

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 3.10.2008  
COM(2008) 603 окончателен

## **СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА**

**Създаване на общо авиационно пространство с Тунис**

## СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

### Създаване на общо авиационно пространство с Тунис

#### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

1. В своето съобщение „Развитие на дневния ред на външната политика на Общността в областта на авиацията“<sup>1</sup> Комисията изтъкна значимостта на създаването на общо авиационно пространство с държавите, участващи в политиката на добросъседство на изток и юг от Европейския съюз.
2. Крайната цел е държавите от Европейския съюз и техните партньори по източните и южните граници да създадат общ пазар с хармонизирани правила за функциониране. На заседанието си на 27 юни 2005 г. Съветът в състав „министри на транспорта“ потвърди тази цел в заключенията си относно развитието на обща външна политика в областта на авиацията и призова да се създаде общо авиационно пространство със съседните на ЕС държави до 2010 г.
3. Динамиката, свързана с това общо авиационно пространство, накара Европейския съюз да включи в него първо авиационните пазари на Швейцария, Норвегия и Исландия, след това тези на девет държави от Западните Балкани (юни 2006 г.) и накрая авиационния пазар на Мароко в резултат на подписаното през декември 2006 г. първо евро-средиземноморско споразумение. По искане на Съвета Комисията ще започне преговори в тази насока с Йордания и Израел и ще продължи обсъжданията с Украйна. Укрепването на отношенията между Европейския съюз и съседните държави в областта на авиацията е ключов елемент за развитието на европейската авиационна индустрия. С около 20 % от международните полети извън Общността въздушните връзки на Европейския съюз със съседните държави обхващат всички сегменти на пазара (пътувания с развлекателна цел, пътувания с цел посещение на приятели или роднини, бизнес пътувания), а броят на полетите е сравним с този между Съюза и държавите от Северна Америка. Освен потенциала за развитие, който притежава секторът на авиацията, в по-глобален план това общо пространство представлява чудесно средство за регионална интеграция и икономическо развитие, което се вписва изцяло в процеса от Барселона и в плана за действие, разработен в рамките на политиката на добросъседство. Стартираният наскоро проект „Процес от Барселона: Съюз за Средиземноморието“ се вписва в същия контекст.
4. Чрез разширяването на това общо авиационно пространство и включването в него на държавите на юг от Средиземно море Тунис се превръща в необходим партньор за Европейския съюз. Освен това, евро-средиземноморското партньорство, установено посредством споразумението за асоцииране<sup>2</sup>, набляга

---

<sup>1</sup> COM(2005) 79 окончателен, 11.3.2005 г.

<sup>2</sup> Споразумението за асоцииране ЕС-Тунис бе подписано през юли 1995 г.

на необходимостта от укрепване на сътрудничеството в сектора на транспорта, от развиване на сътрудничеството между страните в сферата на регулирането и от модернизиране на летищната инфраструктура и управлението на въздушния трафик.

5. Следователно има съгласуваност между различните действия, които Европейският съюз е предприел по отношение на средиземноморските държави, и този проект за общо пространство в сектора на авиацията. Освен това, проектът съответства на цел, която се споделя и от двете страни на Средиземно море. Обменът на мнения в рамките на проекта EUROMED Aviation, стартиран от Европейския съюз с цел засилване на сътрудничеството в сферата на авиацията с държавите на юг от Средиземно море, даде на Тунис възможност да изрази своя интерес към започването на преговори с Европейската общност за всеобхватно авиационно споразумение. Подобно общностно авиационно споразумение ще предложи нови възможности на целия сектор на авиацията (превозвачи, управители на летищни инфраструктури, оператори на наземно обслужване), както и на пътниците от двете крайбрежия на Средиземно море. Съществуващите ограничения в двустранните споразумения между държавите-членки на ЕС и Тунис ще могат да бъдат премахнати: ограниченията, произтичащи от седмичното разписание на полетите, извършвани от превозвачите, от броя на лицензираните превозвачи, от летищата, които могат да бъдат обслужвани, и от предлаганите цени, ще бъдат премахнати, като едновременно с това ще започне процес на сближаване на нормативните уредби.

## **2. РАЗВИВАНЕ НА ВЪЗДУШНИТЕ ВРЪЗКИ С ПАРТНЬОР ОТ ПЪРВОСТЕПЕННО ЗНАЧЕНИЕ**

6. Икономическото значение на Тунис и важността на въздушните ѝ връзки с Европейския съюз правят страната необходим партньор при бързото осъществяване на целта за общо авиационно пространство, обявена от Съвета през 2005 г.
7. Европейският съюз е основният търговски партньор на Тунис: 73 % от вноса в Тунис е с произход от Европа, която от своя страна приема 31 % от тунизийския износ. През 2006 г. стойността на този обмен достигна близо 16 млрд. EUR, което превърна Тунис в един от основните търговски партньори на Европейския съюз измежду държавите на юг от Средиземно море.
8. 82 % от туристите в Тунис идват от Европа и това представлява важен източник на средства за тази страна. По очевидни географски причини обаче туристическият сектор в Тунис е силно зависим от съществуващите въздушни връзки с Европа. Европейският и тунизийският пазар на въздушен транспорт са тясно свързани, като доказателство за това са общо 21 споразумения за авиационни услуги, сключени между Тунис и държавите-членки на Европейския съюз: въз основа на тези споразумения близо 8,5 милиона пътници са били транспортирани между Тунис и Европа през 2007 г., което представлява увеличение с над 40 % за 10 години. Най-важните самостоятелни пазари през 2007 г. са били Франция (3,5 милиона транспортирани пътници), Германия (1,2 милиона пътници), Италия (1 милион пътници), Обединеното

кралство (650 000 пътници), Белгия (450 000 пътници) и Чешката република (300 000 пътници).

9. Международният превоз на пътници към Тунис през 2006 г. възлиза на 10,5 милиона души, което подчертава относителната важност на Европа. Две трети от целия международен превоз са били осъществени от тунизийски превозвачи, като този дял е още по-висок при въздушния обмен с Европа, където на пазари от ключово значение като френско-тунизийския 70 % от превоза се осъществяват от тунизийски превозвачи. Най-важните редовни превозвачи от Общността съсредоточават полетите си върху столицата Тунис, опитвайки се да привлекат клиенти, пътуващи в бизнес класа или първа класа, като същевременно предлагат връзките, необходими, за да бъдат техните въздушнотранспортни центрове привлекателни. Други превозвачи от Общността също осъществяват дейности на пазара на туристически пътувания и пътувания с цел посещение на приятели или роднини, но засега на този пазар преобладават тунизийските дружества.
10. Основният тунизийски превозвач е Tunisair, който осъществява 37 % от международния въздушен транспорт от и към Тунис, или 3,8 милиона превозени пътници през 2006 г. Превозвачът е създаден от тунизийската държава, която понастоящем е собственик на 74 % от капитала, а останалото е оборотен капитал. Групата Tunisair осигурява пряко или непряко приблизително 8 000 работни места и дейността ѝ обхваща всички професии в сектора на въздушния транспорт, включително поддръжка на летищната инфраструктура и летищно обслужване. Изправена пред предизвикателството на модернизацията във все по-конкурентна международна среда, Tunisair предприе структурни реформи, вследствие на които бяха създадени филиали, в които работят близо 4 000 души. Групата притежава 30 самолета Boeing и Airbus. Двайсет от тези самолети не разполагат с бизнес класа, което подчертава важността на пътниците туристи за компанията.
11. Туристите са основната целева група пътници за другите две тунизийски компании, извършващи международен превоз – Nouvelair и Karthago airlines, които са създадени по инициатива на туристическия сектор (хотели, пътнически агенции) и предлагат чартърни полети.
12. Създадена през 1989 г. от групата за пътувания с развлекателна цел Tunisian Travel Services (TTS) Nouvelair е със седалище в Монастир и обслужва 25 държави (120 летища) предимно в Европа. Nouvelair разполага с 13 самолета Airbus и през 2006 г. е превозила 1,5 милиона пътници, което представлява 16 % от пазара на международен въздушен транспорт в Тунис. Karthago Airlines, създадена през 2002 г., за да извършва чартърни полети от и до Джерба, е собственост на групата Karthago и използва наети самолети, за да отговори на сезонните нужди на туроператорите. Компанията, чиято особеност е, че се търгува на борсата, притежава 6 % от пазара на международен въздушен превоз в Тунис. Заради сходните търговски модели и факта, че и двете компании имат различни основни летища (Монастир и Джерба), Karthago airlines и Nouvelair обсъдиха евентуално сближаване и дори сливане. Подобно консолидиране на тунизийския авиационен пазар се вписва изцяло в логиката на авиационно споразумение с Европейската общност и ще позволи на тунизийските превозвачи да си осигурят по-добри позиции на един

дерегулиран авиационен пазар и да устоят на новата конкуренция, която ще се появи в резултат на споразумението. В действителност логиката на либерализиране на пазарите в резултат на такова общностно споразумение вече няма да позволява на тунизийските органи да определят тарифите на европейските компании, които извършват полети до тяхната страна, нито да се противопоставят на традиционните ограничения, свързани със собствеността и контрола на компания от Общността.

13. Следователно търговският потенциал на едно общо авиационно пространство между Тунис и Европа е значителен както за потребителите, така и за превозвачите и летищата. Освен това, както се подчертава в проучването на проекта Euromed Aviation<sup>3</sup>, нормативната рамка в Тунис изглежда достатъчно стабилна и развита, за да може да се предвиди бързо сближаване на законодателствата въз основа на общностните стандарти, което е и една от ключовите цели, преследвани от това общо пространство. По европейски образец тунизийските авиационни органи предприеха реформа, чиято цел е да се разделят дейностите по надзор и контрол от тези, свързани с експлоатацията. Също така бе установено, че в сферата на авиационната сигурност и на услугите по авиационна навигация постигнатото ниво на съответствие с нормите и практиките, препоръчани от Международната организация за гражданска авиация и от ЕААБ, както и с регулаторните изисквания за безопасност на Евроконтрол (ESARR), е близко до най-добрите европейски нива. Този процес на сближаване на нормативната уредба със стандартите на Общността бе насърчен и придружен от проекта Euromed Aviation, в рамките на който за Тунис бе изготвен специален план за техническо съдействие, съответстващ на установените нужди в тази страна.

### **3. ПРЕДИМСТВА И ДОБАВЕНА СТОЙНОСТ НА ОБЩНОСТНИЯ ПОДХОД**

14. Секторът на гражданската авиация (включително инфраструктурата, операторите и други участници в сектора) е важен за европейската икономика. Въздушните превозвачи сами по себе си съставляват около 0,6 % от добавената стойност на Европейския съюз и осигуряват повече от 400 000 работни места (0,4 % от общия брой на заетите в нефинансовата сфера на икономиката)<sup>4</sup>, а целият сектор осигурява заетост на около 3 милиона души в целия ЕС. Изграждането на единен авиационен пазар от началото на 90-те значително допринесе за повишаване на динамичността и ефективността на сектора и създаде големи икономически и социални ползи. В периода 1992—2003 г. броят на вътрешните за ЕС маршрути се е увеличил с над 40 %. Производителността на основните превозвачи в Общността е нараснала с 87 % в периода 1990—2003 г.<sup>5</sup> Следователно Тунис може да извлече единствено полза от постепенното си интегриране в този общ авиационен пазар и да използва опита на Европейския съюз в тази област. Разширяването на този общ пазар, който се основава на либерализиране на правата за трафик, съчетано с

<sup>3</sup> Доклад за проучването на проекта Euromed Aviation в Тунис (№ MED 2006/132-039).

<sup>4</sup> Евростат, Статистиката на фокус, 37/2005, ISBN 1561-4840.

<sup>5</sup> Приложение към съобщението на Комисията: „Развитие на дневния ред на външната политика на Общността в областта на авиацията“, COM ( 2005 ) 79 окончателен.

хармонизиране на нормативните уредби, също ще създаде добавена стойността за европейската индустрия и нейните ползватели.

15. На този етап държавите-членки са обсъждали с Тунис ограничителни споразумения за авиационни услуги, които регламентират отварянето на пазарите, но ограничават възможностите на превозвачите и пътниците. Съществуват механизми за определяне на капацитета на превозвачите, които, от своя страна, не винаги имат възможност да определят свободно своите тарифи. Освен това, тези двустранни споразумения не позволяват на превозвачите от Общността, излитайки от всяко европейско летище да обслужват всяко тунизийско летище. Следователно двустранните споразумения в областта на авиационните услуги, които понастоящем са в сила между държавите-членки на ЕС и Тунис, разпределят неравномерно трафика, което може да постави в неблагоприятно положение някои въздушни превозвачи от Общността, както и потребителите в някои държави-членки на Европейския съюз.
16. Едно всеобхватно споразумение с Европейската общност ще позволи тази ситуация да бъде поправена и в резултат на това да се увеличи броят на директните полети между ЕС и Тунис<sup>6</sup>, което ще позволи значително нарастване на търговския обмен и потока от туристи. Въз основа на примера с Мароко и единния европейски пазар може да се предвиди, че трафикът ще нарасне с 15 до 20 % годишно през първите години от изпълнението на споразумението: в количествено изражение това увеличение означава около 1,5 милиона пътници повече. При условие че съществуващите макроикономически и политически условия се запазят, тези прогнози най-вероятно ще трябва да бъдат завишени, имайки предвид отличният потенциал за растеж на тунизийския пазар.
17. Може да се очаква, че значителна част от икономическите преимущества ще бъдат в полза на европейската авиационна индустрия и на европейската икономика като цяло. Това може също така да улесни интегрирането на тунизийските превозвачи в съществуващите търговски асоциации редом с превозвачите от Общността, което пък ще позволи разработването на интегрирани продукти и подобряването на услугите за пътниците.
18. Това отваряне на пазарите на авиационни услуги трябва да бъде съпътствано от паралелен процес на сближаване на нормативните уредби в ключови области като сигурността, безопасността, околната среда и правилата за държавна помощ, което ще даде възможност да се гарантира наличието на условия за лоялна конкуренция с цел прилагане на високи стандарти в авиацията от двете страни на Средиземно море. По отношение на околната среда споразумението трябва да отговаря на поетия от Общността ангажимент за насърчаване на устойчивото развитие на въздушния транспорт: следователно е важно споразумението да не ограничава възможностите на ЕС да използва регулаторни или икономически инструменти за намаляване на нежеланите

---

<sup>6</sup> В резултат на евро-средиземноморското споразумение, подписано с Мароко през декември 2006 г., трафикът се е увеличил с 18 %, като през 2007 г. са били транспортирани близо 8 милиона пътници между Европейския съюз и Мароко.

странични ефекти от нарастването на въздушния трафик, а именно приноса на трафика за глобалното изменение на климата, за качеството на въздуха и за равнищата на шумово замърсяване около летищата. Най-целесъобразно е този процес на сближаване на тунизийското законодателство със съществуващото в Европа законодателство да се извърши на общностно равнище. Това предполага Европейската комисия да получи мандат за водене на преговори за сключването на всеобхватно авиационно споразумение с Тунис, чиято крайна цел ще бъде пълното интегриране на тунизийския авиационен пазар в общо авиационно пространство с Европейския съюз.

19. Установяването на общо авиационно пространство с Тунис ще позволи също така да се създаде динамика на регионалната интеграция, която обхваща не само въздушните връзки с Европейския съюз, но и обmena в тази област между държавите на юг от Средиземно море. Именно тази цел накарва Европейската общност да включи в авиационното споразумение с Мароко клауза за географския обхват, която позволява да се предвиди участието на държава като Тунис в общото авиационно пространство: либерализирането на въздушните връзки между ЕС и Мароко, от една страна, и ЕС и Тунис, от друга страна, може евентуално да доведе до отваряне на пазарите за авиационни услуги между Тунис и Мароко. Все пак, въпреки че логиката в основата на двете споразумения е една и съща и споразуменията си взаимодействат, на този етап се предпочитат споразуменията в сектора на авиацията да се договарят с всяка от държавите на юг от Средиземно море поотделно, за да се запази логиката на европейската политика на добросъседство и да се отговори на желанието на тези държави за „привилегирани двустранни отношения“ с Европейския съюз, което ще позволи също така по-голяма гъвкавост и възприемането на различни подходи.
20. Даването на Комисията на мандат за преговори с Тунис ще бъде знак за решимостта на Европейския съюз да конкретизира политическите цели, обявени от Съвета през 2005 г., и да отвори пазара си на авиационни услуги с всички съседни държави, при условие че бъде постигнато паралелно сближаване на нормативните уредби. Следователно създаването на общо авиационно пространство с Тунис ще засили регионалното сътрудничество и интеграцията на пазарите на авиационни услуги във всички държави на юг от Средиземно море.

#### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

21. Предвид гореизложеното Комисията смята, че е важно да се предложат на Тунис перспективи за засилено сътрудничество в областта на гражданската авиация. Сключването на всеобхватно авиационно споразумение с тази държава ще позволи да се обхванат традиционните търговски аспекти на споразуменията за авиационни услуги, като същевременно се установи амбициозна рамка за развиване на сътрудничество в сферата на нормативната уредба, регламентираща сигурността, безопасността и управлението на трафика, и за улесняване на промишленото сътрудничество с тези държави.
22. Секторът на гражданската авиация предлага значителни възможности за засилване на сътрудничеството в транспортния сектор като цяло и перспектива

за реализирането на ползи както за Тунис, така и за Европейския съюз. Следователно трябва да се положат усилия за превръщането на въздушния транспорт в ключова област от сътрудничеството с тази държава, с което на Тунис ще бъде даден нов пример за интеграция в общностните структури и европейските пазари.

23. Споразумението ще бъде важна стъпка към създаването на общо авиационно пространство между Европейския съюз и неговите средиземноморски съседи, което представлява ключова цел на външната политика в областта на въздушния транспорт и важен елемент от външната политика на Европейския съюз. Споразумението с Тунис в сектора на въздушния транспорт ще има значителна добавена стойност от политическа и икономическа гледна точка и може да послужи за модел за подобни споразумения с останалите държави на юг от Средиземно море, като по този начин ще допринесе за регионалната интеграция на тези държави.
24. С оглед на горепосоченото Комисията предлага на Съвета да ѝ бъде даден мандат за започване на преговори за сключване на всеобхватно споразумение, което да даде възможност за създаване на общо авиационно пространство с Тунис. Комисията ще работи в тясно сътрудничество с държавите-членки и всички заинтересовани страни за по-нататъшното разработване и постигане на целите, изложени в предложението за решение на Съвета.