



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 24.1.2007  
COM(2006) 819 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EKONOMSKO-  
SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**Akcijski načrt za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi**

{SEC(2006) 1686}

{SEC(2006) 1687}

## SPOROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

### Akcijski načrt za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi

- (1) Liberalizacija evropskega sektorja zračnega prevoza je zelo **uspešna**; med letoma 1980 in 2000 se je zračni promet v Evropi potrojil. Med letoma 1992 in 2005 se je število prog v EU povečalo za 150 %. Evropski državljani si sedaj lahko privoščijo raznovrstne storitve zračnega prevoza po dostopnih cenah.

Evropska skupnost je sprejela konkretne ukrepe, da bi to rast **ohranili**, hkrati pa obdržali visoko raven varnosti in učinkovitosti:

- leta 2002 je bila ustanovljena Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA), katere namen je racionalizirati evropske dejavnosti na področju plovnosti.;
- namen zakonodajnega paketa o enotnem evropskem nebu, ki je bil sprejet leta 2004, je celovito preoblikovanje sektorja upravljanja zračnega prometa, da bi povečali varnost in učinkovitost evropskega neba.

- (2) Če bo povpraševanje po zračnem prevozu še naprej raslo kot sedaj, se bo v 20 letih podvojilo. Jasno je, da bo imelo to velike ekološke posledice. Komisija to vprašanje obravnava z vrsto pobud, katerih cilj je internalizacija zunanjih stroškov prevoza in zmanjšanje prispevka zračnega prevoza k učinku tople grede.

Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001<sup>1</sup> ugotavlja, da so potrebni ukrepi za zmanjšanje negativnih učinkov na okolje, ki jih ima hitra rast prometa. Namen tega dokumenta je optimizirati uporabo obstoječe infrastrukture, spodbujati uporabo tehnološkega razvoja, izboljšati varnost in učinkovitost ter po potrebi izboljšati načrtovalni okvir nove infrastrukture.

- (3) V moderni družbi je **povezljivost** podlaga za gospodarsko konkurenčnost, socialno in regionalno kohezijo in kulturni razvoj. Zato naraščajoče povpraševanje po zračnem prevozu ni samo posledica gospodarskih in tržnih potreb globalizacije, ampak tudi razvijajočih se družbenih in kulturnih potreb.
- (4) Po liberalizaciji trga zračnega prevoza z oblikovanjem notranjega trga in reševanju problemov v zvezi z „zasičenostjo neba“ v okviru pobude za enotne evropsko nebo se bo Komisija zdaj osredotočila na letališča. Zmogljivosti ne bo mogla zadostiti povpraševanju in obstaja nevarnost, da bo postala najbolj **omejevalen dejavnik** v zračnem prevozu. Posledični mrežni učinki tega najšibkejšega člena ogrožajo učinkovitost celotne verige zračnega prevoza. Ker zračni prevoz velja za „gibalo“ gospodarske rasti, to obratno predstavlja nevarnost ogrožanja splošne konkurenčnosti evropskega gospodarstva.

---

<sup>1</sup> COM(2006) 314.

- (5) Letališča imajo velik **gospodarski pomen**, tako lokalno kot globalno. Medtem ko upravljavci evropskih letališč neposredno zaposlujejo približno 120 000 delavcev, ki opravljajo storitve za 580 milijonov potnikov na leto, je skupno število zaposlenih pri letalskih prevoznikih, v družbah za vzdrževanje, pripravo in dostavo hrane, maloprodajo in kontrolo zračnega prometa približno 1,1 milijona.

Letališki sektor neposredno **ustvarja** povprečno 925 delovnih mest na milijon enot delovne obremenitve<sup>2</sup>. Bližina večjega letališča je ključni **lokacijski dejavnik** za proizvodne obrate za 31 % gospodarskih družb. Za bančne in zavarovalniške storitve predstavlja zračni prevoz do 50 % skupnega povpraševanja po prevozu<sup>3</sup>.

Učinkovit sektor zračnega prevoza zato prispeva k ciljem iz lizbonske strategije.

## 1. PRIČAKOVANO „POMANJKANJE ZMOGLJIVOSTI“

- (6) Zmogljivost letališča je odvisna tako od **vzletno-pristajalne steze kot tudi zemeljske infrastrukture**. Zmogljivost vzletno-pristajalne steze ustreza največjemu številu zrakoplovov, ki pristajajo in/ali vzletajo, ob upoštevanju fizičnih omejitev, ki vplivajo na varnost, kot so zračni vrtinci, ki jih povzročajo zrakoplovi. Zmogljivost zemeljske infrastrukture ustreza fizični ureditvi terminalov (parkirni prostori in izhodi za vkrcanje itd.) ter učinkovitosti njihovega upravljanja.
- (7) Zaradi pričakovanega razvoja prometa bo Evropa soočena z **neprestano naraščajočo vrzeljo**<sup>4</sup> med zmogljivostjo in povpraševanjem. To se označuje kot „pomanjkanje zmogljivosti“. Če se sedanje ravni zmogljivosti ne bodo občutno povečale, se ocenjuje, da bo do leta 2025 več kot 60 evropskih letališč močno preobremenjenih, 20 največjih letališč pa bo zasičenih najmanj 8 do 10 ur na dan.
- (8) Taka preobremenjenost bo imela verjetno velik vpliv na zmožnost letalskih prevoznikov, da se držijo svojih vozniških redov, zlasti na letaliških vozliščih, posledica pa bo manjša učinkovitost evropskega sektorja zračnega prevoza. Preobremenjenost bo povzročila tudi **okoljske stroške in stroške za varnost**, ker bosta gostota in zahtevnost operacij dosegli ravni brez primere.

Pomanjkanje zmogljivosti na letaliških **ogroža** varnost, učinkovitost in konkurenčnost vseh akterjev, vključenih v dobavno verigo zračnega prevoza.

<sup>2</sup> Enota delovne obremenitve je potnik ali 0,1 tone tovora.

<sup>3</sup> Airports Council International and York Aviation: „The social and economic impact of airports in Europe“, 2004.

<sup>4</sup> Skupna študija Evropske konference civilnega letalstva in Eurocontrola o zmogljivosti letališč: Challenges to Growth (Izzivi za rast), 14 December 2004, objavljena na spletni strani Eurocontrola: [http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04\\_report.pdf](http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04_report.pdf).

## 2. STRATEŠKA VIZIJA REŠEVANJA POMANJKANJA ZMOGLJIVOSTI

- (9) Za tako zapleteno zadevo ni na voljo **nobene čudežne rešitve**. Poleg velikega števila akterjev in same tehnične narave operacij predstavlja izziv tudi načrtovanje v letališkem sektorju:
- za zagotovitev nove infrastrukture je potrebnih 5 do 10 let ali več;
  - za načrtovanje in optimiziranje uporabe obstoječih vzletno-pristajalnih stez, vključno z zračnim prostorom v okolici, je potrebnih od 1 do 5 let.
- (10) Komisija se je v času od sredine septembra 2005 do začetka leta 2006 posvetovala z zainteresiranimi stranmi glede možnih rešitev v zvezi s pomanjkanjem zmogljivosti letališč. Odzivi vladnih agencij, letalskih prevoznikov, upravljavcev letališč, pilotov, izvajalcev storitev zračne plovbe, strokovnjakov, državljanov in okoljevarstvenih organizacij pomenijo dragocene prispevke<sup>5</sup>. Glavna ugotovitev posvetovanja je bilo **splošno soglasje, da problem obstaja in da je treba poiskati tržno usmerjene in okoljsko trajnostne rešitve**. Številni udeleženci posvetovanj so poudarili potrebo po boljšem sodelovanju in izmenjavi informacij med vsemi akterji, ki so vključeni v operativno verigo na letališčih.
- (11) Razprave o vprašanju zmogljivosti so potekale med srečanji generalnih direktorjev civilnega letalstva na visoki ravni pod predsedstvom Združenega kraljestva leta 2005 in v Salzburgu pod predsedstvom Avstrije maja 2006.
- (12) Kot rezultat teh posvetovanj je navedenih **več** ukrepov:
- potreba po bolj učinkoviti rabi **obstoječih vzletno-pristajalnih stez** in podpora novi infrastrukturi;
  - treba je najti ustrezno ravnotežje med rešitvami, ki jih narekuje trg (tržni mehanizmi za dodeljevanje slotov), in ureditvenimi ukrepi (enotno evropsko nebo in pregled varnosti na letališčih);
  - Evropska skupnost bi lahko letališki sektor podpirala tudi prek svojih **finančnih** instrumentov; TEN-T, programov evropske kohezijske politike v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj in Kohezijskega sklada (v skladu s strateškimi smernicami Skupnosti za kohezijo in prednostnimi nalogami, opredeljenimi v vsakem programu) ali prek pobud kot je SESAR (raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba);
  - za spodbujanje **varnosti** so potrebni zavezujoči predpisi Skupnosti, zlasti glede varnosti na zračnem delu letališča, kar vključuje ne le infrastrukturo, ampak tudi delovanje in upravljanje;
  - pri razmišljanju o povečanju zmogljivosti letališča je treba upoštevati v prvi vrsti **varnost** letalstva;

---

<sup>5</sup> Posvetovalni dokument in odzivi so na voljo na naslovu:  
[http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005\\_11\\_30\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005_11_30_en.htm)

- **regionalna letališča** so pomembna za razvoj integriranega evropskega omrežja zračnega prevoza. V tej zvezi bi bilo zaželeno odpreti obstoječe mirujoče zmogljivosti na regionalnih letališčih, pod pogojem, da države članice spoštujejo pravne instrumente Skupnosti, ki se nanašajo na državne pomoči<sup>6</sup>. Sistemi za globalno satelitsko navigacijo bi lahko imeli pomembno vlogo pri povečanju zmogljivosti in prilagodljivosti delovanja na teh letališčih, ne da bi se povečali stroški lokalne infrastrukture. Države članice si morajo prizadevati za izboljšanje **dostopnosti** takih letališč po železnici in cesti, da bodo lahko delovala kot razbremenilna letališča.

Ob upoštevanju teh elementov bo Komisija pripravila pet ključnih ukrepov:

- boljša uporaba obstoječih zmogljivosti letališč;
- dosleden pristop k varnostnim ukrepom na letališčih;
- spodbujanje „smodalnosti“, povezovanja in sodelovanja načinov prevoza;
- izboljšanje okoljske zmogljivosti letališč in načrtovalnega okvira za novo letališko infrastrukturo;
- razvoj in izvajanje stroškovno učinkovitih tehnoloških rešitev.

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi je potrdilo nujnost usklajenih ukrepov. Ta dokument predlaga seznam konkretnih dejanj, ki bi jih bilo najbolje sprejeti na ravni EU. Evropska komisija bo spremljala napredek z ustanovitvijo opazovalnice.

### 3. BOLJŠA IZRABA OBSTOJEČIH ZMOGLJIVOSTI LETALIŠČ

#### 3.1. Ocena zmogljivosti in srednjeročne metodologije načrtovanja

- (13) Ocena zmogljivosti mora temeljiti na točni **evidenci** obstoječe in načrtovane prepustnosti letališča. Trenutno take vseevropske evidence ni. Poleg tega letališča za ocenjevanje svoje zmogljivosti uporabljajo različne metode in taksonomije. Zato sta primerjava in primerjalna analiza težki.

Eurocontrol, evropska organizacija za varnost zračne plovbe, podpira Komisijo pri izvajanju enotnega evropskega neba s pomočjo vrste tehničnih dejavnosti z namenom pripraviti osnutek izvedbenih določb, ki se bodo lahko uporabljale kot podlaga za predlog Komisije, ki bo sprejet v skladu s postopkom komitologije.

Komisija predlaga uporabo teh oblik dela za razvoj izvedbenih določb o skupnih opredelitvah in skupnih analitičnih orodjih za oceno zmogljivosti letališč ter postopkih za vključitev upravljavcev letališč v srednjeročno načrtovanje zmogljivosti.

---

<sup>6</sup> Členi 87–89 Pogodb ES in Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč – UL C 312 z dne 9.12.2005.

- (14) Eurocontrol je razvil sistematičen in dobro delujoč postopek za načrtovanje zmogljivosti upravljanja zračnega prometa na evropski ravni. Komisija predlaga, da se to razširi na načrtovanje zmogljivosti letališč, kar bi sektorju omogočilo globalen pregled vprašanj zmogljivosti letališč v Evropi. Komisija bo države članice, ustrezne organe in zainteresirane strani povabila, da oblikujejo opazovalnico za zmogljivost letališč, ki bo **nadzorovala** ta proces načrtovanja. Opazovalnica, ki bi lahko začela z delom leta 2007, bi bila forum za izmenjavo in spremljanje podatkov in informacij o zmogljivosti letališč z namenom oblikovati vseevropsko izhodiščno stališče o tej pomembni zadevi.

Komisija bo v začetku leta 2007 Eurocontrolu izdala pooblastilo, da razvije usklajena metodološka orodja za zmogljivost letališč in ocenjevanje.

Opazovalnica načrtovanja srednjeročne zmogljivosti letališč pod vodstvom Komisije bo uporabljala evidenco za oceno zmogljivosti na ravni EU, da bi izboljšala ozaveščenost in informacije o regionalnih potrebah po zmogljivosti, v zvezi s tem pa bo tudi izdala letno poročilo.

### 3.2. Letališki sloti in načrti leta

- (15) V Evropi morajo upravljavci zrakoplovov načrt leta predložiti najmanj eno uro pred vzletom. V zameno dobijo slot upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM), ki ustreza času, ko lahko zrakoplov vzleti, ne da bi povzročil preobremenitev v sistemu upravljanja zračnega prometa. Sloti ATFM se ponavadi izdajajo v primeru premajhne notranje zmogljivosti v centrih za kontrolo letenja ali na letališčih<sup>7</sup> ali v primerih nepričakovane omejitve zmogljivosti (kot so megla, neurja, okvare tehničnih sistemov itd.).

V praksi preverjanje načrtov leta z letališkimi sloti ne poteka sistematično, kar moti optimalno uporabo letaliških slotov. Stranski učinek je, da zrakoplovi zasedajo vozne in vzletno-pristajalne steze dlje, kot je potrebno, in s tem škodljivo vplivajo na okolje.

Eurocontrol je leta 2005 prejel pooblastilo, da v tesnem sodelovanju s Komisijo razvije izvedbene določbe za ATFM<sup>8</sup>. Osnutek izvedbene določbe naj bi bil komitološkemu odboru za enotno evropsko nebo predstavljen v začetku leta 2007.

- (16) Po potrebi bi bilo mogoče člen 14 Uredbe o slotih<sup>9</sup> spremeniti na tak način, da bi bili pristojni organi za upravljanje zračnega prometa prisiljeni zavrniti načrt leta upravljavca zrakoplova, če letalski prevoznik ne bi imel zahtevanih letaliških slotov.

<sup>7</sup> 50 % zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa v Evropi nastane zaradi letališč.

<sup>8</sup> Člen 9 Uredbe o zračnem prostoru: Uredba (ES) št. 551/2004 z dne 31.3.2004.

<sup>9</sup> Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) 793/2004 z dne 21. aprila 2004.

- (17) V skladu z okvirno uredbo o enotnem evropskem nebu<sup>10</sup>, je bil Eurocontrol zaprosen tudi za tehnično pomoč Komisiji pri pripravi poročila o napredku pri izvajanju zakonodaje o enotnem evropskem nebu za Svet in Evropski parlament do 20. aprila 2007.

V tesnem sodelovanju s Komisijo bo pooblastilo Eurocontrolu o ukrepih ATFM predlagalo rešitve za zagotovitev usklajenosti med letališkimi sloti in načrti leta ter priporočilo potrebne spremembe ustrezne zakonodaje. Osnutek izvedbene določbe za AFTM bo predložen v mnenje komitološkemu odboru za enotno evropsko nebo. Komisija bo tudi ovrednotila ugotovitve in možen vpliv poročila o izvajanju enotnega evropskega neba v zvezi z obratovanjem letališč iz leta 2007.

### 3.3. Večja predvidljivost in zmanjšanje zamud na letališčih s pomočjo sodelovalnega odločanja:

- (18) Predvidljivost je za letalske prevoznike in letališča zelo pomembna pri upravljanju obratovanja. Letalski prevozniki v svoje vozne rede letenja vključijo „blažilce“, ki omogočajo vsrkavanje nepričakovanih zamud pri prihodu ali odhodu zrakoplova. Skrajšanje tega blažilca za pet minut bi pomenilo prihranek približno 1 000 milijonov EUR zaradi boljše izrabe virov letalskega prevoznika in letališča.
- (19) Poleg tega se morajo letalski prevozniki, letališča, kontrola zračnega prometa in upravljanje pretoka zračnega prometa preusmeriti z „ozkega gledanja“ na bolj splošno osredotočenost na celotno uspešnost zračnega prevoza<sup>11</sup>. Večje **zmožnosti odločanja** prek izmenjave informacij med vsemi letališkimi partnerji lahko prinesejo kvantitativne in kvalitativne koristi za poslovanje ne samo posameznih letališč, ampak tudi omrežja letališč, kar je še bolj pomembno. Ta vključujoč proces izmenjave informacij v institucionalizirani obliki se imenuje sodelovalno odločanje. Letališko sodelovalno odločanje bi zmanjšalo posledične zamude na ravni omrežja in izboljšalo normalizacijo razmer po vremenskih in drugih motečih dogodkih, zaradi katerih zmogljivosti letališč niso izkoriščene.
- (20) Komisija verjame, da lahko letališko sodelovalno odločanje prinese velike koristi poslovanju omrežja letališč kot celote, če sodeluje kritična masa partnerjev. Meni tudi, da bi imela izboljšana operativna učinkovitost dobrodošle okoljske koristi.

Komisija predlaga, da se Eurocontrol pooblasti, da v letu 2008 razvije izvedbene določbe za uvedbo letališkega sodelovalnega odločanja na evropskih letališčih.

<sup>10</sup> Člen 12(2) Uredbe (ES) 549/2004 z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba.

<sup>11</sup> Poročilo o dejavnikih točnosti na večjih evropskih letališčih, stran 48, pripravila Enota za oceno uspešnosti – maj 2005.

#### 4. DOSLEDEN PRISTOP K VARNOSTNIM UKREPOM NA LETALIŠČIH

##### 4.1. Razširitev odgovornosti EASA na urejanje letališke varnosti

- (21) Vse večja uporaba letališč in večji obseg prometa zahtevata boljšo raven varnosti. Letališča so v člen v letalski verigi, kjer je varnost najslabše urejena. Prostovoljna prizadevanja skupine regulatorjev letališke varnosti<sup>12</sup> imajo izjemne rezultate. Vendar pa so potrebna skupna zavezujoča pravila, da se bodo evropskim državljanom v skladu z novimi zahtevami ICAO o letališki varnosti zagotovile enotne ravni varnosti v letalstvu. Ker države članice določb ICAO ne izvajajo enotno, upravljavci letališč nimajo enakih pogojev delovanja<sup>13</sup>, kar družbe, ki upravljajo letališča v različnih državah članicah, sili k uporabi različnih nacionalnih ali celo lokalnih varnostnih predpisov.
- (22) Kot je bilo objavljeno, bo Komisija zato sprejela zakonodajni predlog, da se vloga EASA razširi na varnost letališč<sup>14</sup>. Predhodna presoja vpliva „razširjene EASA“ je bila opravljena leta 2005. V letu 2006 bo EASA sama pripravila mnenje o tej zadevi, in sicer po podrobnih posvetovanjih z zainteresiranimi stranmi po postopku „obvestilo o predlagani spremembi“.

Komisija naj bi v začetku leta 2008 sprejela zakonodajni predlog v zvezi s tem vprašanjem.

##### 4.2. Uporaba sistemov za globalno satelitsko navigacijo za večjo varnost na letališčih

- (23) EU že dolgo vlaga v razvoj navigacije na podlagi satelitov. Kljub priporočilom ICAO in razpoložljivosti potrjene letalske elektronike se ti sistemi danes ne izkoriščajo v večji meri. Z vidika varnosti bi sistemi za globalno satelitsko navigacijo lahko pomenili še en vir informacij o položaju. Sistem za globalno satelitsko navigacijo prispeva k preprečevanju „kontroliranega letenja v teren“, ki je še vedno najpomembnejši vzrok nesreč s smrtnim izidom, zlasti pri manj izpopolnjenih zrakoplovih. Sistemi za globalno satelitsko navigacijo bi lahko omogočili tudi večjo fleksibilnost pri načrtovanju poti za prihod in odhod letal zaradi izogibanja oviram, zmanjšanje vpliva hrupa ali varno delovanje letališč ali vzletno-pristajalnih stez, ki ležijo blizu drug drugemu.

Komisija bo omogočila certifikacijo signala EGNOS/Galileo v vesolju, hkrati pa uporabo sistemov za globalno satelitsko navigacijo vključila v Evropski radijski navigacijski načrt. Od programa SESAR, ki bo prinesel koristi omrežju „od izhoda do izhoda“, se pričakuje celovita vključitev sistemov za globalno satelitsko navigacijo v operativne procese upravljanja zračnega prometa.

<sup>12</sup> Neformalna skupina regulatorjev letališke varnosti (GASR) je bila ustanovljena leta 1996 in danes šteje 27 evropskih držav.

<sup>13</sup> Priloga 14, poglavje 1, oddelek 1.3 in Priročnik o certificiranju letališč (dok. 9774, oktober 2001).

<sup>14</sup> Sporočilo o razširitvi nalog Evropske agencije za varnost v letalstvu, Agenda za 2010, COM(2005) 578 z dne 15. novembra 2005.



## 5. SPODBUJANJE SOMODALNOSTI NAČINOV PREVOZA

### 5.1. Izboljšanje dostopa do letališč in somodalnosti

(24) Letalski in železniški bi se morala bolj dopolnjevati. Obstajajo vsaj trije vmesniki med letalskim in železniškim prevozom, ki vsi prinašajo koristi družbi kot celoti in bodo imeli tudi pozitiven vpliv na okolje:

- povezave do mest, kar pripomore k razbremenitvi cestnega prometa in boljši kakovosti zraka okrog letališč;
- povezave do regije z istimi koristmi kot zgoraj in z dodatno koristjo razširitve zaledja letališča;
- povezave med letališčem in glavnimi velemestnimi območji prek železniških prog za visoke hitrosti z istimi koristmi kot zgoraj in z dodatno možnostjo, da se sloti za polete na kratke razdalje sprostijo za polete na dolge razdalje, kar za letališča in letalske prevoznike pomeni večjo produktivnost slotov.

Železniški sistem za konvencionalne hitrosti ima lahko pomembno vlogo in treba bi bilo spodbujati njegov razvoj, tako da bo povezoval sekundarna in regionalna letališča, in sicer prek držav članic in financiranja Skupnosti.

Letališče Stockholm Arlanda (približno 17 milijonov potnikov na leto) ima tri podzemne železniške postaje. Ena je za železniške storitve na dolge razdalje, drugi dve, ki sta vsaka na enem koncu letališča, pa uporablja hitri vlak Arlanda Express. Arlanda Express vozi med letališčem in mestom 4–6 krat na uro in prevozi 45 km v 20 minutah pri hitrosti do 200 km/h. Če ima vlak zaradi kakršnegakoli vzroka več kot dve minuti zamude, lahko potniki zahtevajo povračilo celotnega zneska vozovnice.

(25) Obstaja potreba po učinkovitih somodalnih infrastrukturah in izboljšanju razčlenitve različnih vrst prevoza za dostop do letališča. Komisija bo spodbujanju in financiranju intermodalnih infrastruktur namenila več pozornosti in virov. Take projekte je mogoče spodbujati z evropsko kohezijsko politiko, še naprej pa so upravičeni do financiranja v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj in Kohezijskega sklada.

Financiranje projektov somodalnosti iz TEN-T, Evropskega sklada za regionalni razvoj in iz Kohezijskega sklada za obdobje 2007–2013 je še vedno mogoče. Komisija tudi poziva države članice, da podpirajo razvoj intermodalne izmenjave na letališčih (železniške povezave do letališča in železniške postaje na letališčih), ki spodbujajo učinkovitost tako železniškega kot tudi letalskega prevoza.

### 5.2. Intermodalnost med železniškim in zračnim prometom

(26) Glavni dejavniki, ki vplivajo na izbiro načina prevoza s strani potnikov, so po vsej Evropi relativno stabilni in pomembni. Potniki izberejo železnico takrat, ko jim čas, prevoznina, pogostost, dostop itd. nudijo prednost, zračni prevoz pa takrat, ko jim nudi prednost ta način. Intermodalni razvoj mora biti zato skladen s tržnimi izbirami potnikov in jih podpirati. Dejavniki kot so informacije, izdajanje vozovnic, jeziki, združevanje storitev in druge zadeve vplivajo na nadaljnjo optimizacijo storitve.

Glavni razlog za spodbujanje železnice kot dopolnitve zračnega prevoza se mora osredotočiti na izboljšanje privlačnosti železniškega proizvoda. To bo spodbudilo potnike, da preskusijo možnost železnice tako za potovanja od točke do točke kot za transfer. Zaradi večjega povpraševanja bodo številne sekundarne zadeve rešene z nadaljnjim sodelovanjem upravljavcev in povratnimi informacijami uporabnikov. Intermodalnosti med železniškim in zračnim prometom ne moremo šteti za glavni način razbremenitve letališč, ker na splošno učinek razbremenitve pomeni eno ali dve leti rasti prometa. Vendar pa je uporabna pri doseganju večje učinkovitosti prometnega sistema in zlasti letališč. Poleg tega se bo zmanjšala obremenitev okolja na letališčih. Forum za olajšanje intermodalnosti med železniškim in zračnim prometom, ki je potekal od septembra 2003 do junija 2004 je ugotovil, da odsotnost integriranih vozovnic za zračni in železniški prevoz ovira nadaljnji razvoj intermodalnosti med železniškim in letalskim prometom glede storitev in interesa potnikov.

Komisija namerava spodbujati izdajanje integriranih vozovnic za zračni in železniški promet in bo v začetku leta 2007 o tej zadevi izdala posvetovalni dokument.

## **6. NOVA LETALIŠKA INFRASTRUKTURA ZAHTEVA TEMELJITO PRESOJO**

### **6.1. Izboljšanje okoljske zmogljivosti letališč (hrup)**

(27) Občutljivost na hrup zrakoplovov je glavna omejitev pri razvoju letališč. Popolna postopna odprava najbolj hrupnih starejših zrakoplovov (tako imenovani zrakoplovi iz poglavja 2) od 1. aprila 2002 naprej je predstavljala velik korak pri izboljšanju stanja glede hrupa okrog letališč. Vendar bo lahko ob upoštevanju pričakovane rasti letalskih aktivnosti ta izboljšava kmalu izničena; Direktiva 2002/30/ES o omejitvah hrupa omogoča postopno odpravo najbolj hrupnih „zrakoplovov iz poglavja 3“, ob izpolnjevanju številnih pogojev, katerih cilj je izvajanje tako imenovanega „uravnoveženega pristopa“.

- Uravnovežen pristop k hrupu, dogovorjen na skupščini ICAO leta 2001, pogodbenicam ICAO zagotavlja mednarodni pristop za reševanje težav glede hrupa na posameznih letališčih na način, ki je okoljsko in ekonomsko odgovoren. Obsega štiri glavne elemente:
  - zmanjšanje hrupa pri viru;
  - načrtovanje in upravljanje rabe prostora;
  - operativni postopki za zmanjšanja hrupa;
  - omejitve obratovanja v zvezi s hrupom v zrakoplovu.

- Omejitve obratovanja v zvezi s hrupom zrakoplovov se ne bi smele uporabiti takoj, ampak šele po preučitvi koristi, ki jih imajo drugi elementi. Uravnotežen pristop določa okvir za ocenjevanje, posvetovanje in odločanje, ki upošteva stališča vseh zainteresiranih strani.
- Načelo uravnoteženega pristopa k hrupu je vključeno v pravo Skupnosti<sup>15</sup>.

Leta 2006 je bila začeta študija za preučitev izvajanja Direktive in analizo sprememb, ki so nastale v zvezi z ravnmi hrupa na letališčih Skupnosti od začetka njene veljavnosti.

Pri obravnavanju uravnoteženega pristopa k hrupu morajo države članice tudi ustrezno upoštevati določbe Direktive o hrupu okolja (2002/49/ES), ki bo pregledana leta 2009.

Leta 2007 bo pripravljeno poročilo o izvajanju Direktive in Komisija bo odločila, ali je potreben predlog za spremembo Direktive.

## 6.2. Izboljšanje načrtovanega okvira za novo letališko infrastrukturo:

- (28) V EU je veliko **možnosti za izboljšanje** načrtovanja in upravljanja rabe prostora:
- le manjšina držav članic urbanističnim organom in javnosti posreduje načrte letališč, ki vsebujejo informacije o dolgoročnih projekcijah glede letališke infrastrukture, vključno z območji z omejitvijo ovir in visoko ravnijo hrupa;
  - samo polovica držav članic združi vse informacije o letališčih in o vplivu njihovega obratovanja na sosednja območja;
  - stalna praksa objavljanja tako dolgoročnih letaliških načrtov kot tudi načrtov rabe prostora bi izboljšala dostopnost in kakovost informacij, ki so na voljo javnosti, zagotovila pa bi tudi ustrezno obveščenost javnosti.
- (29) Dobre politike rabe prostora je treba gledati tudi v okviru **uravnoteženega pristopa** k hrupu in možnosti, ki jih nudi sistem za globalno satelitsko navigacijo. Vzpostavljene ureditve je treba pregledati, da se zagotovi, da bodo pristojni organi prejeli dolgoročne letališke načrte in da bodo take informacije ustrezno usklajene z načrtovanjem rabe prostora.
- (30) Z namenom spodbujanja učinkovitega sistema zračnega prevoza se informacije, pridobljene pri izračunu zmogljivosti in načrtovanju rabe prostora, upoštevajo pri usklajevanju in ocenjevanju regionalnih potreb ali potreb omrežne zmogljivosti kot celote.

<sup>15</sup> Direktiva 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti, UL L 85/40, 28.3.2002.

- (31) Poenostavitev in pospešitev postopkov načrtovanja zahteva sodelovanje med državami članicami in usklajevanje med državami članicami in Komisijo, zlasti kadar gre za projekte v skupnem evropskem interesu. Ob ohranjanju ustreznih standardov in skladnosti z ustrežno okoljsko zakonodajo, vključno s presojo vpliva na okolje in smernicami za strateško presojo vplivov na okolje, se za načrtovanje, odobritev in izgradnjo predvidi obdobje petih let.

Komisija si bo skupaj s strokovnjaki iz držav članic in zainteresiranimi stranmi prizadevala za poenostavitev postopkov in pripravo priporočila o **smernicah za najboljšo prakso** za spodbujanje boljšega usklajevanja letaliških načrtov in širših načrtov rabe prostora.

## 7. RAZVOJ IN IZVAJANJE NOVIH TEHNOLOGIJ

- (32) Komisija je prek svojih okvirnih raziskovalnih programov financirala številne projekte, ki obravnavajo napredne sisteme za vodenje in nadzor premikov na tleh. Te tehnologije so dosegle zadovoljivo raven zrelosti. Poleg tega je program dosegel globalno priznanje in uskladitev prek ICAO.
- (33) Zlasti nadzorni in kontrolni deli koncepta A-SMGCS so lahko zelo učinkoviti v vseh vremenskih pogojih za zagotavljanje najvišje ravni varnosti, pri čemer podpirajo neprestano rast gibanj zrakoplovov.

A-SMGCS ali napredni sistemi za vodenje in nadzor premikov na tleh so sistem, ki zagotavlja usmerjanje in nadzor za kontrolo zrakoplova in vozil, da se ohrani deklarirana stopnja premikov na tleh v vseh vremenskih pogojih v okviru operativne ravni letališke vidljivosti, ob čemer se ohrani zahtevana raven varnosti.

Funkcije nadzora in kontrole so bile preskušene in uporabljene v takšni meri, da so zahteve glede delovanja zrele, da se lahko uporabijo kot smernice za izvajanje teh dveh funkcij sistema A-SMGCS.

- (34) Program SESAR bo razvil nove tehnologije s ciljem nadaljnjega povečanja varnosti in učinkovitosti obratovanja letališč. Še posebej:
- nove naprave za napovedovanje in odkrivanje vrtnicev bodo omogočile varno zmanjšanje najmanjšega ločevanja med zrakoplovi;
  - novi senzorji bodo omogočili operacije stolpa na daljavo;
  - nove generacije orodij za upravljanje nadzorovanih delov letališča bodo omogočile optimizacijo gibanja na tleh.
- (35) Razvoj sistema upravljanja informacij za celotni sistem bo omogočil sodelovalno odločanje za celotni zračni prevoz, po pričakovanjih pa bo še povečal predvidljivost in učinkovitost operacij zrakoplovov in letališč. Taka povečana operativna učinkovitost bo imela tudi koristi za okolje.

- (36) Tehnologije, kot so naprave za radiofrekvenčno identifikacijo, ki povečujejo notranjo logistično učinkovitost letališč, bi lahko prispevale tudi k premagovanju preobremenjenosti. Na preobremenjenih letališčih ima lahko vsaka zamuda pri odhodih resne posledice za načrtovanje slotov in letov.

Nove tehnologije, na primer radijsko označevanje vstopnih kuponov in prtljage, bi lahko občutno zmanjšale 10 % zamude zrakoplovov, ki nastanejo, ko se potniki ne vkrcajo na letalo<sup>16</sup>. S sistemom bi bilo mogoče ugotoviti, kje so potniki, ali po potrebi učinkoviteje najti njihovo prtljago in jo odstraniti.

Vendar bodo take tehnologije popolnoma učinkovite le, če bodo skupni standardi za interoperabilnost pri radijskem označevanju in skupni pravni okvir za zaščito podatkov o potnikih<sup>17</sup> doseženi na mednarodni ravni.

Zrele tehnologije, kot so nadzorne in kontrolne funkcije A-SMGCS, bi bilo treba izvajati na vseh evropskih letališčih. Program SESAR bo še naprej razvijal nova orodja in sisteme, ki bodo znatno povečali zmogljivost letališč.

## 8. ZAKLJUČEK

- (37) Komisija je pripravljena sprejeti izziv pričakovanega „pomanjkanja zmogljivosti“. Po intenzivnih pogajanjih je v tem dokumentu predstavljen akcijski načrt. Ta akcijski načrt (več podrobnosti v prilogi) je bil zasnovan za vzpostavitev ravnovesja med zakonodajnimi predlogi, finančno podporo in spodbujanjem bolj usklajenega načrtovanja.
- (38) Vsi akterji se morajo skupaj spopadati z izzivi nadaljnje izgradnje bolj učinkovitega, varnega in okolju neškodljivega sistema zračnega prevoza v Evropi, ki bo v skladu z ambicioznimi cilji lizbonske strategije.

---

<sup>16</sup> Glej na primer projekt OpTag, ki ga financira EU: <http://www.optagconsortium.com/presentation1.htm>.  
<sup>17</sup> Ti dejavniki bodo obravnavani v nadaljevanju javnega posvetovanja Evropske komisije o napravah za radiofrekvenčno identifikacijo: [www.rfidconsultation.eu](http://www.rfidconsultation.eu).

## PRILOGA

Komisija bo Eurocontrol pooblastila za razvoj usklajenih metodoloških orodij za zmogljivost letališč in ocenjevanje.	začetek leta 2007
Opazovalnica za srednjeročno načrtovanje zmogljivosti letališč pod vodstvom Komisije bo izboljšala ozaveščenost in informacije o regionalnih potrebah po zmogljivosti z izdelavo letnega poročila.	2007
Pooblastilo Eurocontrolu o ukrepih ATFM bo predlagalo rešitve za zagotovitev skladnosti med letališkimi sloti in načrti leta, ob potrebnih spremembah ustrezne zakonodaje.	prvo četrtnje leta 2007 za rezultate pooblastila – 2008 za sprejetje zakonodaje
Zakonodajni predlog o razširitvi EASA na obratovanje letališč.	začetek leta 2008
Komisija bo omogočila certifikacijo signala EGNOS/Galileo v vesolju in pri tem uporabo sistemov za globalno satelitsko navigacijo vključila v evropski načrt za radijsko navigacijo.	od leta 2008
Od programa SESAR se pričakuje celovita vključitev sistemov za globalno satelitsko navigacijo v operativne procese upravljanja zračnega prometa.	2007
Financiranje iz TEN-T, programov evropske kohezijske politike v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj in Kohezijskega sklada za ustrezne projekte somodalnosti.	od leta 2007 dalje
Komisija namerava spodbujati izdajanje integriranih vozovnic za zračni in železniški promet in bo o tej zadevi izdala posvetovalni dokument.	začetek leta 2007
Priprava poročila o izvajanju Direktive o hrupu z namenom spremeniti zakonodajo, če bo to potrebno	2007–2008
Razvoj smernic za najboljšo prakso in poenostavitev postopkov za spodbujanje usklajevanja letaliških načrtov.	2007
Zgodnje izvajanje zrelih tehnologij, kot so nadzorne in kontrolne funkcije A-SMGCS, na vseh evropskih letališčih.	od leta 2007 dalje
Program SESAR bo še naprej razvijal nova orodja in sisteme, ki bodo znatno povečali zmogljivost letališč.	2007–2013

Komisija bo obravnavala tudi ugotovitve in možen vpliv poročila o izvajanju enotnega evropskega neba leta 2007 na obratovanje letališč.	od sredine leta 2007 dalje
Komisija bo Eurocontrol pooblastila za razvoj izvedbenih določb za uvedbo letališkega sodelovalnega odločanja na evropskih letališčih.	2008