



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 15.2.2008
СОМ(2008) 66 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на ЕС

(Доклад за прилагането на Директива 2002/30/ЕО)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

От 60-те и 70-те години на миналия век, когато започна масовата експлоатация на реактивни въздухоплателни средства, въпросът с шума от въздухоплателните средства (ВС) се превърна в деликатна тема за гражданите, живущи в близост до летища. Това доведе до постоянен стремеж към намаляване нивата на шума, генериран от отделните ВС, от страна на правителствата и бранша, по-специално чрез постигане на споразумение на международно равнище (Международна организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) за въвеждане на все по-строги стандарти — процес, който доведе до установяването на т. нар. стандарти за ВС от глави 2, 3 и 4. В резултат на това днес пътническите реактивни ВС са значително по-тихи от своите предшественици.

На базата на споразумението, постигнато в ИКАО за забрана на по-старите и по-шумни реактивни ВС, класифицирани в глава 2, от месец април 2002 г. в ЕС влезе в сила пълна забрана на ВС по глава 2.

Съветът на ИКАО прие през юни 2001 г. нов стандарт за сертифициране на шума (том 1, глава 4 на приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване), с който определя стандартите за шума при новите ВС, които влизат в експлоатация след 1 януари 2006 г., но не определя график за поэтапното извеждане от експлоатация на ВС, отговарящи на изискванията от глава 3.

Липсата на подобен график води до допълнителен натиск за въвеждане на експлоатационни ограничения с цел намаляване на шума в близост до летищата. И докато стандартите за шума, приложими към отделни ВС стават по-строги, нарастването на въздушния трафик и по-постоянният трафик на все повече летища продължават да създават безпокойство на местните жители. В резултат на това възниква нужда от допълнителни експлоатационни ограничения на отделни летища с цел да бъде ограничен шумът от ВС в най-чувствителните периоди (вечер, през нощта или събота и неделя) или да бъде ограничена експлоатацията на по-старите и по-шумни ВС, които са слабо съобразени с изискванията от глава 3.

На 26 март 2002 г. Общността прие Директива 2002/30/ЕО относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността¹. Директивата позволява на държавите-членки да въведат нови експлоатационни ограничения на конкретни летища по-специално за ВС, които са слабо съобразени с изискванията от глава 3, при условие че това се извършва в съответствие с така наречения „балансиран подход“, установен с резолюции А33-7 и А35-5 на Асамблеята на ИКАО. През същата година ЕС прие Директива 2002/49/ЕО² изискваща приемане на стратегически карти на шума и планове за действие за големите граждански летища³, както и за агломерации с над 100 000

¹ Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 март 2002 г. относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността, ОВ L 85 от 28.3.2002 г., стр. 40.

² Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда, ОВ L 189 от 18.7.2002 г., стр. 12.

³ 76 летища определени от държавите-членки понастоящем попадат в приложното поле на Директива 2002/49/ЕО.

жители, за да се предотвратят, избегнат и намалят вредните въздействия (включително дискомфорт), породени от шума от въздушния трафик. През 2009 г. Комисията ще внесе отделен доклад в Европейския парламент и Съвета относно прилагането на въпросната директива. През 2006 г. ЕС прие обновена стратегия за устойчиво развитие⁴, която цели „намаляване на шума от транспорта както при източника, така и чрез мерки за намаляване на шума, за да се гарантира, че общите нива на излагане на шум имат минимално въздействие върху здравето“.

Член 14 от Директива 2002/30/ЕО изисква Комисията да предоставя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на посочената директива не по-късно от пет години след влизането ѝ в сила. По-нататък се уточнява, че докладът на Комисията следва да бъде придружен, когато е необходимо, от предложения за преразглеждане на директивата. Основната цел на настоящия доклад е да покаже до каква степен са постигнати целите на директивата и доколко е помогнало прилагането ѝ. По тази причина той съдържа оценка на ефективността на директивата, като конкретно подчертава необходимостта от определяне дали е необходимо да се преразгледа настоящото определение за „слабо съобразено въздухоплавателно средство“, посочено в член 2, буква г) (т.е. спазващо граничните стойности за сертифициране, посочени в глава 3 с кумулативен марж от не повече от 5 EPNdB⁵ — т.нар. ВС „минус 5“) в полза на по-строги стандарти.

За да даде по-цялостна представа, настоящият доклад прави оценка на промените в равнищата на шума след 2002 г. в Общността с цел да определи до каква степен регулаторната рамка на директивата е допринесла за въпросните промени. Количествената и качествена работа изискваше подробен набор от мерки, които вече са предприети или предвидени на летищата по силата на директивата.

2. БАЛАНСИРАНИЯТ ПОДХОД

Директивата изисква от държавите-членки да „прилагат балансиран подход, когато третират проблеми, свързани с шума в летища, разположени на тяхната територия“ (член 4, параграф 1). „Балансиран подход“⁶ е този, по „силата на който държавите-членки изучават наличните мерки за решаването на проблема за шума в дадено летище, разположено на тяхна територия, и по-точно предвидимия ефект от мерките за намаляване на шума, предизвикван от въздухоплавателните средства при източника, мерки за териториалното устройство и управление, експлоатационни процедури за намаляване на шума и експлоатационни ограничения“ (член 2, буква ж).

Директивата частично цели да конкретизира обстоятелствата, при които държавите-членки могат да въведат ограничения за слабо съобразените ВС в съответствие с насоките на ИКАО и в същото време да допринесе за общата цел за предотвратяване влошаването на равнищата на шума и да ограничи или намали борят на хората, които са силно повлияни от вредното въздействие на шума от ВС.

Правото на отделни летища да ограничават експлоатирането на слабо съобразените ВС по глава 3 в рамките на балансирания подход е признато на международно равнище в

⁴ Съвет на Европейския съюз, документ 10117/06, 9 юни 2006 г.

⁵ Ефективно доловими шумови децибели.

⁶ Виж член 2, буква ж) от Директива 2002/30/ЕО.

отговор на оплакванията от страна на някои страни членки на ICAO във връзка с Регламент (ЕО) № 925/1999⁷ (т. нар. регламент относно оборудването за намаляване на нивото на шума от двигателите на въздухоплавателните средства). Въпросният регламент забранява повторно сертифицираните ВС в Общността, които се определят като ВС, отговарящи на изискванията от глава 3 единствено ако разполагат с оборудване за намаляване на нивото на шума от двигателите. Това беше отменено с влизането в сила на директивата, защото тя позволи на държавите-членки да забраняват слабо съобразените ВС на отделни летища.

3. ТЪЛКУВАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА

На базата на получените отговори⁸ от 52 летища става ясно, че не всички летища тълкуват разпоредбите на директивата по един и същи начин.

Задълженията на летищата изглеждат сравнително ясни: ако властите поискат да въведат нови експлоатационни ограничения за гражданските дозвукови реактивни ВС след 28 март 2002 г., директивата изисква от тях да приложат балансирания подход и да сведат ограниченията до необходимото. В допълнение, държавите-членки, които въвеждат ограничения, трябва да следват определени процедури по отношение на известяване на въвеждането, оценка и изпълнение. В хода на този процес планираният ефект от ограниченията трябва да се представи в цифрово изражение.

Колкото до това какво директивата позволява и какво забранява, изглежда съществуват две неясни области:

- (1) за някои летища е трудно да посочат какво е постигнато в приложение на директивата, защото повечето от позволеното от директивата вече е било разрешено по силата на националното законодателство, и държавите-членки въведоха много ограничения преди 2002 г.;
- (2) други летища считат, че директивата не забранява изрично нито една форма на ограничения.

⁷ Регламент (ЕО) № 925/1999 от 29 април 1999 г. относно регистрацията и експлоатацията в рамките на Общността на някои типове дозвукови реактивни самолети за гражданско въздухоплаване, на които са направени доработки и които са преминали през повторно сертифициране като отговарящи на стандартите от том I, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, трето издание (юли 1993 г.), ОВ от 4.5.1999 г., стр. 1.

⁸ Допитване до летищата, проведено от MPD консултанти от името на Европейската комисия.

4. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВАТА

По-голямата част от летищните оператори посочват, че директивата не е имала пряко въздействие върху управлението на шума в близост до тяхното летище. Някои летища споменават, че възможностите, предоставени от директивата, са съществували по силата на националното законодателство. Това важи с особена сила за летищата в Германия и Обединеното кралство. Едно немско летище посочи, че въпреки че директивата позволява въвеждането на ограничения за слабо съобразените ВС по глава 3, някои двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги забраняват въвеждането на подобни мерки.

Няколко летища съобщиха, че директивата е затруднила повече процеса по управление на шума около летищата поради изискванията от приложение 2 към нея. Въпросното приложение изисква консултиране и оценка на разходите и предимствата на алтернативните начини за намаляване нивата на шума около летищата.

Две летища изразиха опасения, че авиокомпаниите биха могли да си потърсят правата в съда след въвеждане на подобни мерки с аргумента, че изискванията от приложение 2 няма да бъдат спазени напълно.

Някои летища посочиха, че въпреки липсата на пряко въздействие на директивата върху управлението на шума, тя има непряк принос в няколко посоки:

- директивата послужи като полезен контролен списък, в който бяха подчертани всички потенциално съществуващи мерки;
- акцентът, поставен от директивата върху отделни действия на летищата, спомогна за въвеждането на ограничения;
- директивата спомогна за изграждането на атмосфера на доверие сред заинтересованите страни;
- директивата създаде равнопоставеност;
- директивата повиши осведомеността относно възможните действия и добри практики сред средните и малките летища (които не попадат в приложното поле на директивата).

Една от целите на директивата беше да направи възможно управлението на шума около летищата, които имаха особени проблеми с него. Наличието на проблем с шума може би частично зависеше от това, какви действия бяха вече разрешени по силата на националното законодателство. Страните, които вече имаха национално законодателство, позволяващо на летищата да управляват шума, се възползваха в по-малка степен от директивата отколкото тези, които не разполагаха с подобна регулаторна рамка. При летищата, които не разполагаха с ефективно национално законодателство, директивата може да е имала принос към управлението на шума.

5. ВЪВЕДЕНИ ОГРАНИЧЕНИЯ

Ограниченията по отношение на слабо съобразените ВС по глава 3 се описват на базата на кумулативен марж (според определението от директивата) от 5 dB(A), наричани по-нататък за краткост ВС „минус 5“, както и ограниченията за ВС с кумулативен марж от 8 dB(A) или повече, ограничения за опериране през нощта и ползването на „шумови бюджети“, включително въздействието, което тези различни ограничения могат да имат върху трафика. Въпреки това, различните предприети мерки могат да се застъпват до известна степен, защото не винаги е възможно ясно разграничаване.

5.1. ВЪВЕДЕНИ ОГРАНИЧЕНИЯ: „МИНУС 5“

Правила за забрана на експлоатацията на ВС „минус 5“ са били въведени само от две летища.

Само четири летища заявиха, че са въвели частични ограничения⁹ за експлоатацията на ВС „минус 5“ по силата на директивата и предоставиха описание на въпросните ограничения. Последните включваха:

- три летища, които въведоха забрани за експлоатация през нощта на ВС „минус 5“; както и
- едно летище, което забрани експлоатацията на ВС „минус 5“ по новооткрити маршрути (правило за недобавяне, вероятно предшестващо правило за забрана на експлоатацията).

Въпреки това, от летищата, които не бяха въвели подобни забрани или ограничения, повече от 10 възнамеряваха със сигурност да предприемат такива мерки, или бяха обмислили или обмисляха, или заявиха, че биха могли да сторят това при определени обстоятелства. Имаше и два особени случая (две градски летища):

едно от летищата, които със сигурност очакват да въведат подобни мерки, предвижда „скоро“ пълната забрана на ВС „минус 5“ да замени забраната на оборудването за намаляване на нивото на шума от двигателите¹⁰, предшестваща директивата, а едно летище (от ЕИП) използва националното законодателство, предшестващо директивата, за да забрани експлоатацията на ВС „минус 5“ през нощта, считано от 2008 г.;

- едно летище беше обмислило забрана на ВС „минус 5“, но се отказа от тази схема, след като основен оператор, ползващ слабо съобразени ВС, преоборудва последните, и така забраната стана излишна;
- три летища обмислят ограничение на ВС „минус 5“ в контекста на своите планове за действие срещу шума;

⁹ Член 6, параграф 1 от директивата позволява въвеждането на „мерки за частични експлоатационни ограничения“ за неконкретизирани типове въздухоплателни средства като част от преференциалната йерархия от действия в рамките на балансирания подход, предшестващи последната възможност — оттегляне на слабо съобразените ВС по глава 3.

¹⁰ Това летище заяви, че по-строгото определение за слабо съобразени ВС (например минус 8) не би било по-ограничаващо, тъй като действащите ограничения за квоти за шума през нощта са по-строги.

- две летища считаха, че биха могли да въведат ограничения за ВС „минус 5“, ако местните власти наложат ограничения върху дейността им, като цената на планираното развитие на пистовата система;
- две летища считаха, че „биха могли“ да наложат ограничения за ВС „минус 5“, без да уточняват условията за това;
- две градски летища приемат ВС на базата на измерените на място нива на шума с оглед съобразяване с местните изисквания за териториално планиране, ограничаващи дейността на летището по отношение по-скоро на абсолютните (отколкото на сертифицираните) нива на шум; това дава пример за съвместимостта на директивата със законите за планирането в някои държави-членки.

За следните летища държавите-членки са уведомили, че прилагат разпоредбите на директивата:

ВС „минус 5“ са забранени за експлоатация през нощта в Париж, а от 2008 г. ще бъдат забранени и през деня. Това е част от политиката за ограничаване на цялостното шумово замърсяване до нивата, наблюдавани в периода 1999—2001 г.

На летищата около Лондон в Обединеното кралство беше установен нов режим за полетите, изпълнявани през нощта, който обхваща периода 2006—2012 г.

На летище Barajas в Мадрид беше въведен нов набор от ограничения след лятото на 2006 г., включващ постепенно оттегляне на ВС „минус 5“ между 2007 и 2012 г., както и ограничения за полетите, изпълнявани през нощта.

Останалите летища не докладваха за наложени ограничения (или за предвидени такива) на слабо съобразените ВС „минус 5“ в контекста на директивата.

Едно летище посочи, че би съществувала повече яснота, ако степента на съгласуване между летищата за начина на определяне на слабо съгласуваните ВС, е по-висока.

5.2 ВЪВЕДЕНИ ОГРАНИЧЕНИЯ: „МИНУС 8“ И ПО-СТРОГИ ОГРАНИЧЕНИЯ

Малко летища са въвели или обмислят да въведат ограничения, по-строги от минус 5 dB(A). Само едно вече е въвело ограничения за ВС „минус 8“, а три планират да изискат тяхното оттегляне:

- едно летище е въвело забрана за експлоатация през нощта на ВС „минус 8“ от 2003 г.;
- едно (градско) летище е декларирало намерение до 2010 г. да обслужва само ВС, отговарящи на изискванията от глава 4;
- друго градско летище обяви, че всички забрани за опериране през нощта ще се базират в бъдеще на глава 4;

- едно летище заяви намерение да забрани ВС „минус 8“ до 2008 г., ако дотогава тяхното оттегляне не бъде постигнато посредством естествено обновяване на флота или мерки за доброволно сътрудничество.

5.3. ВЪВЕДЕНИ ОГРАНИЧЕНИЯ: ОПЕРИРАНЕ ПРЕЗ НОЩТА

Частичните експлоатационни ограничения¹¹ във връзка с шума не целят непременно конкретни нива на съгласуваност с глава 3. Независимо от това, подобни общи мерки също попадат в приложното поле на директивата по отношение необходимостта от официална оценка преди въвеждането им.

Четири от летищата, взели участие в допитването (три от които са градски летища¹²), са затворени през нощта. Известно е, че на едно от летищата, невключили се в допитването, има забрана за нощни полети. Освен това, редица летища са затворени за част от нощта. Седем летища са забранили слабо съобразените ВС по глава 3 да оперират през нощта, едно от тях ефективно е забранило ВС „минус 8“ по глава 3. В допълнение, няколко немски летища предоставят достъп само на ВС от т.нар. „бонусен“ списък¹³. Голям брой летища са въвели система за отчитане на квотите за шум през нощта. На някои летища има ограничения на движенията на ВС през нощта вместо система за отчитане на квотите за шум. Около двадесет летища посочиха, че не са въвели конкретни ограничения през нощта, освен преференциалното затваряне на определена писта.

5.4. „ШУМОВИ БЮДЖЕТИ“ НА ЛЕТИЩАТА

Освен ограниченията, налагани на слабо съобразените ВС или (частично) затваряне на летищата през нощта, прилагането на „шумови бюджети“ също може да се разглежда като ограничение.

„Шумовите бюджети“ не ограничават пряко експлоатацията на конкретен тип ВС за разлика от ограниченията, налагани през нощта и тези на слабо съобразените ВС, но те ограничават достъпа на флота като цяло. „Шумовите бюджети“ ограничават цялостното ниво на шум в рамките на определен период от време, което може да бъде сезонно или годишно. Като такива, на тях може да се гледа по-скоро като на експлоатационно ограничение за летището, отколкото за авиокомпаниите.

От друга страна, „шумовите бюджети“ ограничават достъпа на гражданските дозвукови реактивни ВС до дадено летище. И въпреки че директивата обхваща и въпросите, свързани с „шумовите бюджети“, това не е очевидно за всички заинтересовани страни.

¹¹ Според определението в член 2, буква д) от Директива 2002/30/ЕО.

¹² Според определението в приложение I към Директива 2002/30/ЕО.

¹³ Списък, съставен от германското Федерално министерство на транспорта, в който е направена по-подробна класификация на въздухоплавателните средства по глава 3. ВС, фигуриращи в този списък, имат предимство пред тези, които не са попаднали в списъка, по отношение на по-малко ограничения за полети и/или по-ниски такси за кацане и излитане.

Ползването на „шумови бюджети“ се предпочита от много летища пред налагането на експлоатационни ограничения на конкретен тип ВС. „Шумовите бюджети“ се прилагат на много летища, особено в Обединеното кралство.

6. ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИОННИТЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Някои летища предоставиха коментари относно въздействието на введените експлоатационни ограничения.

По отношение на потенциалната възможност за преместване на дейността, едно летище отбеляза, че поради съчетанието между стратегическо местоположение и висок дял на трафика от точка до точка, то няма опасения, че операторите ще се преместят. От друга страна, друго летище посочи, че би обмислило забрана на слабо съобразените ВС по глава 3, само ако това е задължително и се прилага на всички летища в ЕС.

В повечето случаи летищата посочиха, че според тях авиокомпаниите са отговорили чрез експлоатиране на по-тихи ВС и известно препланиране на полетите между нощните и дневните часове на опериране в случаите на частични ограничения.

Само едно летище посочи, че введените ограничения са довели до предлагане на по-малко обслужвани линии и честоти.

Във връзка с това, наложените ограничения не са винаги действителни ограничения в „практическия“ смисъл на думата. На едно от летищата ограниченията за слабо съобразените ВС по глава 3 бяха с превантивна цел, за да се демонстрира ангажимент за управление на шума пред местната общност и да се обезкуражат всички потенциални оператори. На друго летище действително отчетените нива на шум са равни на по-малко от половината квоти за шум. От друга страна, има и летища, които облекчават ограниченията, свързани с околната среда, след като започнат да влияят на дейността им.

7. АВИАЦИОНЕН БРАНШ

На първо място авиационният бранш разглежда директивата като защита срещу налагането на експлоатационни ограничения и като гаранция за разумна времева рамка за въвеждането на ограничения и адекватна оценка на разходите и предимствата на подобни ограничения.

Някои видове оператори изглежда чувстват, че крайните ограничителни аспекти на директивата почти не се отнасят до тях, защото икономическият натиск от дейността им вече ги е довел до фактическа експлоатация на флот, отговарящ на стандартите от глава 4, по силата на „естествено“ обновяване. Други промишлени отрасли биха предпочели максимална защита срещу ограниченията на директивата, до пълната замяна на флота по естествен път.

Експресните превозвачи подчертаха пред службите на Комисията, че биха искали директивата да бъде преразгледана с цел да бъдат преодолени някои трудности по отношение на определенията и тълкуването, както и да се повиши и изясни защитата, която те считат, че директивата следва да им предложи. Те смятат, че ограниченията — включително частичните ограничения — за ВС по глава 4, следва да бъдат предмет на

специална забрана (вж. член 6, параграф 2 относно градските летища), предвид факта, че според тях например експлоатационните ограничения и санкции на базата на нивата на шума биха могли ефективно да забранят или ограничат експлоатацията на ВС по глава 4 през нощта. Те разглеждат експлоатационните ограничения (като например ограничаване на шумовите равнища и използване на преференциални писти) като потенциално „неясна“ област, която изисква изясняване с оглед избягване на възможно заобикаляне на изискването на член 4, параграф 4 за основаване на ограниченията за сертифицираните нива на шум, както и за да бъдат забранени ефективно дискриминиращите ограничения, дори те да не са били замислени като такива.

8. МЕСТНИ И РЕГИОНАЛНИ ВЛАСТИ

В светлината на процеса на оценяване на директивата, местните и регионалните власти, както и редица сдружения, представиха препоръки¹⁴. В най-общ смисъл, тези препоръки са много по-широки от предвидените в директивата експлоатационни ограничения.

По отношение на оперативната организация на летищата и нощните полети те препоръчват:

- да се обръща повече внимание на гъстотата на населението при определяне на траекториите на полетите и максимално да се прилагат новите оперативни процедури за ниски нива на шум като подхода за кацане с постоянно снижение;
- да бъдат отчетени в по-голяма степен стандартите на Световната здравна организация за шума¹⁵;
- да се въведат политики за компенсация на населението, което е най-силно изложено на шум;
- да се вземат предвид желанията и очакванията на местните групи посредством по-добра информираност, обществено участие и посредничество.

Те заключават, че въпреки че проблемите свързани с шумовото замърсяване от нощните полети са различни на различните европейски летища, в основата на политиката на национално и общностно ниво трябва да бъдат целевите забрани за нощни полети и експлоатационните ограничения, за да се избегне нарушаването на съня на населението, живущо под траекторията на полетите.

Обръща се внимание и на важноста от избягване влошаването на градската среда, което понякога се наблюдава на местно ниво като резултат от развитието на летищата. Препоръчва се да не се отделя икономическото развитие на периферните градски райони от тяхното социално развитие. Това надхвърля отчитането на положителното икономическо въздействие като компенсациите за шума и за замърсяването на

¹⁴ Вж. например: http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf

¹⁵ Вж. предстоящите насоки относно шума през нощта на следната страница в Интернет: http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1

атмосферата: трябва да бъдат намерени начини за избягване на обедняването на местно ниво, до което се стига понякога в резултат от развитието на летищата.

9. СЛАБО СЪОБРАЗЕНИТЕ ВС ВЪВ ФЛОТА

Общият брой слабо съобразени ВС, които ползват летищата на Общността, е относително нисък.

Освен това, все по-малко чужди слабо съобразени ВС за кратки разстояния е вероятно да използват европейските летища (въпреки че те биха могли да идват от Общността или от държави, граничещи с Европа). Също така, някои компании използват регистрирани в чужбина ВС за дейността си в Европа.

Независимо от това, с цел да се добие по-пълна картина за слабо съобразените ВС, е полезно да се покаже съотношението на общите типове ВС, които могат да бъдат определени като слабо съобразени. Това съотношение е представено в таблица 1.

Таблица 1: Реактивни ВС по глава 3 във флота

Съобразено ст:	Идентифицирани реактивни ВС по глава 3 -0 до -10						Общо реактивен флот (всички типове)
	-0 до-5	-5 до -8	-8 до -10	оставащи	Общо по глава 3	*Неидентифицирани ВС	
ЕО, ЕИП и Швейцария	49 1%	151 3,2 %	245 5,2 %	107 2,3 %	552 11,8 %	72 1,5 %	4676 100%
Европа	376 6,1 %	219 3,6 %	312 5,1 %	135 2,2 %	1042 17%	498 8,1 %	6143 100%
Светът	1201 5,6 %	671 3,1 %	1460 6,8 %	806 3,8 %	4138 19,4 %	1132 5,3 %	21345 100%

*Неидентифицирани ВС, принадлежащи към типове, за които е посочено, че включват значителен брой ВС по глава 3.

Източник: Анализ на консултантите на JP Airline Fleets и бази данни на DGAC и EASA.

Най-общо, съотношението показва, че флотът, който не е съобразен с изискванията от глава 4, представлява относително малък дял от общия флот, ползващ летищата на ЕС.

Тези цифри показват, че дори ако всички ВС с кумулативен марж по глава 3 от по-малко от 10 dB бъдат забранени, това би засегнало относително малък дял от общия брой кацания и излитания.

10. ОЦЕНКА НА ИЗЛАГАНЕТО НА НАСЕЛЕНИЕТО НА ШУМ

В таблица 2 са представени три възможни сценария за постепенното оттегляне на слабо съобразените ВС между 2010 г. и 2015 г., които са разработени в допълнение към основния случай за посочения период, както следва:

- основен случай — няма промяна в директивата и начина на нейното тълкуване и прилагане от летищата, не се променя състава на флота;

- сценарий 1 — постепенно оттегляне на ВС от първия диапазон — ефективно постепенно оттегляне на слабо съобразени ВС по глава 3 от летищата на Общността по определението от директивата, т.е. покриващи граничните стойности от глава 3 за кумулативен марж, който не надвишава 5 dB(A);
- сценарий 2 — постепенно оттегляне на ВС от диапазон 1 и 2 — ефективно постепенно оттегляне на ВС, покриващи граничните стойности от глава 3 с кумулативен марж, който не надвишава 8 dB(A);
- сценарий 3 — постепенно оттегляне на ВС от диапазони 2 и 3 — ефективно постепенно оттегляне на ВС, покриващи граничните стойности от глава 3 с кумулативен марж, който не надвишава 10 dB(A), като по този начин се разрешават само ВС по глава 4.

**Таблица 2: Оценка на общото излагане на населението на шум на летищата на
Общността**

	Общо населени е в Lden¹⁶ 55dB (млн.)	Общо населени е в Lnight¹⁷ 45dB (млн.)	Коментар
2002 г.	2,2	2,7	
2006 г.	2,2	3,0	Населението в Lden 55dB се увеличава с по-малко от 0,1 млн. за периода 2002—2006 г.
2010 г. — основен случай	2,4	3,2	Населението в Lden 55dB се увеличава с 10 % за периода 2006—2010 г.
2010 г. — сценарий 1	2,3	3,1	Намаление от 4 % при Lden в сравнение с основния случай Намаление от 2 % при Lnight в сравнение с основния случай
2010 г. — сценарий 2	2,3	3,1	Намаление от 5 % при Lden в сравнение с основния случай Намаление от 3 % при Lnight в сравнение с основния случай
2010 г. — сценарий 3	2,3	3,1	Намаление от 6 % при Lden в сравнение с основния случай Намаление от 4 % при Lnight в сравнение с основния случай
2015 г. — основен случай	2,7	3,2	Населението в Lden 55dB се увеличава с 9 % за периода 2010—2015 г.
2015 г. — сценарий 1	2,6	3,2	Намаление от 4 % при Lden в сравнение с основния случай Намаление от 2 % при Lnight в сравнение с основния случай

¹⁶ Това представлява показател за шума, който описва средното ниво на шума през деня, вечерта и нощта (за период от 24 часа).

¹⁷ Този показател за шума описва средното ниво на шума през нощта.

2015 г. — сценарий 2	2,6	3,2	Намаление от 4 % при Lden в сравнение с основния случай Намаление от 2 % при Lnight в сравнение с основния случай
2015 г. — сценарий 3	2,5	3,1	Намаление от 5 % при Lden в сравнение с основния случай Намаление от 3 % при Lnight в сравнение с основния случай

На базата на тези резултати могат да бъдат направени следните общи заключения:

- изолиниите при основния случай са се разширили много слабо от 2002 г. до 2006 г.;
- очаква се изолиниите при основния случай да се разширят от 2006 г. до 2010 г. с общо увеличение на излагането на населението на шум от 8—10 % за посочения период;
- изолиниите при основния случай се очаква да се разширят от 2010 г. до 2015 г. с общо увеличение на излагането на населението на шум, като населението изложено на Lden 55dB се очаква да нарасне с около 9 %, а това изложено на Lnight 45dB да се увеличи с около 2 % (по-ниско нарастване поради наложените ограничения през нощта);
- населението, попадащо в изолиниите Lnight 45dB, надвишава това при Lden 55dB с 25—30 %;
- сценарий 1 дава малки предимства — намаляване на населението с около 4 % за Lden 55dB и 2 % за Lnight 45dB;
- сценарий 2 дава предимства, подобни на тези при сценарий 1 — намаляване на населението с около 4—5 % за Lden 55dB и 2—3 % за Lnight 45dB;
- сценарий 3 дава предимства, подобни на тези при сценарий 2 — намаляване на населението с около 4—5 % за Lden 55dB и 3—4 % за Lnight 45dB.

Целта на данните от таблица 2 се съсредоточава по-скоро върху общия ефект от излагането на шум от слабо съобразените ВС на летищата на Общността, отколкото върху предоставяне на точна оценка на излагането на населението на шум. Повечето летища посочиха, че при тях оценката на шумовите изолинии Lden и Lnight и излагането на шум на населението е приключила, или се извършва в момента, или е предвидена за изпълнение по-късно през годината. Предвид изискването от Директива 2002/49/ЕО, до декември 2007 г. може да се очаква доклад относно посочените шумови изолинии. Хармонизираните карти на шума следва да предоставят по-подробни данни и по-точна оценка за населението от тези, които бяха налице за всички летища за целите на настоящия доклад.

По-задълбоченият анализ на тенденциите при шумовото замърсяване на пет летища в ЕС (Амстердам, Лисабон, Глазгоу, Тулуза и Варшава)¹⁸ показва, че тенденциите при различните летища са различни. Анализът на петте разгледани случая показва:

- на всички летища се наблюдава нарастване на зоните, попадащи в изолиниите, при хипотетично запазване състава на флота. Въпросното нарастване е 5 до 15 % за идния 4-годишен период (2006 г. до 2010 г.) и 18 до 24 % за периода 2006—2015 г.
- дори ако всички слабо съобразени ВС по глава 3 се заменят, очаква се изолиниите Lden 55 да се разширят между 13 и 20 % до 2015 г. Разширяването при Lnight 45 при подобен сценарий е между 14 и 22 %.
- за всяко летище развитието на зоната в рамките на изолиния Lden 55 е много сходно с това при Lnight 45 на даденото летище. Това потвърждава, че възходящата тенденция при шума през нощта води до увеличаване на общото ниво на шума (Lden).
- замяната на всички ВС по глава 3 с такива по глава 4 би намалило разширяването на изолиния Lden 55 с около 4,5 до 6,5 процентни пункта.
- въздействието на замяната на всички ВС по глава 3 с такива по глава 4 при Lnight 45 се различава значително при летищата, включени в анализа.
- резултатите варират между намален растеж от 1,5 до 7 процентни пункта, в зависимост от действащия нощен режим.
- разликата в изолиниите при замяната на всички ВС с марж < 5 dB по глава 3 и замяната на всички ВС с марж < 8 dB е по-малка от половин процентен пункт.

Накратко, анализираният случаи потвърждават, че се очаква значително нарастване на зоните в изолиниите, особено през нощта, като естествената замяна на флота понижава предварителните оценки. Ако флотът се състоеше само от ВС по глава 4, нарастването на зоните на изолиниите на някои от летищата би могло значително да се намали предвид конкретните местни условия.

11. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- Директивата установява хармонизирана структура за балансиран подход и е от полза при осигуряване вземането под внимание на всички интереси при обмисляне на ограничения.
- Въпреки това директивата се прилага само от ограничен брой летища; някои заинтересовани страни споделят мнението, че тя не е достатъчно ясна, а някои държави-членки вече са разполагали с подобни разпоредби по силата

¹⁸ Проучване на МРД относно шума от ВС (2007 г.).

на националното си законодателство, преди влизането в сила на директивата.

- Освен това, нейното въздействие по отношение на слабо съобразените ВС е ограничено, защото броят на тези ВС е сравнително малък поради тяхната естествена замяна.
- В по-общ смисъл, броят лица, засегнати от шума, особено през нощта, се е увеличил след влизане в сила на директивата поради общото увеличение на движенията на ВС, въпреки възможността за въвеждане на частични ограничения.
- Нашите прогнози са, че броят на лицата, засегнати от шума, ще продължи да нараства, въпреки че ситуацията при различните летища е различна.
- Поради тази причина Комисията възнамерява да разгледа начини за изясняване на разпоредбите на Директива 2002/30/ЕО и нейното приложно поле.
- Комисията също ще обмисли дали са необходими промени на настоящата директива, като например определението, дадено за слабо съобразените ВС. За тази цел тя ще вземе предвид резултата от описаната по-горе оценка, която прогнозира, че нарастването на броя лица, засегнати от шума, може да се намали с въвеждането на по-строга определение за слабо съобразени ВС.
- През 2009 г. Комисията ще направи оценка на прилагането на Директива 2002/49/ЕО по отношение на оценяването и управлението на шума в околната среда около летищата и ще представи доклад пред Европейския парламент и Съвета.

През следващите 3 месеца Комисията ще очаква да получи мнения от заинтересованите страни и възнамерява да ги включи в предвидения преглед на директивата.