиран терминал или перон, които трябва да се финансират от летището. Разпределението на слотовете и процесът на управление на въздушното движение функционират най-добре за оператори на ВС с редовен полетен график, планиран месеци предварително.
45. Посочените предизвикателства могат да бъдат разрешени с действия в две посоки:
- по-добро планиране с цел оптимизиране използването на съществуващия капацитет. Това включва използването на специално предназначени писти за излитане и кацане за облекчаване на трафика и летищните/аеродрумните зони, които да отговарят на нуждите на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията. Също така, понякога би било възможно използването на специализирани летища за обслужване на този конкретен вид трафик;

19 Съобщение на Комисията до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален Комитет и Комитета на Регионите — „План за действие по отношение на капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа“, COM(2006) 819.

- разработване и внедряване на съвременни технологии: автоматизираните системи за метеорологични доклади, автоматично въздушно обслужване и включването на глобална система за сателитна навигация в процедурите по управление на въздушното движение²⁰ могат да се окажат полезни за отключване на потенциала на местния и регионалния капацитет по икономически ефективен начин.

46. Планът за действие по отношение на капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа на Комисията осигурява платформа за бъдещи действия чрез създаване на Европейска обсерватория, включваща Комисията, държавите-членки и специалисти от сферата на промишлеността, която да вземе предвид конкретните интереси на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията.

3.4.2. *Капацитет на въздушното пространство*

47. Европейското въздушно пространство е основна среда за хиляди ВС с различни технически и експлоатационни характеристики. Постоянното нарастване на въздушния трафик обаче, съчетано с институционалното разделение и технологичните ограничения, подложиха това общо благо на значително напрежение.

48. Комисията предприе редица институционални и технологични реформи в рамките на Единното европейско небе и проекта SESAR, за да потърси решение на бъдещите предизвикателства, свързани с въздушното пространство. Очаква се тези инициативи да осигурят безопасност, финансови ползи и увеличаване на ефективността за всички потребители, включително за авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията.

49. Изчислено е, че през 2005 г. са изпълнени приблизително 15 млн. полета на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията. По-малко от 1 млн. от тях са изпълнени под наблюдението на РВД.

50. Заинтересованите страни от средите на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията и конкретно тези, които ползват въздушното пространство без надзора на РВД, изразяват особена загриженост по отношение на преобладаването на контролираното въздушно пространство, бъдещата класификация на въздушното пространство и изискванията към оборудването, определени от инициативата за Единно европейско небе и програмата SESAR.

51. Провежданите понастоящем дискусии и бъдещите решения относно политиката в областта на въздушното пространство и внедряването на нова система за управление на въздушното движение в Европа трябва да отчетат, че значителна част от трафика на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията разчита на принципа „виж, за да избегнеш“, а не на инструментално оборудване. Също така политиката за управление на въздушното движение трябва да приеме, че не съществува техническа и/или икономическа възможност за оборудване на много от типовете ВС със сложна техника.

²⁰ Както е предвидено в програмата SESAR за модернизация на управлението на въздушното движение в Европа.

52. Примери, взети от други региони на света показват, че функционирането на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията е възможно дори в среда на натоварен трафик, при условие, че въздушното пространство и процедурите са проектирани по ефикасен начин.

3.5. Улесняване на достъпа до световните пазари

3.5.1. Самолетостроене

53. Европейската общност разполага със стабилна и нарастваща с бързи темпове самолетостроителна промишленост в областта на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията. Около 75 % от всички типови сертификати, издавани от EASA, са за този сектор.
54. През първата половина на 2007 г. основните производители на ВС с неподвижно крило в областта на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията имаха графици за доставка на стойност приблизително 1 млрд. EUR, което в сравнение със същия период на 2006 г. представлява повишение от 33,6 % и се равнява на около 16 % от световната пазарна стойност на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията. С нарастването на пазара на ВС за авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията в Общността обаче европейската промишленост остава силно ориентирана към износ.
55. През последните години благодарение на инвестициите в научноизследователска и развойна дейност в европейската промишленост бяха въведени много нови технологии, особено в по-слабо регулираните сегменти на авиацията. Сега това конкурентно предимство предоставя възможност за засилване на европейското присъствие на световните пазари.
56. Един от важните инструменти, които би следвало да улеснят развитието на европейското самолетостроене, са международните споразумения, договорени между Комисията и трети държави. Те могат да се занимават с въпроси не само от областта на въздушния транспорт, но също и с такива, свързани с взаимното приемане на въздухоплавателните продукти, като по този начин бъде намален излишният регулаторен надзор и бъде улеснен достъпът до пазара и на самолетостроенето в областта на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията.

3.5.2. Търговска бизнес авиация

57. Въпреки че по правило търговската бизнес авиация²¹ функционира извън рамките на двустранните или многостранни споразумения за въздушни превози, тя е засегната от въпроса за правата за въздушни превози или други ограничения пред достъпа до пазара, които понякога са специфични само за този сектор. Ситуацията се илюстрира от неотдавнашното безпокойство на европейските оператори по повод ограниченията, наложени от САЩ върху случайните чартърни полети с пълно затоварване (occasional planeload charters). В този случай съвместните усилия на европейската индустрия и регулаторите

21 Функционираща в категорията на търговското въздухоплаване.

позволиха (при спазване на определени условия) удвояване на броя на случайните чартърни полети с пълно затоварване, които могат да бъдат изпълнявани без наличието на пълно разрешение за чуждестранното ВС от властите на САЩ. Това следва да увеличи допълнително възможностите за европейските оператори от областта на бизнес авиацията, изпълняващи презокеански полети.

58. При разработването на външната политика на ЕО в областта на въздушния транспорт и договарянето на споразуменията за въздушни превози на Общността трябва да бъдат взети предвид конкретните интереси на търговската бизнес авиация. Това включва опростяване и ускоряване на процедурите, както и балансирана либерализация на правата за въздушни превози.

3.6. Осигуряване на устойчивост на околната среда

59. Въпреки продължаващото технологично развитие авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията, както и по-широкият авиационен сектор, а реално и повечето други видове транспорт, имат отрицателно въздействие върху околната среда по отношение на шума и на емисиите на вредни газове и трябва да допринесат за намаляването на това въздействие.

3.6.1. Проблеми, свързани с шума

60. Повечето ВС на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията, двигатели и други въздухоплавателни продукти вече са предмет на единните изисквания на стандартите за шум²². Независимо от това жителите на местни общности в някои държави-членки понякога изразяват опасения относно въздействието на шума от леката авиация върху качеството на техния живот. Локализираният характер на въпросните действия и относително малкият брой засегнати аеродруми предполагат оценяване на ситуацията и, при необходимост, намиране на подходящи решения от националните и дори местните власти, които са в най-добра позиция за тези цели. Въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума, на подобни малки аеродруми на ниво Общност на този етап не би било нито пропорционално, нито оправдано от гледна точка на принципа за субсидиарност.
61. В дългосрочен план Комисията, подпомагана от EASA, ще анализира нуждата от модификация на съответните „съществени изисквания“ в областта на околната среда и авиацията. Това би могло в крайна сметка да доведе до предложение за изменение на основния регламент за EASA. В този контекст преразглеждането на стандартите за шума, както и подобреното обучение на пилотите, биха могли допълнително да допринесат за намаляване на отрицателното въздействие на авиацията и насърчаване на съвременни, щадящи околната среда технологии.

22 В приложение II към Регламент (ЕО) № 1592/2002 относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност (ОВ L 240/1, 7.9.2002 г.) са изброени ВС, които попадат извън компетенцията на Общността в това отношение.

3.6.2. Газови емисии

62. Делът на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията в газовите емисии е относително малък в сравнение с този на по-широкия авиационен сектор. Все пак подобни емисии могат по принцип да окажат въздействие върху качеството на въздуха на местно и регионално ниво, а в по-широк смисъл — и върху промените в климата.
63. Специалната инициатива на Комисията, предлагаща разширяване обхвата на схемата на ЕС за търговия с емисии на парникови газове върху авиацията²³, разглежда частично проблема с емисиите на парникови газове от авиацията. Комисията се опита да постигне баланс в предложението между административните разходи по включването и постигнатите ползи за околната среда. Предложението освобождава от схемата наред с другите полети тези, изпълнявани изключително съгласно правилата за визуален полет, и тези, изпълнявани от ВС със сертифицирано максимално излетно тегло по-малко от 5 700 kg. Този въпрос се разглежда допълнително и в течение на самия законодателния процес²⁴.
64. Освен това, според правилата на Общността, горивото, използвано за „частни полети за развлечение“ вече се облага с данъци, по същия начин, както и горивото, използвано от друг подобен транспорт или развлекателна дейност²⁵. В този контекст Комисията отбелязва, че проучва възможността за алтернативни, по-природосъобразни или възобновими горива за авиацията. Диференцираните ставки за данъчно облагане на енергетиката могат да помогнат за насърчаване употребата на горива с по-добро качество, като безоловния бензин, и в областта на авиацията.

3.7. Насърчаване на научноизследователската и развойната дейност

65. Изследователската среда в областта на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията в Европа е динамична. Новаторският дизайн на леки и свръхлеки (ultra-light) ВС или пионерската дейност в сферата на композитните материали традиционно са отличителен белег на европейското самолетостроене.
66. Всички разбират, че конкурентоспособността и търговският успех на европейската авиация с общо предназначение и бизнес авиацията ще зависят и в бъдеще от новаторството и изследванията в областта на въздухоплаването, включително от напредъка при композитните материали, двигателите с нисък

23 Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел включване на авиационни дейности в схемата за търговия с квоти за емисии на парников газ в рамките на Общността, СОМ (2006) 818 окончателен.

24 Другите мерки за решаване на проблема с газовите емисии от авиацията включват реформа на архитектурата на въздушното пространство и внедряване на нова система за РВД по проекта SESAR, както и програми за научноизследователска и развойна дейност, финансирани от Комисията.

25 Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно преструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електрическата енергия (ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51).

разход на гориво и съвременната авионика, които позволяват ползването на преимуществата на модерните системи на РВД.

67. Комисията ще продължи да подкрепя научноизследователската и развойна дейност в областта на въздухоплаването чрез своите рамкови програми за научноизследователска дейност. Това включва индивидуална подкрепа за МСП, предоставяна понастоящем по инициативи като Аеро МСП или специални научноизследователски проекти като CESAR²⁶.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

68. Комисията, посредством настоящия Дневен ред за устойчиво бъдеще на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията, призовава всички заинтересовани страни да се стремят към диалог относно бъдещето на този сектор в Европа.

69. Комисията ще следи отблизо бъдещото развитие, за да се увери, че специалните потребности на всички категории потребители на въздушното пространство са взети предвид в процеса на изработване на политика. Конкретно, тя ще се насочи към следните дейности:

- да изгради основен набор от данни относно европейската авиация с общо предназначение и бизнес авиацията,
- да следи стриктно за правилното прилагане на принципите на пропорционалност и субсидиарност,
- да вземе предвид потребностите на всички потребители на въздушното пространство и инфраструктура при планиране на капацитета и оптимизирането му,
- да насърчава нови технологии, за да остане европейската индустрия конкурентоспособна и да се отключи капацитетът на регионално и местно ниво по рентабилен начин,
- да подпомага достъпа на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията до чужди пазари,
- да осигури устойчиво развитие на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията по отношение на околната среда.

26 Проект за рентабилни малки ВС (Cost Effective Small Aircraft – CESAR), финансиран от Комисията по Шестата рамкова програма.