



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 24.1.2007
SEC(2006) 1687

РАБОТЕН ДОКМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Съпътстващ документ към

**Съобщение от 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**

Обобщение на оценка на въздействието

{COM(2006) 819 окончателен}
{SEC(2006) 1686}

Отчет за изпълнението

Въведение

Насърчаван от либерализацията, икономическия растеж и пазарната интеграция, въздушният трафик в Европа е бързо разрастващ се сектор: броят на пътниците по вътрешните линии на Общността се е увеличил на средногодишна база с 4,9% за периода 1995-2003 г., като само за 2005 г. пътничекотокът е нараснал с 5,8%. Като цяло броят на полетите по правилата за летене по уреди (Instrument Flight Rules - IFR) се очаква да се удвои до 2025 г.

Въпреки увеличения с 60% потенциален капацитет на летищната мрежа, повече от 60 летища ще бъдат пренатоварени през следващите 20 години. Ако не се предприемат никакви действия, 20-те най-големи летища ще бъдат пренатоварени поне 8-10 часа на ден поради дисбаланс в капацитетните им възможности. За да се поеме този трафик, могат да се преразгледат графиците, да се използва латентния капацитет на второстепенни летища или да се изградят нови летища за облекчаване на трафика (до 10 нови големи летища и 15 със средна големина) в близост до пренатоварените летища.

Докато инициативата „Единно европейско небе“ дава структурните отговори на проблема с „пренастищането на въздушния трафик“, летищният капацитет (писти, руложки и аерогаров капацитет) сега единодушно се счита за бъдещият препъник в системата за въздушен транспорт. Капацитетните възможности за излитане и кацане на пренатоварените големи летища е растящ проблем с отрицателни последици за световната конкурентоспособност на европейските авиоконпании.

Цели

Основните цели на съобщението на Комисията се подкрепят от други инициативи като създаването на „Единно европейско небе“. Основните цели са следните:

- (a) Разширяване на капацитетните възможности за задоволяване на растящия трафик:
 - Насърчаване на по-ефективното използване на наличния капацитет в мрежата от европейски летища;
 - Увеличаване на капацитета на мрежата от европейски летища;
 - Подобряване на достъпа до летищата;
- (b) Поддържане или увеличаване на безопасността на летищата;
- (c) Насърчаване на екологосъобразността;
- (d) Постигане на икономически ефективна и добре функционираща транспортна система.

Специфичните цели са целите, заложи в съобщение на Комисията, в които се съдържат и конкретните цели за изпълнение чрез програмата за действие, за да спомогнат за постигането на основните цели. Тези специфични цели могат да бъдат обобщени по следния начин:

- (a) Насърчаване на по-доброто използване на мрежата от летища;
- (b) Разкриване на нови неизползвани капацитетни възможности в отделните летища;
- (c) Увеличаване на капацитета на отделните летища (при съществуващи писти) при нормални и неблагоприятни условия за работа;
- (d) Подобряване на точността на полетите при излитане;
- (e) Подобряване на релсовите връзки със съответните летища от мрежата;
- (f) Повишаване на безопасността при нормални и неблагоприятни условия на работа;
- (g) Минимизиране на въздействията върху околната среда (шум и емисии).

Оперативните цели са свързани с мерките, които следва да бъдат проучени в предлагания план за действие. Те включват следното:

- (a) Подобрено измерване на летищния капацитет и обмяна на информация;
- (b) Подобрена координация между летищата, за да се усъвършенства и капацитета при планирането (на мрежова база);
- (c) Насърчаване на използването на други видове транспорт, т.е. улесняване на замяната на въздушен с релсов транспорт, където е уместно;
- (d) Улесняване на вземането на решения и създаване на стимули за по-добро използване на летищната инфраструктура чрез усъвършенстване на регулативната рамка;
- (e) Насърчаване на използването на най-съвременните системи за контрол и надзор;
- (f) Поощряване на внедряването на нови процедури и технологии;
- (g) Насърчаване на нови подходи към защитата на околната среда в районите на летищата;
- (h) Проучване на условия за възможна финансова подкрепа за летищата (ЕС, ЕИБ и други).

Консултация и експертиза

Комисията направи серия от консултации през последното тримесечие на 2005 г. за събиране на мнения и предложения от заинтересованите страни. Това бе извършено в съответствие с минимума от стандартни изисквания за консултации съгласно Съобщение на Комисията от 11 декември 2002 г. [COM(2002) 704].

Избраните политически варианти в резултат от консултациите се преценяват в настоящия анализ на въздействието. Освен варианта „ненамеса“, в рамките на три широкообхватни политически варианта, бяха анализирани и десет мерки.

Политически варианти

Първият политически вариант цели насърчаването на доброволните действия от страна на бранша за улесняване на по-доброто използване на съществуващата инфраструктура. Издаването на билети и за железопътен транспорт би могло да има положително въздействие върху летищната дейност. Ефективността от издаването на билети за въздушен и железопътен превоз може да се увеличи чрез предприемането на нискоразходни съпътстващи мерки, като получаване на кодове на ИАТА, които подобряват нивото на услугите. Прилагането на мерки, които изискват големи инвестиции, макар и реалистично, трябва да се преценява за всеки случай поотделно. Ефективността на местните планове за прилагане на капацитет (МППК) за разкриване на неизползвани потенциални възможности може да се повиши, ако всички заинтересовани летищни оператори от мрежата участват доброволно в този средносрочен процес на планиране. Отчетите за състоянието, изготвени от Комисията за преглед на дейността, могат да се обогатят с повече информация за планирането на капацитета и трафика.

Вторият вариант цели подобряване на използването на съществуващата инфраструктура чрез координиращата роля на Общността. Този вариант включва шест мерки. Първо, летищата трябва да установят единни методики за оценка на капацитета. Това би довело до установяване, в рамките на Общността, на капацитетен регистър и стандарти за добра практика у летищните оператори. Второ, ранният обмен на съответните резултати от изследванията по процедурите и техническия прогрес би ускорил хода на техническите нововъведения. Трето, необходимостта от мониторинг на ефективността на летищната дейност трябва също да се проучи чрез насърчаване на внедряването на най-добрите практики в управлението на летищния капацитет. Четвърто, всички участници в оперативното управление на летищата трябва официално да регистрират своята обвързаност с общата рамка за сътрудничество и вземане на решения за подобряване точността на трафикопотоците. Точността води до по-ефикасно използване на цялата транспортна система. Пето, съвременните системи за наземно ръководство и контрол на движението (A-SMGCS) много допринасят за ситуационната ориентировка на пилотите, особено при неблагоприятни метеорологични условия. Накрая, достатъчното приоритетно финансиране на проектите за комбиниран транспорт чрез фондове по линия на Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T) би подобрило пълноценното използване на инфраструктурата, която дава достъп до летищата.

Третият политически вариант насърчава реализирането на нова инфраструктура, където се анализират две мерки. Въвеждането на добрата практика и разпространението на информация (насоки) за политика за защита на околната среда биха намалили вредите за нея от въздушния транспорт. Европейската инвестиционна банка би могла да започне да играе по-активна роля при финансирането на летищните проекти чрез инициативата JASPERS.

Анализ на въздействията

Повечето мерки дадоха положителни въздействия по отношение на капацитета и намаляването на закъсненията. Безопасността се повлиява положително чрез обезпечаването на билети за въздушен и железопътен транспорт, железопътен транспорт до летищата, плана за изпълнение на местно сближаване, прилагането на утвърдени резултати от изследвания, въвеждането на съвместно вземане на решения и съвременни системи за ръководство и контрол на наземното движение (A-SMGCS). Другите мерки бяха неутрални по отношение на безопасността. Въздействието, което варира най-много (от положително към отрицателно), се отнася до социалното и екологичното въздействие. Въз основа на ограничените количествени данни е разумно да се предположи, че съществува добър баланс между очакваните разходи и ползи. Очаква се повечето от мерките да дадат ранни резултати (особено положителни въздействия/ползи).

Сравнение на вариантите

Анализът потвърди необходимостта от установяване на правилен баланс между мерките, които като цяло могат да се приложат в краткосрочен план. Три от тези мерки биха могли да станат задължителни: докато общите методики за оценка на капацитета се предлагат да станат задължителни в краткосрочен план, то съвременните системи за ръководство и контрол на наземното движение могат да станат задължителни в средносрочен план, а съвместното вземане на решения – в дългосрочен план. Като цяло всички предлагани мерки оказват положително въздействие. Мерките ще се използват за реализиране на ефективен план за действие, третиращ летищния капацитет в рамките на определен период от време.

Мониторинг и оценка

Извършеният анализ в контекста на тази оценка потвърди, че едно-единствено решение не би могло да реши проблема с липсата на летищен капацитет в Европа. Решението по-скоро трябва да се търси в приемането на комбинация от мерки, някои от които са неразривно свързани помежду си. Комисията ще гарантира, че планът за действие е реализиран в необходимия период от време и ще продължава да следи развитието на ситуацията с летищния капацитет в Европа.