



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.1.2008
KOM(2007) 869 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

En dagsorden for en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

En dagsorden for en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning

1. HVORFOR TAGES ALMEN- OG FORRETNINGSFLYVNING OP?

1. Det var indtil for nylig ikke nødvendigt at tage de særlige forhold ved almen- og forretningsflyvning op på EU-niveau. Men med udvidelsen af EU's kompetencer inden for luftfartssikkerhed¹ og –sikring², opgraderingen af det fælles europæiske luftrum³ og indførelsen af det nye europæiske lufttrafikstyringssystem⁴, den forventede "kapacitetsklemme"⁵ og betænkeligheder ved lufttrafikens miljøvirkninger⁶ har EU's aktiviteter også voksende relevans for denne sektor.
2. Sektoren almen- og forretningsflyvning er meget forskelligartet. Den omfatter aktiviteter fra fritidsflyvning med luftfartøjer uden motorfremdrift til kompleks drift af højtydende forretningsfly og specialiserede luftfartstjenester. Dette skaber udfordringer, idet politiske initiativer ikke kan bygge på fremgangsmåden med én samlet løsning for alle.
3. En betydelig del af sektoren almen- og forretningsflyvning består af små og mellemstore virksomheder (SMV) eller almennyttige organisationer, der også afhænger af frivilliges indsats. Disse enkeltpersoner eller små virksomheder har meget ofte begrænsede ressourcer til rådighed til at følge med i ændringer i de lovgivningsmæssige eller tekniske krav.
4. De europæiske fabrikanter indtager verdensmarkedet for luftfartøjer til almen- og forretningsflyvning på en hidtil uset måde. Denne tendens må bevares med passende lovgivning og tilskyndelse til innovation og forskning.
5. Trods teknologiske fremskridt påvirker almen- og forretningsflyvning miljøet med støj og udstødningssgas, og sektoren må i lighed med luftfartsindustrien i bredere forstand og andre transportformer bidrage til at nedbringe disse påvirkninger.

¹ Udvidelse af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs opgaver. En dagsorden for 2010, KOM(2005) 578 endelig.

² Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart, KOM(2005) 429 endelig.

³ Etablering af et fælles europæisk luftrum med funktionelle luftrumsblokke: en midtvejsrapport, KOM(2007) 101 endelig.

⁴ Statusrapport om udviklingen af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (Sesar), KOM(2007) 103 endelig.

⁵ Handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne, KOM(2006) 819 endelig.

⁶ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfarten i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet, KOM(2006) 818 endelig.

6. På de berørte parters opfordring og efter en bredt anlagt høring opstillede Kommissionen en dagsorden for en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning⁷.

2. ALMEN- OG FORRETNINGSFLYVNING I EUROPAS TJENESTE

2.1. En voksende sektor med en diversificeret flåde

7. Denne meddelelse har følgende anvendelsesområde: 1) alle civile luftfartøjsoperationer bortset fra erhvervsmæssig lufttransport og 2) civile lufttransportoperationer på bestilling og mod vederlag. Dette anvendelsesområde omfatter bl.a.: specialiserede luftfartstjenester, luftfartsuddannelse, fritidsflyvning, lufttaxioperationer på bestilling og luftfartøjer, der ejes af virksomheder eller enkeltpersoner og opereres med forretnings/erhvervsmæssige formål for øje⁸.
8. Op mod 50 000 motordrevne luftfartøjer anvendes til almen- og forretningsflyvning i Europa (herunder ca. 2 800 turbinedrevne), og til sammenligning findes der ca. 5 000 luftfartøjer i den europæiske kommercielle luftfartøjsflåde. Dertil kommer 180 000 – 200 000 mikrolette luftfartøjer og luftfartøjer uden motor, som anvendes inden for sport- og fritidssektoren.
9. I 2006 udgjorde almen- og forretningsflyvning ca. 9 % af samtlige flyvninger, som Eurocontrol registrerede. Siden 2003 er antallet af Eurocontrol-registrerede flyvninger inden for dette segment steget næsten dobbelt så hurtigt som resten af trafikken (22 % flere flyvninger i 2006 end i 2003 sammenlignet med en stigning på 14 % for resten af trafikken)⁹.
10. Af en analyse af trafikudviklingstendenser samt leverancer af og ordrer på luftfartøjer fremgår det, at efterspørgslen efter meget fleksibel, privat og forretningsmæssig lufttransport forventes at ville fortsætte sin kraftige vækst i de kommende år. Følgende centrale faktorer bidrager til denne udviklingstendens:
- behovet for øget mobilitet, fleksibilitet og punkt til punkt-tjenester
 - den tiltagende overbelastning af de største lufthavne
 - de sikringsmæssige begrænsninger
 - virksomheders og enkeltpersoners løbende indsats for at øge deres produktivitetsgevinster, og
 - udviklingen af nye teknologier, som gør luftfartøjer mere effektive og billigere.

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

⁸ I denne meddelelse omtales alle disse aktiviteter under ét som "almen- og forretningsflyvning". Uden at dette indskrænker den nærmere uddybning i nedenstående punkt 3.2, søger denne meddelelse ikke at behandle eller ændre ved retligt bindende definitioner, som er fastlagt i internationale, fællesskabsretlige eller nationale lovbestemmelser.

⁹ Det må bemærkes, at langt størsteparten af flyvningerne inden for almen- og forretningsflyvning ikke registreres af Eurocontrol, fordi de finder sted i ikke-kontrolleret luftrum (se nedenstående afsnit 49). Eksempelvis vil hovedparten af sports- og fritidsflyvninger ikke blive registreret i disse statistikker.

2.2. Den europæiske almen- og forretningsflyvning skaber specifikke sociale og økonomiske fordele.

11. Med almen- og forretningsflyvning tilvejebringes skræddersyet og fleksibel dør til dør-transport for enkeltpersoner, virksomheder og lokalsamfund, og dermed øges befolkningens mobilitet, virksomheders produktivitet og den regionale samhørighed.
12. Selvom privatejede eller chartrede luftfartøjer i nogle tilfælde danner et alternativ til ruteflyvning, udgør de i de fleste tilfælde en supplerende tjeneste, hvormed det bliver muligt at nå bestemmelsessteder, som luftfartsselskaberne ikke kan betjene grundet driftsmæssige begrænsninger eller ikke betjener grundet økonomiske hensyn.
13. Almen- og forretningsflyvningstrafikken benyttede sig i 2005 af ca. 100 000 lufthavns/flyvepladspar i Europa (sammenholdt med ca. 30 000 for ruteflyvningens vedkommende). Kun 5 % af disse havde et alternativ i form af ruteflyvning (med mindst en ruteflyvning pr. arbejdsdag). Det samme mønster gentager sig, når vi betragter bypar. Den europæiske almen- og forretningsflyvning betjente i 2005 mere end 80 000 bypar. Størstedelen af denne trafik fandt sted mellem bypar, som kun havde meget begrænsede alternativer i form af ruteflyvning (mindre end en ruteflyvning pr. arbejdsdag).
14. Europæiske luftfartstjenestevirksomheder yder specialiserede tjenester af høj værdi i både Fællesskabet og tredjelande. De rækker fra kortlægning, off shore-tjenester og anlægsarbejder, afpatruljering og bevarelse af rørledninger, landbrugsrelaterede flyvninger og miljøovervågning til vejrforskning, brandbekæmpelse, TV-live rapportering, trafikovervågning osv.
15. Fritids- og sportsflyvning er en af luftfartsselskabernes og støttetjenesternes store leverandører af kvalificeret luftfartspersonale. Mange piloter og ingeniører under uddannelse begynder at arbejde i luftfartsindustrien efter at have præsteret en del af deres timer i luften eller i hangaren.
16. Flyveklubber og luftsportsorganisationer fremmer enkeltpersoners kvaliteter, tekniske viden og luftfartsfærdigheder – især blandt de unge EU-borgere – og stimulerer interessen for de meget krævende og motiverende luftsportsgrene og fremtidige karrierer inden for erhvervsmæssig luftfart eller forskning og udvikling på luftfartsområdet.

3. SKITSERING AF EN DAGSORDEN FOR EN BÆREDYGTIG FREMTID FOR ALMEN- OG FORRETNINGSFLYVNING

3.1. Kvantificering af almen- og forretningsflyvning

17. Der findes ikke komplette data til beskrivelse af almen- og forretningsflyvning i Europa, og sådanne data indsamles tilsyneladende ikke på en systematisk og sammenhængende måde.
18. Specifikt for sikkerhedsområdet findes der ingen EU-dækkende, omfattende statistikker om sikkerheden ved luftfartøjer med højeste tilladte startmasse (MTOM) under 2 250 kg, og de disponible, ufuldstændige data giver alene et fingerpeg om de væsentligste årsager til dødsulykker.

19. For at kunne regulere en aktivitet hensigtsmæssigt har de politiske beslutningstagere behov for et klart billede af situationen. Dette gør det påkrævet at opstille en samling objektive og sammenhængende basisdata og arbejde tæt sammen med alle de interesserede parter.
20. Kommissionen har anmodet Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) om at foretage en undersøgelse af almen- og forretningsflyvning med henblik på at udpege disponible datakilder og foreslå, hvordan den fremtidige indsamling tilrettelægges mest effektivt.

3.2. Tydeliggørelse af definitionerne

21. For at kunne spille sin rolle effektivt, må almen- og forretningsflyvning kunne udøve sine aktiviteter under forskellige og ofte meget komplekse ordninger. Denne kompleksitet resulterer til tider i, at såvel operatører som tilsynsmyndigheder anlægger forskellige fortolkninger af retlige definitioner. Sådanne divergerende fortolkninger påvirker det indre markeds funktion og skaber forvirring om anvendelsen af fællesskabslovgivningen.
22. Der findes to hovedområder, hvor klarhed er afgørende for en korrekt anvendelse af fællesskabslovgivningen: 1) definition af "statsluftfartøj/civilt luftfartøj" og 2) definition af "erhvervsmæssig lufttransportoperation".
23. Kommissionen understreger det væsentlige for medlemsstaterne i at benytte sig af den nedenstående tydeliggørelse af definitionerne for ikke at påvirke den ensartede anvendelse af fællesskabslovgivningen. Kommissionen vil på nært hold og inden for sine beføjelser følge en eventuel udvikling angående dette spørgsmål og minder om, at almen- og forretningsflyvning bør foretages i streng overensstemmelse med den gældende lovgivning, herunder de grundlæggende rettigheder.

3.2.1. Statsluftfartøjer og civile luftfartøjer

24. Traditionelt er alle luftfartøjer klassificeret som enten "statslige" eller "civile". Den internationale ordning i Chicago-konventionen såvel som fællesskabslovgivningen finder i princippet kun anvendelse for civile luftfartøjer, medens reguleringen af og kontrollen med statsluftfartøjer overlades til de nationale myndigheder. Denne skelnen har stor betydning, fordi der er væsentlige forskelle mellem lovgivningen for henholdsvis civile luftfartøjer og statsluftfartøjer. Statsluftfartøjer er f.eks. omfattet af et andet overvågningsystem, som ikke må omgås ved at anvende regler for civilflyvning, således som det eksempelvis understreges i Europa-Parlamentets beslutning om CIA's påståede brug af europæiske lande ved transport og ulovlig tilbageholdelse af fanger¹⁰.
25. I nogle tilfælde vil civilt registrerede luftfartøjer blive anvendt til statslige formål. I sådanne tilfælde vil både Chicago-konventionen og fællesskabslovgivningen anlægge en funktionel betragtning. Dette betyder, at luftfartøjet bør klassificeres i

¹⁰ P6_TA-PROV(2007) 0032 af 14. februar 2007. Europa-Parlamentet anfører i sin beslutning, at der er anvendt bestemmelser for den civile luftfart med det formål at "omgå de retlige forpligtelser for statslige fly" (afsnit 47).

henhold til arten af den udførte opgave¹¹ (dets funktion på det givne tidspunkt) snarere end registreringen alene. Derfor skal civilt registrerede luftfartøjer, som benyttes til statslige formål¹², klassificeres som statsluftfartøjer, og som følge heraf er deres flyvninger henover og landinger i en stat ikke tilladt uden forudgående tilladelse¹³. Det påhviler de nationale myndigheder at sikre, at klassifikationsprincipperne ikke misbruges, således som det understreges i Europa-Parlamentets førnævnte beslutning.

3.2.2. *Erhvervsmæssige lufttransportoperationer, ejerskab i brøkdele og forvaltede luftfartøjer*

26. Begrebet "lufttransport af passagerer, post og/eller fragt mod vederlag og/eller lejeafgift" fortolkes ikke altid ensartet. Denne sondring er væsentlig, fordi "erhvervsmæssige lufttransportoperationer" er underlagt krav om en licens¹⁴ og kan være berørt af begrænsede trafikrettigheder. De væsentligste betænkeligheder opstår tilsyneladende i forbindelse med fremkomsten af ordninger som programmer for ejerskab i brøkdele.
27. Luftfartøjer, som anvendes inden for almen- og forretningsflyvning, benyttes efter forskellige modeller både i den erhvervsmæssige og den private lufttransportkategori – og lovbestemmelserne vedrørende økonomiske licenser, sikkerhedscertificering og trafikrettigheder varierer i overensstemmelse hermed. Da det er relativt dyrt for privatpersoner at eje et luftfartøj, går tendensen nu i retning af at uddelegere forvaltningen af luftfartøjer til specialiserede virksomheder. En sådan uddelegering kan suppleres med delt ejerskab eller fælles anvendelse af luftfartøjsanparter med henblik på en mere effektiv udnyttelse af aktiverne.
28. Den mest avancerede luftfartøjsforvaltningsordning er på nuværende tidspunkt programmer for ejerskab i brøkdele, hvilket sædvanligvis omfatter følgende aspekter:
 - flere deltagere i programmet deles om luftfartøjsanparterne
 - aftaler mellem programmets deltagere indeholder vilkår for ejerskab, forvaltning af programmet og udveksling af luftfartøjer mellem de ejere, som deltager i programmet, og
 - en programforvalter leverer på vegne af luftfartøjets ejere tjenesteydelser med henblik på forvaltningen af flådens luftfartøjer.
29. Der må sondres mellem sikkerhedsspørgsmål og handelsretlige spørgsmål:

¹¹ Inden for ATM-området kan statsluftfartøjer beslutte at operere i henhold til civile lufttrafikregler – de vil i sådanne tilfælde være omfattet af lovgivningen om det fælles europæiske luftrum (se definitionen af "almen lufttrafik" i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, EUT L 96 af 31.3.2004 s. 1 – 9).

¹² F.eks. civilt registrerede luftfartøjer, der benyttes af efterretningsvæsener til at transportere tilbageholdte personer.

¹³ Chicago-konventionens artikel 3, litra c).

¹⁴ Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, EFT L 240 af 24.8.1992, s.1-7.

- vedrørende sikkerhedsspørgsmål indeholder Kommissionens forslag til udvidelse af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (EASAs) kompetencer til luftfartøjsoperationer, certificering af flyvebesætninger og tredjelandluftfartøjers sikkerhed¹⁵ allerede en ny definition af "erhvervsmæssig drift", som forventes at være tilstrækkelig præcis til, at der sikres en ensartet fortolkning af dette begreb i hele EU og passende sikkerhedsstandarder,
 - vedrørende den økonomiske regulering bør det bemærkes, at der i ordninger som programmer for ejerskab i brøkdeler ikke findes en kontrakt om lufttransport mellem tjenesteudbyderen og kunden. Driften gennemføres på grundlag af en forvaltningsaftale, ifølge hvilken tjenesteudbyderen i det væsentlige er ansat hos luftfartøjets ejer/andelshaver.
30. Forskellige former for luftfartøjsforvaltningstjenester, herunder programmer for ejerskab i brøkdeler, samt operationer, der ikke udføres i henhold til kontrakter om lufttransport, udgør ikke "lufttransport af passagerer mod vederlag og/eller lejeafgift", og der stilles derfor ikke krav om en licens. Dette gælder, medmindre andet fremgår af fællesskabsregler om luftfartssikkerhed eller -sikring.

3.3. "En standardløsning passer ikke alle" – betydningen af proportionelle regler

31. Mange interessenter i sektoren almen- og forretningsflyvning har udtrykt betænkeligheder vedrørende proportionaliteten i de bestemmelser, der gælder for dem.
32. Sektoren almen- og forretningsflyvning rummer en bred vifte af aktiviteter og en høj andel af SMV og almennyttige organisationer, og dette stiller krav om særlig påpasselighed med hensyn til at anvende principperne om proportionalitet og subsidiaritet korrekt.
33. EASA-grundforordningen¹⁶ og Kommissionens ændringsforslag er gode eksempler på regelfastsættelse efter denne nye, proportionelle metode. Det er alene de væsentlige krav, som gælder for alle operatører; de strengere standarder føjes til efterfølgende, hvis dette er berettiget ud fra de relevante kriterier. Denne metode bør anvendes i fremtidige initiativer til regelfastsættelse, f.eks. inden for lufthavnsikkerhed og lufttrafikstyring.
34. Kommissionen vil overvåge anvendelsen af principperne om subsidiaritet og proportionalitet for at sikre, at der tages behørigt hensyn til disse principper ikke alene i politikken og regelfastsættelsesprocessen, men også i den faktiske fortolkning og gennemførelse af fællesskabslovgivningen. Denne overvågning vil også omfatte de tekniske mandater, som Kommissionen har udstedt til særlige agenturer, f.eks. Eurocontrol.

Rundflyvninger

¹⁵ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, KOM(2005) 579 endelig.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1-21.

35. En række interessenter, hovedsageligt repræsentanter for fritids- og sportsflyvning, giver udtryk for betænkeligheder ved den fremtidige definition og regulering af forskellige former for rundflyvning. Disse aktiviteter bidrager meget ofte til, at flyveklubber og andre luftsportsorganisationer kan opretholde deres daglige aktiviteter og opfylde deres vedtægtsmæssige målsætninger.
36. "Trafikflyvning af passagerer, post og/eller fragt, der udføres med ikke-motorfremdrevne luftfartøjer og/eller ultralette motorfremdrevne luftfartøjer, og rundflyvninger, der ikke indebærer befordring mellem forskellige lufthavne" er på nuværende tidspunkt ikke underlagt krav om licens, og Kommissionen planlægger ingen ændringer i den henseende¹⁷.
37. I forbindelse med revisionen af EASA-grundforordningen foretog Kommissionen med bistand fra agenturet en høring af alle interessenter med henblik på at opstille regler for gennemførelsen af den nye forordning. Kommissionen vil i den sammenhæng udvikle proportionelle regler, der er tilpasset luftfartøjernes kompleksitet, både hvad angår vedligeholdelsen og driften af luftfartøjerne, og hvad angår licenser til flyvebesætninger.

Forsikringskrav

38. På lignende vis noterer Kommissionen sig de betænkeligheder, som nogle interessenter og medlemsstater giver udtryk for, vedrørende de europæiske forsikringskravs uforholdsmæssigt store indvirkning på almenflyvning¹⁸. Efter en bredt anlagt høring vurderes anvendelsen af luftfartsforsikringsforordningen pt. af Kommissionen, som vil forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport senest den 30. april 2008.

3.4. Optimering af den eksisterende kapacitet

39. På baggrund af den forventede udvikling i trafikken står Europa over for en stadig voksende kløft mellem kapacitet og efterspørgsel. Fortsætter væksten efter de nuværende tendenser, uden at kapacitetsniveauerne øges, forventes det, at:
- lufttrafikken i Europa fordobles i løbet af de kommende 20 år, og
 - mere end 60 europæiske lufthavne i 2025 vil være svært overbelastede, og de 20 førende lufthavne vil nå et mæthedspunkt i mindst 8-10 timer dagligt.
40. I 2006 kunne ca. 9 % af samtlige flyvninger, som Eurocontrol registrerede, henføres til almen- og forretningsflyvning. Siden 2003 er dette segment vokset næsten dobbelt så hurtigt som resten af lufttrafikken, og denne udviklingstendens ventes at fortsætte i de kommende år.
41. Medmindre kapacitetsniveauerne øges proportionelt med den generelle stigning i trafikken, vil almen- og forretningsflyvning i stigende grad skulle konkurrere med luftfartsindustrien i bred forstand om adgang til luftrum og infrastruktur. I den

¹⁷ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet (omarbejdet), KOM(2006) 396 endelig.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører (EUT L 138 af 30.4.2004, s. 1).

forbindelse må såvel konsekvenserne for almen- og forretningsflyvning som sektorens specifikke behov tages i betragtning ved kapacitetsplanlægnings- og optimeringstiltag som f.eks. de igangværende drøftelser om Kommissionens "Handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne"¹⁹.

3.4.1. Lufthavnes/flyvepladsers kapacitet

42. Luftfartøjer, der benyttes til almen- og forretningsflyvning, opererer hovedsagelig fra sekundære lufthavne og lokale flyvepladser; de tilvejebringer dermed yderligere punkt til punkt-forbindelser og bidrager til en mere jævn fordeling af trafikken. De sekundære lufthavnes infrastruktur udnyttes i stigende grad også af luftfartsindustrien, der søger yderligere kapacitet.
43. Den tiltagende overbelastning på jorden indebærer, at flere lufthavne, herunder mindre, regionale lufthavne, vil blive klassificeret som fartplansformidlet eller koordineret lufthavn. Det kan komme så vidt, at slots i nogle af disse lufthavne alene stilles til rådighed for ikke-planmæssig flyvning på *ad hoc*-basis. Dette problem kunne blive særligt akut i lufthavne, som ikke har et nærvedliggende, velegnet alternativ for operatører i sektoren almen- og forretningsflyvning.
44. Mindre luftfartøjer kan også være mindre attraktive for lufthavnsforvaltere, da de befordrer færre betalende passagerer og er mere følsomme over for randhvirvler fra større luftfartøjer (og dermed optager en større del af den begrænsede tidsmæssige kapacitet). Ydermere kan de have behov for særlig infrastruktur, eksempelvis en særlig terminal eller forplads, som må finansieres af lufthavnen. Desuden fungerer slottildelings- og lufttrafikreguleringsprocessen bedst for luftfartøjsoperatører med regelmæssige flyvemønstre, der er planlagt måneder i forvejen.
45. Disse udfordringer kan imødegås på to måder:
 - bedre planlægning med henblik på at optimere udnyttelsen af den eksisterende kapacitet. Dette omfatter indsættelse af særlige aflastningsbaner og lufthavns- og flyvepladsområder for at opfylde behovet for almen- og forretningsflyvning. Tilsvarende kunne det i nogle tilfælde være muligt at anvende særlige lufthavne/flyvepladser til at håndtere denne særlige trafiktype.
 - Udvikling og gennemførelse af moderne teknologier. Automatiske systemer til vejrmeldinger, ubemandede lufttrafiktjenester samt indførelse af globale navigationssatellitssystemer i lufttrafikstyringsprocedurer²⁰ kunne vise sig nyttigt ved udnyttelse af den potentielle lokale og regionale kapacitet på en lønsom måde.
46. Kommissionens "Handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne" danner en platform for yderligere tiltag i kraft af, at der etableres et EU-observatorium med deltagelse af Kommissionen, medlemsstaterne og eksperter fra

¹⁹ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - Handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne, KOM(2006) 819 endelig.

²⁰ Således, som det planlægges inden for Sesar-programmet om moderniseringen af lufttrafikstyring i Europa.

erhvervslivet, hvor almen- og forretningsflyvningens særlige interesser vil blive tilgodeset.

3.4.2. Luftrumskapacitet

47. Det europæiske luftrum er afgørende for tusinder af luftfartøjer med forskellige præstationsydelse og driftsprofiler. Den konstant voksende lufttrafik sammenholdt med den institutionelle opsplitning og de teknologiske begrænsninger har sat dette almene gode under betydeligt pres.
48. For at imødegå fremtidens udfordringer i henseende til luftrummet gennemfører Kommissionen en række institutionelle og teknologiske reformer inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum og Sesar-projektet. Disse initiativer forventes at skabe fordele for alle brugere, også inden for almen- og forretningsflyvning, målt på sikkerhed, omkostninger og effektivitet.
49. Det skønnes, at ca. 15 mio. flyvninger inden for almen- og forretningsflyvning fandt sted i Europa i 2005. Mindre end 1 mio. af disse fandt sted under en flyvekontrolmyndigheds tilsyn.
50. Interessenter inden for almen- og forretningsflyvning, bl.a. de luftrumsbrugere, som flyver uden en flyvekontrolmyndigheds tilsyn, udtrykker navnlig betænkeligheder ved udbredelsen af det kontrollerede luftrum, luftrumsklassifikationen i fremtiden og krav til flybesætninger, som fastlægges i forbindelse med det fælles europæiske luftrum og Sesar-programmet.
51. De nuværende drøftelser og fremtidige beslutninger vedrørende luftrumspolitikker og indførelse af det nye lufttrafikstyringssystem i Europa må tage i betragtning, at en betydelig procentvis andel af almen- og forretningsflyvning ikke foretages med instrumenter, men efter "se og undgå"-princippet. Desuden må det i lufttrafikstyringspolitikken anerkendes, at mange luftfartøjstyper af tekniske og/eller økonomiske grunde ikke kan udstyres med komplekst udstyr.
52. Eksempler fra andre regioner i verden viser, at almen- og forretningsflyvningsoperationer er mulige selv i tæt befærdede trafikmiljøer, når blot luftrummet og procedurerne er udformet effektivt.

3.5. Lettere adgang til verdensmarkedet

3.5.1. Fremstillingsindustri

53. Det Europæiske Fællesskab har en sund og hastigt voksende fremstillingsindustri i sektoren almen- og forretningsflyvning. Ca. 75 % af alle de typecertifikater, som EASA udsteder, vedrører denne sektor.
54. I den første halvdel af 2007 havde de største europæiske fabrikanter af fastvingeluftfartøjer til almen- og forretningsflyvning en portefølje af leverancer til en værdi af ca. 1 mia. EUR - en stigning på 33,6 % sammenlignet med samme periode i 2006; den udgør ca. 16 % af markedsværdien af den globale almen- og forretningsflyvning. Men selv om markedet for luftfartøjer til almen- og forretningsflyvning i Fællesskabet er voksende, er den europæiske industri fortsat i høj grad eksportorienteret.

55. Takket være investeringer i forskning og udvikling har det europæiske erhvervsliv i de forløbne år introduceret mange nye teknologier, og dette gælder navnlig inden for luftfartens mindre regulerede segmenter. Denne konkurrencefordel åbner nu mulighed for en øget europæisk tilstedeværelse på verdensmarkedet.
56. Et af de vigtige instrumenter, som bør kunne lette udviklingen af den europæiske fremstillingsindustri, er internationale aftaler, som Kommissionen forhandler med tredjelande. De kan ikke alene tage lufttransportspørgsmål op, men også spørgsmål om gensidig anerkendelse af luftfartsmateriel og derved mindske dobbeltarbejde i forbindelse med det forskriftsmæssige tilsyn og lette markedsadgangen også for fremstillingsindustrien inden for almen- og forretningsflyvningssektoren.

3.5.2. *Kommerciel forretningsflyvning*

57. Selv om den kommercielle forretningsflyvning²¹ sædvanligvis opererer uden for rammerne af bilaterale eller multilaterale lufttrafikaftaler, påvirkes den dog af trafikrettigheder eller andre restriktioner for markedsadgang, der til tider er specifikke for denne sektor. Denne situation kan anskueliggøres ved, at europæiske operatører for nylig gav udtryk for betænkeligheder ved USA's begrænsninger for "occasional planeload charters", dvs. lejlighedsvis chartering af et luftfartøjs samlede kapacitet. I det tilfælde blev det ved fælles indsats fra den europæiske industri og de regulerende myndigheder gjort muligt (på visse betingelser) at fordoble antallet af "occasional planeload charters", som kan opereres uden en fuldgyldig US-tilladelse for udenlandske luftfartøjer. Dette forventes at forbedre mulighederne yderligere for de europæiske forretningsflyvningsoperatører, som flyver over Atlanterhavet.
58. Den kommercielle forretningsflyvnings særlige interesser må tages i betragtning i forbindelse med opstillingen af EF's eksterne lufttransportpolitik og forhandlingen af Fællesskabets lufttrafikaftaler. Dette omfatter forenkling og strømlining af procedurer samt en afbalanceret liberalisering af trafikrettigheder.

3.6. **Sikring af et bæredygtigt miljø**

59. Trods den løbende teknologiske udvikling påvirker almen- og forretningsflyvning - i lighed med luftfartsindustrien mere generelt og de øvrige transportformer - miljøet negativt i form af støj og udstødningsgas, og disse påvirkninger bør mindskes.

3.6.1. *Støj*

60. De fleste luftfartøjer, motorer og andet luftfartsmateriel inden for almen- og forretningsflyvning er allerede underlagt ensartede støjcertificeringsnormer²². Men indbyggere i nogle medlemsstaters lokalsamfund giver til tider udtryk for bekymring over, at støjen fra lette luftfartøjer påvirker deres livskvalitet. Disse aktiviteters lokale karakter og de pågældende flyvepladsers relativt begrænsede udstrækning gør, at nationale, eller lokale, myndigheder er bedst placeret til at vurdere situationen og om nødvendigt finde egnede løsninger. Indførelsen af støjrelaterede driftsmæssige

²¹ Operationer i den kommercielle lufttransportkategori.

²² Luftfartøjer, som Fællesskabet i den henseende ikke har kompetence over, er opført i bilag II til forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1).

begrænsninger for sådanne mindre flyvepladser på fællesskabsniveau ville på nuværende tidspunkt ikke være berettiget ud fra proportionalitets- og subsidiaritetsprincippet.

61. På længere sigt vil Kommissionen med bistand fra EASA analysere behovet for at ændre de relevante "væsentlige krav" på området luftfart og miljø. Dette kunne eventuelt munde ud i et forslag om ændring af EASA-grundforordningen. I den sammenhæng kunne en granskning af certificeringsnormer og en forbedret pilotuddannelse bidrage yderligere til at mindske luftfartens negative påvirkninger og fremme moderne og miljøvenlige teknologier.

3.6.2. *Emission af gasser*

62. Almen- og forretningsflyvnings bidrag til emission af gasser er relativt lille i forhold til luftfartsindustrien i bred forstand. Sådanne emissioner kan ikke desto mindre i princippet påvirke luftkvaliteten lokalt og regionalt og mere generelt set skabe klimaændringer.
63. Problemet med drivhusgasemissioner fra luftfarten tages delvist op i Kommissionens specifikke initiativ, hvor det foreslås at udvide EU's ordning for handel med drivhusgasemissionskvoter til luftfart²³. Kommissionen søgte at finde en balance i forslaget mellem de administrative omkostninger ved inddragelsen og de opnåede miljøfordele. Med forslaget foretages der en undtagelse fra ordningen bl.a. for flyvninger, der udelukkende udføres efter visuelflyvereglerne, og flyvninger udført med luftfartøjer med en maksimal tilladt startmasse på mindre end 5 700 kg. Dette spørgsmål behandles yderligere i forbindelse med selve lovgivningsprocessen²⁴.
64. I henhold til fællesskabsreglerne beskattes brændstof, der benyttes til "ikke-forretningsmæssig privatflyvning", allerede på samme måde som brændstof, der benyttes i andre lignende transport- eller fritidsaktiviteter²⁵. Kommissionen bemærker i den sammenhæng, at den undersøger muligheden for at anvende alternative og mere miljøvenlige eller vedvarende brændstoffer til luftfart. Differentierede rater for energiskatter kan bidrage til at fremme anvendelsen af brændstoffer af bedre kvalitet, som f.eks. blyfri benzin, også på luftfartsområdet.

3.7. **Forbedring af forskning og udvikling**

65. Europa har et dynamisk forskningsmiljø på området almen- og forretningsflyvning. Innovative konstruktioner af lette og ultralette luftfartøjer eller teknologiske landvindinger inden for kompositmaterialer har traditionelt været kendetegnende for den europæiske industri.

²³ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfarten i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet, KOM(2006) 818 endelig.

²⁴ Blandt andre foranstaltninger, hvormed der tages fat på problemet med emissioner af gasser fra luftfart, kan nævnes en reform af luftrumets struktur og indsættelse af et nyt ATM-system inden for Sesar-projektet samt forsknings- og udviklingsprogrammer, der finansieres af Kommissionen.

²⁵ Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51).

66. Det er en udbredt opfattelse, at den europæiske almen- og forretningsflyvnings konkurrencemæssige og kommercielle succes i stigende grad vil afhænge af luftfartsrelateret innovation og forskning, herunder fremskridt inden for kompositmaterialer, brændstoføkonomiske motorer og luftfartsteknologi, der åbner for at udnytte mulighederne i morgendagens lufttrafikstyringssystemer.
67. Kommissionen vil fortsat støtte luftfartsrelateret forskning og udvikling via forskningsrammeprogrammerne. Dette omfatter skræddersyet støtte til SMV, som på nuværende tidspunkt ydes inden for rammerne af initiativer som f.eks. AeroSME eller særlige forskningsprojekter såsom Cesar²⁶.

4. KONKLUSION

68. Kommissionen opfordrer via sin dagsorden for en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning alle interesserede parter til at fortsætte dialogen om denne sektors fremtid i Europa.
69. Kommissionen vil følge den fremtidige udvikling tæt for at sikre, at alle kategorier af luftrumsbrugere får taget hensyn til deres specifikke behov i forbindelse med den politiske proces. Der vil bl.a. blive lagt særlig vægt på følgende aktiviteter:
- der opbygges en samling basisdata om den europæiske almen- og forretningsflyvning
 - der ofres særlig opmærksomhed på en korrekt anvendelse af principperne om proportionalitet og subsidiaritet
 - der tages hensyn til behovene hos alle luftrums- og infrastrukturbrugere i forbindelse med kapacitetsplanlægning og -optimering
 - nye teknologier fremmes for at fastholde den europæiske industris konkurrenceevne og udnytte den lokale og regionale kapacitet på en lønsom måde
 - adgangen til fremmede markeder lettes for almen- og forretningsflyvning
 - et bæredygtigt miljø i forbindelse med almen- og forretningsflyvning sikres.

²⁶ Projektet "Cost Effective Small Aircraft" (Cesar), der finansieres af Kommissionen inden for det sjette rammeprogram.