



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 24.1.2007
COM(2006) 819 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**План за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на
летищата в Европа**

{SEC(2006) 1686}
{SEC(2006) 1687}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

План за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа

- (1) Либерализацията в сектора на европейския въздушен транспорт е голям **успех**: Въздушният трафик в Европа се утрои между 1980 и 2000 г. От 1992 г. до 2005 г. броят на вътрешните за ЕС маршрути се е увеличил с 150%. Европейските граждани могат да се възползват от редица авиационни услуги на приемливи цени.

Европейската общност предприе конкретни мерки в **подкрепа** на растежа при поддържане на високи нива на безопасност и ефективност:

- Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) беше създадена през 2002 г., за да рационализира дейностите, свързани с летателната годност в Европа;
- Законодателният пакет „Единно европейско небе“, приет през 2004 г., цели цялостно преустройство на сектора за управление на трафика, с оглед увеличаването на безопасността и ефективността в европейското въздушно пространство.

- (2) Ако потребността от въздушен трафик продължава да се движи в синхрон със сегашните тенденции, след 20 години той ще се удвои. Ясно е, че това ще доведе до сериозни екологични последици. Комисията посреща проблема чрез серия от инициативи, целящи поемане на външните разходи за транспорт и намаляване на парниковите емисии на въздушния транспорт.

В средносрочния преглед на Бялата книга за транспорта за 2001 г.¹ на Комисията се признава, че трябва да се вземат мерки за намаляване на отрицателните екологични последици, причинени от бързото нарастване на трафика. Целта на този документ е да се оптимизира използването на съществуващата инфраструктура, да се насърчи използването на технологичните нововъведения, да се подобри безопасността и ефективността, както и рамката за планиране на новата инфраструктура, когато е необходимо.

- (3) В едно съвременно общество **свързаността** е база за икономическа конкурентоспособност, социално и регионално сближаване и културно развитие. Следователно, не само икономическите и търговските нужди на глобализацията движат растящата нужда от въздушен транспорт, но необходимостта от пътувания по въздуха също бива подтиквана от еволюиращите обществени и културни потребности.

¹ COM(2006) 314.

- (4) След либерализацията на пазара на въздушния транспорт, създаването на вътрешен пазар и търсене на решение на проблема с „насищането на небето“ чрез инициативата „Единно европейско небе“, Комисията ще се съсредоточи върху летищата. Капацитетът няма да може да отговори на нуждите и рискува да се превърне в **най-ограничаващият фактор** във въздушния транспорт. Последиците за мрежата от това слабо звено застрашават ефективността на цялата транспортна верига. Тъй като транспортът се счита за двигател на икономическия растеж, това от своя страна създава риск от подкопаване на общата конкурентоспособност на европейската икономика.
- (5) Летищата са от голямо **икономическо значение** в местен и в глобален мащаб. Докато операторите на европейските летища директно осигуряват работа на около 120 000 души персонал, за да обслужат 580 милиона пътници годишно, то общият персонал, зает в авиокомпаниите, фирми за поддръжка, кетъринг, търговия на дребно и въздушен контрол на едно летище, възлиза на около 1,1 милиона души.

Летищният сектор директно създава средно 925 работни места на милион единици работна натовареност². Близостта до голямо летище за 31% от компаниите е основен фактор за разполагане на производствените предприятия. За банките и застрахователните услуги въздушният транспорт съставлява до 50% от общото потребление на транспорт³.

Ефективната авиотранспортна индустрия, следователно, допринася за целите, заложили в Лисабонската програма.

1. ОЧАКВАНАТА „ПУКНАТИНА В КАПАЦИТЕТА“

- (6) Летищният капацитет е функция от два фактора – **пистата и наземната инфраструктура**. Капацитетът на пистата съответства на максималния брой кацащи и/или излитащи летателни апарати, с отчитане на физическите неудобства, които се отразяват на безопасността като аеродинамичните турбулентни завихряния. Капацитетът на наземната инфраструктура съответства на разположението на терминалите (паркинг места, изходи към самолетите и др.) и ефективността от техния мениджмънт.
- (7) Отчитайки очакваното развитие на трафика, Европа ще се изправи пред **все по-растяща разлика**⁴ между капацитета и търсенето. Това се нарича „пукнатина в капацитета“. Ако настоящите нива на капацитета не се увеличат драстично, очаква се над 60 европейски летища да бъдат сериозно претоварени, а най-големите 20 летища да бъдат пренаситени с трафик поне 8-10 часа в денонощие до 2025 г.

² Единица работна натовареност се равнява на един пътник или 0,1 тона товар.

³ Международен летищен съвет и авиацията на Йорк, „Социално-икономическото въздействие на летищата в Европа“, 2004 г.

⁴ Съвместно проучване на ЕСАС и Евроконтрол за капацитета на летищата: предизвикателства пред растежа, 14 декември 2004 г., публикувано на уебсайта на Евроконтрол: http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04_report.pdf

- (8) Едно такова пренатоварване може да има сериозно въздействие върху възможностите на авиокомпаниите да поддържат своите разписания, особено за възловите летища и следователно могат да направят европейския авиотранспорт по-малко ефективен. Пренатоварването също ще се отрази и на **разходите за безопасността и околната среда**, тъй като интензифицирането и усложняването на дейностите по трафика ще достигне безпрецедентни нива.

Пукнатината в капацитета на летищата представлява **заплаха** за безопасността, ефективността и конкурентоспособността на всички участници във веригата за предоставяне на авиотранспортни услуги.

2. СТРАТЕГИЧЕСКО ВИЖДАНЕ ЗА СПРАВЯНЕТО С ПУКНАТИНАТА В КАПАЦИТЕТА

- (9) Не съществува никакво „**идеално решение**“ за такъв комплексен проблем. Освен множеството участващи фактори и самото техническо естество на дейностите, планирането в летищния сектор също е предизвикателство:

- Реализирането на нова инфраструктура отнема от 5 до 10 години;

- От 1 до 5 години са необходими за планиране и оптимизиране на експлоатацията на съществуващите писти, включително и околното въздушно пространство.

- (10) Между средата на септември на 2005 г. и началото на 2006 г. Комисията се консултира със заинтересованите страни за намиране на възможни решения за справяне с намаляването на капацитета. Отговорите от правителствените агенции, авиолиниите, летищните оператори, пилотите, службите, които осигуряват ръководството на полетите, експертите, частните лица и екологичните организации съдържаха много ценна информация⁵. Основният резултат от консултациите беше, че се постигна **широк консенсус за наличието и същността на проблема и необходимостта за намиране на пазарни и екологосъобразни решения**. Много от участниците наблегнаха на необходимостта от по-добро сътрудничество и обмен на информация между заинтересованите участници във веригата за авиационни услуги.

- (11) Състояха се дискусии по проблема с капацитета по време на срещите на високо ниво на генералните директори на гражданската авиация през председателството на Обединеното Кралство през 2005 г., както и в Залцбург през май 2006 г. под австрийско председателство.

⁵

Докладът от консултациите и становищата могат да се намерят на следния адрес:
http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005_11_30_en.htm

(12) В резултат на тези консултации се набелязаха редица **действия**:

- Необходимост от по-ефективна експлоатация на **съществуващите писти** и подкрепа за реализиране на нова инфраструктура;
- Търсене на подходящ баланс между пазарно-ориентираните решения (пазарни механизми за предоставяне на слотове) и регулаторни мерки („Единно европейско небе“ и надзор над безопасността на летищата);
- Европейската общност би могла също да подпомага летищния сектор чрез своите **финансови** инструменти: Транс-европейска транспортна мрежа (TEN-T), програмите за политика на европейско сближаване чрез европейските фондове за регионално развитие и кохезионните фондове (според Стратегическите насоки за сближаване на Общността и приоритетите, определени във всяка от програмите), или чрез инициативи като SESAR („Единно европейско небе“ UBT изследване);
- За поощряване на **безопасността** са необходими задължителни правила, по-конкретно за безопасността на въздушното пространство в районите на летищата, включващи не само на инфраструктурата, но и функционирането и управлението;
- Авиационната **сигурност** трябва да бъде от основно значение при търсенето на начини за увеличаване на капацитета на летищата;
- **Регионалните летища** са важни за развитието на интегрирана европейска авиотранспортна мрежа. В това отношение би било желателно да се активизира латентният потенциален капацитет на регионалните летища, като държавата-членка спазва законодателните механизми, свързани с държавната помощ⁶. Глобалните навигационни сателитни системи биха могли да играят значима роля за увеличаване на капацитета и гъвкавостта на дейностите на тези летища, без да се повишават разходите за местна инфраструктура. Държавите-членки трябва да полагат усилия за подобряване на **достъпа** до такива летища чрез железопътен и автомобилен транспорт, за да могат да се използват за облекчаване на трафика.

Отчитайки тези елементи, Комисията ще подготви пет основни действия:

- По-добро оползотворяване на съществуващия летищен капацитет;
- Подходящ подход към безопасността на летищните дейности на летищата;
- Насърчаване на комбинирания транспорт, интегрирането и взаимодействието на различните видове транспорт;
- Подобряване на екологичния капацитет на летищата и на рамката за планиране на нова летищна инфраструктура;

⁶ Членове 87-89 от Договора за ЕО и Насоките на Общността за финансиране на летищата и първоначално подпомагане за авиолиниите, излитащи от регионални летища - ОВ С 312, 9.12.2005 г.

- Разработване и внедряване на рентабилни технологични решения.

При консултациите със заинтересованите страни се потвърди спешната необходимост от координирани действия. Този документ предлага списък от конкретни действия, които могат да се извършат най-добре на ниво ЕС. Европейската комисия ще наблюдава постигнатия напредък чрез създаване на обсерватория.

3. ПО-ДОБРО ИЗПОЛЗВАНЕ НА НАЛИЧНИЯ ЛЕТИЩЕН КАПАЦИТЕТ

3.1. Оценка на капацитета и методики за средносрочно планиране

- (13) Оценката на капацитета трябва да се базира на точен **регистър** на съществуващата и планираната летищна пропускателна способност. Понастоящем такъв регистър не съществува в европейски мащаб. Освен това летищата използват различни методи и таксономии за оценка на своя капацитет. Това затруднява съпоставимостта и прилагането на добрата практика.

Евроконтрол, Европейската организация за безопасност на въздухоплаването, подкрепя Комисията за въвеждането на „Единното европейско небе“ чрез извършване на серия технически дейности по прилагането на правилата, които могат да служат като основа за предложение на Комисията, което да се приеме с процедура на комитологията.

Комисията предлага да се използват работни процедури за изработване на приложимо правило, изградено въз основа на общи дефиниции и общи аналитични механизми за оценка на летищния капацитет, както и процедури за ангажиране на летищните оператори в средносрочното планиране на капацитета.

- (14) Евроконтрол е разработил системен и добре функциониращ процес за управление при планирането на капацитета на въздушния трафик на европейско ниво. Комисията предлага тази дейност да се разшири като се прилага и за планирането на летищния капацитет, което ще позволи на сектора да получи глобална представа за проблемите на летищния капацитет в Европа. Комисията ще покани държавите-членки, заинтересованите власти и участници да организират обсерватория по летищния капацитет, която ще **следи** този процес на планиране. Обсерваторията, която ще започне работа през 2007 г., ще представлява форум за обмен и мониторинг на данни и информация за летищния капацитет и ще служи за установяване общоевропейски наблюдателен пункт по този важен проблем.

Комисията ще даде мандат на Евроконтрол да разработи хармонизиран летищен капацитет и механизми за оценъчна методика в началото на 2007 г.

Наблюдението на средносрочното планиране на капацитета, под егидата на Комисията, ще използва общоевропейския регистър за оценка на капацитета, за да привлече вниманието на обществеността и да подобри информираността за нуждите от регионален капацитет и ще изготвя годишен отчет за това.

3.2. Летищни слотове и летателни планове:

- (15) В Европа от летищните оператори се изисква да подават летателен план поне един час преди излитането на самолета. В замяна те получават слот за Управление на потока от въздушния трафик (УПВТ), който съответства на времето, през което въздухоплавателното средство може да излети без да причинява претоварване в системата за управление на въздушния трафик. Слотите УПВТ обикновено се използват, когато няма вътрешен капацитет в центровете за контрол над въздушния трафик или в летищата⁷, или при наличие на неочаквани затруднения за капацитета (като мъгла, гръмотевични бури, сризове в техническата система и др.).

На практика сверяването на летателните планове с летищните слотове не се извършва систематично, което води до нарушения в оптималното ползване на летищните слотове. Като последица от това се появява страничният ефект - летателното средство ползва капацитета на пистата и рульовката по-дълго от необходимото, което се отразява отрицателно на околната среда.

Евроконтрол получи мандат през 2005 г. за сътрудничество с Комисията за разработване на приложимите правилата за УПВТ⁸. Проектът на правилника за приложение се очаква да бъде представени в Комитета за комитология на „Единното европейско небе“ през началото на 2007 г.

- (16) Ако е необходимо, член 14 от регламента за слотовете⁹ може да се промени по такъв начин, че компетентните власти по управлението на въздушния трафик да бъдат принудени да отхвърлят летателния план на оператор на въздухоплавателно средство, ако авиопревозвачът не спази изискваните летищни слотове.
- (17) Съгласно рамковия регламент за Единно европейско небе¹⁰ Евроконтрол също бе помолен да окаже техническа помощ на Комисията при изготвянето на отчета за хода на дейността по прилагането на законодателството за ЕЕН до 20 април 2007 г., който да бъде представен в Съвета и Европейския парламент.

В тясно сътрудничество с Комисията, Евроконтрол, с дадения му мандат за мерките по УПВТ, ще предложи решения за гарантиране на съответствието между летищните слотове и летателните планове и ще препоръча необходимите поправки към съответното законодателство. Проект-правилникът за прилагане на УПВТ ще бъде подаден в Комитета за „Единно Европейско небе“ за становище. Комисията също ще прецени констатациите и потенциалното въздействие на отчета по приложението на „Единно европейско небе 2007“ върху летищните дейности.

⁷ 50% от УПВТ закъсненията в Европа се дължат на летищата.

⁸ Член 9 от Регламента за въздушното пространство: Регламент (ЕО) № 551/2004 от 31.03.2004 г.

⁹ Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността, изменен с Регламент (ЕО) 793/2004 от 21 април 2004 г.

¹⁰ Член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004 от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе

3.3. Увеличаване на предсказуемостта и намаляване на закъсненията на летищата чрез съвместно вземане на решения:

- (18) Предсказуемостта е от основно значение за авиокомпаниите и летищата при управлението на тяхната дейност. Например авиокомпаниите включват в своите разписания „буфер“, който поема неочакваните закъснения на излитащите въздухоплавателни средства. Отнемането на пет минути от този буфер би възлязло на около 1 000 милиона €, употребени за по-добро оползотворяване на ресурсите на авиокомпаниите и летищата.
- (19) Освен това „авиокомпаниите, летищата, контролът на въздушния трафик и службите за УПВТ трябва да се преустроят от „гледната точка на капсулиране“ към по-общата перспектива за цялостното функциониране на транспорта”¹¹. Повишените **възможности за вземане на решения** чрез обмен на информация между всички летищни партньори дават много количествени и качествени ползи за дейността не само на отделните летища, но и което е по-важно, и за летищната мрежа. Този процес на обмен на информация има институционализирана форма, наречена съвместно вземане на решения. Съвместното вземане на общи решения би намалило закъсненията в мрежови мащаб и би подобрило последиците от лошите метеорологични условия или други възможни неблагоприятни фактори, които водят до загуби в капацитета.
- (20) Комисията вярва, че съвместното вземане на решения може да допринесе за значителни ползи в работата на летищната мрежа като цяло, ако участват оптимален брой партньори. Счита се също, че повишената работна ефективност ще спомогне за постигането на желаните екологични ползи.

Комисията предлага да даде мандат на Евроконтрол за разработване на приложими правила по въвеждането на „Летище-Съвместно вземане на решения“ на европейските летища през 2008 г.

¹¹ Доклад за факторите, определящи регулярността на големите европейски летища, страница 48, изготвен от Звеното за преглед на дейността – май 2005 г.

4. ПОДХОДЯЩ ПОДХОД КЪМ БЕЗОПАСНОСТТА НА ЛЕТИЩНИТЕ ДЕЙНОСТИ НА ЛЕТИЩАТА

4.1. ПОСЛЕДОВАТЕЛЕН ПОДХОД КЪМ БЕЗОПАСНОСТТА НА ВЪЗДУШНИТЕ ОПЕРАЦИИ НА ЛЕТИЩАТА

(21) Разширяване на отговорностите на ЕААБ по отношение на законодателството, свързано с безопасността на летищата. Интензивното използване на летищата и големият обем трафик изискват повишени нива на безопасност. Доброволните усилия на групата от регулаторни мерки за безопасност на летищата¹² дадоха забележителни резултати. Обаче са необходими задължителни правила, за да се постигне еднакво ниво на летищна безопасност за европейските граждани, както се заявява в новите изисквания на ИКАО за летищната безопасност. Освен това, тъй като държавите-членки не прилагат еднакво разпоредбите на ИКАО, няма уеднаквени начини за работа и на летищните оператори¹³, а това принуждава компаниите, които управляват летищната дейност в различните държави-членки, да прилагат коренно различни национални или даже местни наредби за безопасност.

(22) Както беше обявено, Комисията ще приеме законодателно предложение за засилване на ролята на ЕААБ по отношение на безопасността на летищата¹⁴. През 2005 г. се извърши предварителна оценка на „Разширението на ЕААБ“. През 2006 г. ЕААБ ще даде своето становище по въпроса, след като се консултира в подробности със заинтересованите страни чрез процедурата „Бележка за предложение за поправка“ (БПП).

По проблема се планира приемане законодателно предложение от Комисията в началото на 2008 г.
--

4.2. Използване на Глобалните навигационни сателитни системи (ГНСС) за повече безопасност на летищата

(23) Европейският съюз отдавна инвестира в развитието на сателитно базирана навигация. Въпреки препоръките на ИКАО и наличието на сертифицирани самолетни електронни средства, тези системи не намират широко приложение днес. От гледната точка на безопасността, ГНСС биха могли да предложат един или повече източници на позиционна информация. ГНСС допринася за недопускането на „Контролиран полет срещу терена“, все още най-значимата причина за фатални инциденти, особено при най-малко усъвършенстваните самолети. ГНСС също дават възможност за повече гъвкавост при планирането на траекторията при излитане или заход за избягване на препятствия,

¹² Законодателната група за летищна безопасност (GASR) беше основана през 1996 година и сега включва 27 европейски страни.

¹³ Приложение 14, глава 1, част 1.3 и Ръководство за сертифициране на летищата (Документ 9774 от октомври 2001 г). Съобщение за разширяване на задачите на Европейската агенция за безопасност.

¹⁴ Дневен ред за 2010 г., COM (2005) 578, 15 ноември 2005 г.

намаляване на шума или по-безопасни маневри на летища, или писти с по-ограничено пространство.

Комисията ще даде възможност за сертифициране на EGNOS/Galileo сигнала във въздушното пространство, включвайки приложението на ГНСС в европейския радио-навигационен план. От програмата ЕЕН се очаква пълно включване на ГНСС в операционния процес на УВТ който ще допринесе за мрежата „от точка до точка“. Насърчаване на комбинирания видове транспорт

5. НАСЪРЧАВАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ

5.1. Подобряване на достъпа до летищата и използване на комбиниран транспорт:

(24) Въздушният и железопътният транспорт трябва все повече да се допълват. Съществуват поне три връзки между въздуха и релсите, които по принцип са принос за обществото, а също дават положителен ефект за околната среда:

- Осъществяване на връзки с градовете и избягване на задръстванията по пътищата, по-чист въздух около летищата;
- Връзки с региона и същите ползи като по-горе, както и още една допълнителна – разширяване на района, който се обслужва от летището;
- Връзка между летището и големите градски райони чрез високоскоростни релсови превозни средства, при което ползите са като по-горе, както и допълнителен потенциал чрез освобождаване на слотове, предназначени за къси разстояния в полза на полетите на дълги разстояния, което за летищата и за авиопревозвачите представлява висока слот-продуктивност.

Конвенционалният железопътен транспорт може да играе важна роля и разширяването му чрез връзки с второстепенните и регионалните летища може да се поощрява чрез финансиране от държавите-членки и Общността.

Стокхолмското летище Арланда, (около 17 милиона пътника на година) има три подземни гари. Едната е за влакове на дълги разстояния, а другите две, разположени на двете противоположни точки на летището, се използват от бързия влак „Арланда експрес“. „Арланда експрес“ свързва летището с града 4-6 пъти на час и изминава разстояние от 45 км за 20 минути при скорост до 200 км/ч. Ако по някаква причина влакът закъснее с повече от две минути, пътниците могат да поискат пълно възстановяване на парите за билета.

(25) Има нужда от ефективни инфраструктури за комплексен транспорт и подобряване на достъпа до летищата за различните видове транспорт. Комисията ще посвети повече внимание и средства за насърчаването и финансирането на комплексните инфраструктури. Такива проекти могат да бъдат насърчавани от Европейската кохезионна политика и да кандидатстват за финансиране от Европейския фонд за развитие и кохезионните фондове.

Финансиране от TEN-T (Транс-европейската транспортна мрежа), от Фондовете за европейско регионално развитие и от Кохезионните фондове, относно проекти за комбиниран транспорт все още съществува за периода 2007-2013 г. Комисията също така приканва държавите-членки да подкрепят развитието на комплексните транспортни връзки на летищата (релсови връзки и ж. п. гари на летищата), което ще допринесе за ефективността, както на релсовия, така и на въздушния транспорт.

5.2. Допълване между въздушния и железопътния транспорт

- (26) Основните мотиви при избора на пътниците и техните коефициенти са сравнително стабилни и съществено важни в цяла Европа. Пътниците избират релсовия вариант, когато времето, тарифата, честотата, достъпът и други фактори са по-благоприятни, а предпочитат въздушния, когато този вариант също им предлага предимства. Развитието на взаимното допълване, следователно, трябва да цели да създава и подпомага пазарния избор на пътниците. Фактори като информация, издаване на билети, езици, интегрирани услуги и други въпроси играят роля при по-нататъшното оптимизиране на услугата.

Основната причина за насърчаването на железопътния транспорт, като допълнение към въздушния, трябва да се концентрира върху подобряването на привлекателността на релсовия вариант. Това ще насърчи пътниците да пробват релсовия транспорт за пътувания от точка до точка, както и при трансфери. При увеличение на потреблението, много второстепенни проблеми ще се решат чрез продължаващо сътрудничество между операторите и получаване на обратна информация от потребителите. Допълването между въздушния и железопътния транспорт не може да се счита за основен начин за облекчаване на летищата, защото по принцип облекчаващият ефект идва след една или две години растеж на трафика. Обаче това е полезно за постигане на по-голяма ефективност в транспортната система, както и на самите летищата. Освен това, ще се намали и екологичното натоварване на летищата. На Форума за подпомагане на допълването между въздушния и железопътния транспорт, който се състоя между септември 2003 г. и юни 2004 г., се стигна до заключението, че липсата на интегрирана система за продажба на билети за въздушен и железопътен транспорт е пречка за бъдещото развитие на интеграцията между двата вида транспорт в аспекта на услугите и пътническите интереси.

Комисията възнамерява да насърчава интегрираното предлагане на билети за въздушен и железопътен превоз и ще публикува консултативен доклад по въпроса в началото на 2007 г.

6. НОВАТА ЛЕТИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА СЕ НУЖДАЕ ОТ ВНИМАТЕЛНА ПРЕЦЕНКА

6.1. Подобряване на екологичния капацитет на летищата (шум)

(27) Чувствителността към шума от летателните средства е основно препятствие в развитието на летищата. Постепенното пълно изваждане от експлоатация на най-шумните стари въздухоплавателни средства (така наречените – въздухоплавателни средства, включени в Глава 2), от 1 април 2002 г. нататък, представлява скок напред в намаляването на шумовия фон около летищата. Обаче при перспективата за очаквания растеж на авиационните дейности, това подобрене може скоро да изчезне. Директива 2002/30/ЕО за шумовите ограничения спомага за постепенното изваждане от експлоатация на най-шумните въздухоплавателни средства, включени в Глава 3, предмет на редица условия, които целят прилагането на така наречения „балансиран подход“.

- Балансираният подход към шума, договорен на асамблеята на ИКАО през 2001 г., предлага на страните-членки на ИКАО подход в международен план за справяне с проблемите на шума на отделните летища по екологосъобразен и икономически отговорен начин. Той обхваща четири основни елемента:
 - Намаляване на шума при източника;
 - Планиране и управление на територията;
 - Работни процедури за ограничаване на шума;
 - Оперативни ограничения за самолетите по отношение на шума.
- Ограниченията за самолетите, свързани с шума, не трябва да се прилагат на всяка цена, а само след преценка на ползите, които могат да се постигнат от други елементи. Балансираният подход дава рамка за преценка, консултиране и вземане на решения, с отчитане на възгледите на всички участници.
- Принципите на Балансирания подход към шума са включени в законодателството на Общността¹⁵.

През 2006 година бе стартирано проучване за изследване на приложението на Директивата и анализиране на промените, които настъпиха по отношение на шумовите нива в летищата на Общността от влизането ѝ в сила.

При разглеждането на балансирания подход към шума, държавите-членки трябва да имат предвид и разпоредбите на Директивата относно оценка и управление на шума в околната среда (2002/49/ЕО), която ще бъде преразгледана през 2009 г.

¹⁵ Директива 2002/30/ЕО относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общност, ОВ L 85/40, 28.3.2002 г.

През 2007 година ще бъде изготвен доклад за приложението на директивата и Комисията ще реши дали е необходимо предложение за нейното коригиране.

6.2. Подобряване на рамката за планиране на нова летищна инфраструктура:

(28) Съществува значителен **потенциал за по-добро планиране** при ползването на земите в ЕС:

- Само малка част от държавите-членки предоставят на обществото и на планиращите институции летищни планове, съдържащи дългосрочна прогнозна информация за летищната инфраструктура, включително и за райони, засегнати от ограниченията, свързани с някои пречки и високи шумови нива;

- Само половината от държавите-членки наистина интегрират цялата информация за летищата и въздействието от тяхната дейност върху околната среда;

- Публикуването на дългосрочните летищни планове и планове за ползването на земите като стандартна практика би подобрило достъпа и качеството на наличната информация до обществото и би гарантирало подходящата степен на неговата информираност.

(29) Добрата политика за ползването на земите трябва да се разглежда в контекста на **балансирания подход** към шума и възможностите, предлагани от ГНСС. Прилаганите процедури трябва да се разглеждат с цел гарантиране, че компетентните власти ще приемат дългосрочните летищни планове и адекватно ще координират този род информация с планирането на земеползването.

(30) За насърчаването на ефективна транспортна система, информацията, получена от изчисляването на капацитета, както и от планирането при земеползването, трябва да се вземат предвид при координирането и оценяването на регионалните нужди или нуждите на капацитета на мрежата като цяло.

(31) Опростяването и ускоряването на процедурите по планирането изисква сътрудничество между държавите-членки, както и координация между тях и Комисията, най-вече където се касае за общоевропейски интереси. При спазване на съответните стандарти и екологично законодателство, включително и на процедурата за оценка на въздействието върху околната среда, както и на стратегическите насоки за оценка на околната среда, трябва да се предвиди период от пет години за планиране, одобрение и строителство.

Комисията, заедно с експертите от държавите-членки и заинтересованите страни ще се постараят да опростят процедурите и ще създадат препоръка за **насоки за най-добра практика**, с цел поощряване на подобреното координиране на летищните планове, както и по-общите планове за ползването на земите.

7. РАЗРАБОТКА И ВНЕДРЯВАНЕ НА НОВИ ТЕХНОЛОГИИ

- (32) Комисията финансира чрез своите Рамкови програми за изследователска дейност редица проекти, ангажирани със съвременните системи за ръководство на наземното движение и контрол. Тези технологии сега достигнаха достатъчно ниво на зрялост. Освен това, програмата постигна световно признание и хармонизация чрез ИКАО.
- (33) По-конкретно, частта за надзор и контрол в концепцията на Съвременните системи за ръководство на наземното движение и контрол (A-SMGCS) може да бъде много ефективна при всякакви метеорологични условия и да гарантира най-високо ниво на безопасност при поддръжката на непрестанно растящото движение на въздухоплавателните средства.

Съвременните системи за ръководство на наземното движение и контрол осъществяват маршрутизиране, ръководство и надзор за контрола на въздухоплавателните средства, за да поддържат заявения обем трафик при всякакви метеорологични условия, в рамките на нивото на оперативна видимост на летището, при поддържане на необходимото ниво на безопасност.

Функциите за надзор и контрол са тествани и прилагани до такава степен, че работните изисквания са достатъчно доказани, за да се използват като ръководство по прилагането на тези две функции от системата A-SMGCS.

- (34) Програмата Единно европейски небе ще разработи нови технологии, целящи допълнително увеличаване на безопасността и ефективността на летищните дейности. В частност:
- Новите уреди за прогнозиране и откриване на аеродинамичните следи на вихрите ще позволят скъсяване на минимално безопасното разстояние между въздухоплавателните средства;
 - Новите сензори ще дадат възможност за операции с отдалеченост от кулата;
 - Новите поколения уреди за летищно въздушно управление ще допринесат за оптимизирането на наземния трафик;
- (35) Разработването на Система за глобално управление на информацията, която ще даде възможност за по-обхватно авиационно-транспортно съвместно вземане на решения се очаква все повече да увеличава прогнозируемостта и ефективността на летищните и самолетните операции. Тази увеличена оперативна ефективност ще допринесе и за постигането на екологични ползи.

- (36) Технологии като устройствата за радиочестотна идентификация (RFID), които повишават вътрешната логистична ефективност на летищата, могат също да допринесат за справяне с претоварването. На претоварените летища всяко закъснение при излитане може да има сериозни последици върху слотовете и летателните планове.

Новите технологии, като радиочестотното маркиране на бордни карти и багаж, могат значително да намалят закъснението от 10% на самолетите, което се дължи на пътници, които не са се явили за качване в самолета¹⁶. Системата ще позволява пътниците да бъдат локализирани или при необходимост техните багажи да бъдат намирани и изваждани от самолета по по-ефективен начин.

Все пак подобни технологии биха били напълно ефективни, само ако на международно равнище се определят стандарти за приложимост на радиомаркировките, както и обща нормативна рамка за защита на личните данни на пътниците¹⁷.

Авангардни технологии като A-SMGCS с надзорни и контролни функции ще бъдат внедрени навсякъде в европейските летища. Програмата Единно европейско небе ще продължава да разработва нова апаратура и системи, които значително ще повишат летищния капацитет.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (37) Комисията е готова да поеме предизвикателството на очакваното „пропускане в капацитета“. В резултат от интензивни консултации, в този документ се предлага план за действие. Този план за действие (конкретизиран в приложението) е създаден, за да намери баланса между законодателните предложения, финансовата подкрепа и насърчаването на по-координираното планиране.
- (38) Всички участници трябва да си сътрудничат в поемането на предизвикателството за по-нататъшно изграждане на по-ефективна, безопасна и екологосъобразна авиационна транспортна система в Европа, която да е в съответствие с амбициозните цели на Лисабонската стратегия.

¹⁶ Вж. например финансирания от ЕС проект OpTag на адрес <http://www.optagconsortium.com/presentation1.htm>

¹⁷ Тези фактори ще бъдат разгледани в резултат от публичната консултация на Европейската комисия относно апаратите за радиочестотна идентификация www.rfidconsultation.eu.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Комисията ще даде мандат на Евроконтрол за разработване на хармонизирани механизми и методика за оценка на капацитета на летищата.	В началото на 2007 г.
Мониторингът върху средносрочното планиране на капацитета на летищата, под егидата на Комисията, ще подобри осъзнаването и информираността за нуждите на регионалния капацитет чрез подаване на годишен доклад. През 2007 г.	2007
Мандатът, даден на Евроконтрол за мерките по УПВТ, ще доведе до предложение за решения, гарантиращи съвместимостта на летищните слотове с летателните планове, както и необходимите промени в съответното законодателство. Q1 2007 г.	За резултатите от мандата – 2008 г. за адаптиране на законодателството
Законодателно предложение за разширяване на дейността на ЕААБ към летищните дейности.	В началото на 2008 г.
Комисията ще даде възможност за сертифициране на сигнала на EGNOS/Galileo в космическото пространство и ще включи използването на ГНСС в Европейския радионавигационен план.	От 2008 г.
Очаква се пълно включване на ГНСС в оперативните процеси на УВТА от програмата Единно европейско небе. 2007 г.	2007
Финансиране от Европейската транспортна мрежа TEN-T, Европейските фондове за регионално развитие и Кохезионните фондове към европейската кохезионна политика за подходящи проекти, свързани с комплексния транспорт.	От 2007 г. нататък
Комисията възнамерява да насърчава интегрираното предлагане на билети за въздушен и железопътен превоз и ще публикува консултативен доклад по въпроса.	В началото на 2007 г.
Изготвяне на отчет за приложението на директивата за шума, с оглед коригиране	2007 - 2008

на законодателството, ако е необходимо. 2007 – 2008 г.	
Разработване на насоки за най-добра практика и опростяване на процедурите, за да се поощри координирането на летищните планове.	2007
2007 г. Ранно внедряване на утвърдените технологии като функциите за надзор и контрол на A-SMGCS навсякъде в европейските летища.	От 2007 г. нататък
Програмата Единно европейско небе ще продължава да разработва нова апаратура и системи, които значително ще повишат летищния капацитет.	2007 - 2013
2007 – 2013 г. Комисията също така ще обсъди констатациите и евентуалното въздействие от прилагането на доклада за Единното европейско небе за летищните дейности.	От средата на 2007 г. нататък
Комисията ще даде мандат на Евроконтрол за разработване на приложими правила по въвеждането на „Летище-Съвместно вземане на решения“ на европейските летища. 2008 г.	2008