



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

2011/0398(COD)

15.10.2012

СТАНОВИЩЕ

на комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

на вниманието на комисия по транспорт и туризъм

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно определянето на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета
(COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Докладчик по становище: Andres Perello Rodriguez

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

Европейският съюз, световен лидер в законодателството в областта на околната среда и в борбата срещу изменението на климата, все още има неразрешена задача по отношение на шумовото замърсяване. Ние, членовете на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните, носим особена отговорност за приемането на настоящия регламент, тъй като броят на хората, засегнати от шума на летищата, особено през нощта, се разраства и носи отрицателни последици за здравето, които са отразени в множество научни доклади.

На първо място, повечето от секторите, с които беше проведено допитване, изказаха съжаление за отменянето на една валидна за тях директива. Поради това настоящото становище прави опит да възстанови някои според нас съществени аспекти на директивата като повторно въвеждане на определението за „заинтересовани лица“, позовавания на Директивата за оценка на въздействието върху околната среда и участието на обществеността. При все това, въпреки че корекциите на дисбалансите, които се опитва да въведе този доклад, в крайна сметка бяха приети, докладчикът счита, че директивата остава най-подходящият инструмент, защото след създаването на общи минимални изисквания по силата на един регламент, процесът на транспониране, присъщ на директивата, позволява законодателството да бъде съобразено с конкретни случаи и едновременно с това задължава държавите членки да постигнат целите и резултатите в рамките на определен период от време.

По отношение на въпросите, свързани с рентабилността при въвеждането на експлоатационни ограничения, предложението на Комисията изглежда се опира прекалено много на термините на икономическата рентабилност. Поради това докладчикът счита, че е необходимо да се коригира терминологията на Комисията, когато се говори за рентабилност във връзка с експлоатационните мерки. Ако искаме да запазим едновременно икономическата и екологическата рентабилност и опазването на здравето, е необходимо да се заменят позоваванията на „рентабилност“ с „ефективност“ и правилно отношение между разходи и ползи, както тези термини се използват от Международна организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) в нейните резолюции.

От друга страна е необходимо да се изясни понятието за заинтересовани лица, да се разшири понятието за участие и ролята на консултациите, в които участват тези заинтересовани лица. Също така се предлагат органи за посредничество преди всеки спор и в член 10 се включва справедливото право на защита, от което засегнатите страни могат да се възползват пред Комисията не само в случай че се приеме експлоатационно ограничение, което не съответства на регламента, но и когато компетентните органи отказват да въведат експлоатационно ограничение при налични доказателства, че такова е необходимо за опазване здравето на населението. В действителност, като се признава, че предишната директива беше приета, за да се решават евентуални спорове от международна компетентност, целта сега е да се

избегнат жалбите до Комисията или многобройните жалби във връзка с шумовото замърсяване, които понастоящем се разглеждат в много съдилища на държавите членки и най-емблематичният пример за които е неотдавнашното съдебно решение за нощните полети на летището във Франкфурт.

Също така по отношение на член 10 докладчикът не е съгласен с правото на пряк надзор, което Комисията иска да получи по отношение на експлоатационните ограничения, и предлага вместо това нейният принос да бъде под формата на процес на разглеждане и отправяне на препоръки към държавите членки.

Докладчикът счита, че включването на определение на експлоатационните ограничения е много положително развитие, но също така е на мнение, че с оглед на по-устойчивото управление на въздушния трафик и летищните съоръжения следва да се заложи по-скоро на превантивните, отколкото на палиативните действия под формата на експлоатационно ограничение. За тази цел, като се зачита принципът на субсидиарност и като се има предвид, че нощните полети продължават да бъдат основният неразрешен проблем, се отправя препоръка да се въведат „нощни терминали“, каквито вече има в някои летища. Нощните терминали могат да бъдат построени за целта мини-летища или приспособени писти, отдалечени от централните населени места и най-шумните пътища.

И накрая, като се имат предвид огромното увеличение на въздушния трафик и големият брой летища, които са били разширени през последните години, докладчикът се застъпва като допълнителна мярка за преразглеждането на Директива 2002/49/ЕО относно оценката и управлението на шума в околната среда, като включително се разгледа възможността за включване на специална глава за летищните съоръжения в допълнение към прекалено общите разпоредби на Директивата за оценка на въздействието върху околната среда. Междувременно докладчикът включва в своя доклад механизми за координация между гореспоменатата директива и новия регламент, за да могат двата инструмента да се допълват с оглед на новата ситуация, свързана с огромното увеличение на летищната дейност в Съюза.

Лицата, които живеят в близост до летищата и в околностите им, са изложени на тройно замърсяване — шумово, въздушно и химическо. Ето защо трябва да се положат всички усилия, за да се осигури пълна устойчивост на летищата. Както един от заместник-председателите на Организацията за борба срещу вредното въздействие на самолетите UECNA (Union européenne contre les nuisances des avions) веднъж сподели, „напредъкът, който засяга неблагоприятно здравето и благосъстоянието на хората, не е напредък“.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните приканва

водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Устойчивото развитие е основна цел на общата транспортна политика. Това изисква интегриран подход, целящ да се осигури **едновременно** ефективното функциониране на транспортните системи на Съюза **и** защитата на околната среда.

Изменение

(1) Устойчивото развитие е основна цел на общата транспортна политика. Това изисква интегриран подход, целящ да се осигури ефективното функциониране на транспортните системи на Съюза **наред със** защитата на околната среда **и здравето на гражданите**.

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

(2) Устойчивото развитие на въздушния транспорт налага въвеждането на мерки, целящи намаляването на шумовото замърсяване, причинено от въздухоплавателните средства на летищата, където възникват особени проблеми с шума. Голям брой граждани на ЕС са изложени на високи нива на шум, което може да доведе до отрицателни последици за здравето.

Изменение

(2) Устойчивото развитие на въздушния транспорт налага въвеждането на мерки, целящи намаляването на шумовото замърсяване, причинено от въздухоплавателните средства на летищата **и в техните околности**, където възникват особени проблеми с шума. Голям брой граждани на ЕС са изложени на високи нива на шум, което може да доведе до отрицателни последици за здравето, **особено в случаи на нощни полети**.

Обосновка

Увеличаването на нощния въздушен трафик през последните години излага на риск здравето на хората и поставя под съмнение устойчивостта на летищата. Поради това е необходимо специално разглеждане в рамките на настоящия регламент (настоящата директива).

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) Резолюция А33/7 на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) въвежда концепцията за „балансиран подход“ към управлението на шума и установява съгласуван метод за справяне с шума от въздухоплавателните средства. „Балансираният подход“ на **ИКАО** следва да **залегне** в основата на регулирането на шума от въздухоплаването като глобална промишленост. Балансираният подход признава значението на съответните правни задължения, съществуващите споразумения, действащите закони и установените политики и не ги засяга. Включването на международните правила на балансирания подход в настоящия регламент следва значително да намали риска от международни спорове, в случай че превозвачи от трети държави бъдат засегнати от свързани с шума експлоатационни ограничения.

Изменение

(4) Резолюция А33/7 на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) въвежда концепцията за „балансиран подход“ към управлението на шума и установява съгласуван метод за справяне с шума от въздухоплавателните средства. **Настоящият регламент допълва този подход с цел да се намалят много от отрицателните последици на гражданското въздухоплаване върху околната среда чрез прилагане на комплексни мерки, включващи: технологически напредък, подходящи експлоатационни процедури, адекватна организация на въздушното движение и подходящо използване на механизми за планиране на летищата, мерки за планиране и управление на използването на земята.** „Балансираният подход“ **се съсредоточава върху четири основни елемента: намаляване на шума при източника; планиране и управление на използването на територията; работни процедури за намаляване на шума и експлоатационни ограничения за въздухоплавателните средства.** **Тези принципи** следва да **залегнат** в основата на регулирането на шума от въздухоплаването като глобална промишленост. Балансираният подход признава значението на съответните правни задължения, съществуващите споразумения, действащите закони и установените политики и не ги засяга. Включването на международните правила на балансирания подход в настоящия регламент следва значително да намали риска от **национални и**

международни спорове, в случай че превозвачи от трети държави бъдат засегнати от свързани с шума експлоатационни ограничения.

Обосновка

Тази корекция отразява по-добре член 4 от настоящия регламент. От друга страна, въпреки че поводът за предишната директива беше един международен конфликт, уместно е да се уточни, че споровете, свързани с управлението на шума, в днешно време се решават основно в националните съдилища.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) В доклада на Комисията до Съвета и Европейския парламент относно свързаните с шума експлоатационни ограничения на летищата в ЕС се подчертава необходимостта да се изясни в текста на директивата разпределението на отговорностите и точните задължения и права на заинтересованите страни по време на процеса за оценка на шума, така че да се гарантира, че са предприети **рентабилни** мерки за постигане на целите за намаляване на шума.

Изменение

(5) В доклада на Комисията до Съвета и Европейския парламент относно свързаните с шума експлоатационни ограничения на летищата в ЕС се подчертава необходимостта да се изясни в текста на директивата разпределението на отговорностите и точните задължения и права на заинтересованите страни по време на процеса за оценка на шума, така че да се гарантира, че са предприети **ефикасни, разходо-ефективни от икономическа и екологическа гледна точка** мерки за постигане на целите за намаляване на шума.

Обосновка

В настоящия си вид предложението на Комисията използва твърде много термините, свързани с икономическата рентабилност. В този случай всяка оценка на разходите и ползите трябва да включва в еднаква степен икономически последици и последици, отнасящи се до околната среда, включително здравето на населението.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 6

(6) Въвеждането на експлоатационни ограничения от държавите членки на летищата на Съюза за всеки случай поотделно, **независимо че ограничава капацитета, може да допринесе за подобряване на положението с шума около летищата. Съществува възможност обаче да се наруши конкуренцията или да се възпрепятства общата ефикасност на авиационната мрежа на Съюза чрез неефикасно използване на съществуващия капацитет. Тъй като целите не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно могат да бъдат постигнати по-ефективно от Съюза посредством хармонизирани правила относно въвеждането на експлоатационни ограничения в рамките на процеса за управление на шума, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципите на субсидиарност, както е определено в член 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели. Такъв хармонизиран метод не налага качествени цели за шума, които продължават да произтичат от Директива 2002/49/ЕО или друга европейска, национална или местна нормативна уредба, и не предопределя конкретния подбор на мерките.**

(6) Въвеждането на експлоатационни ограничения от държавите членки на летищата на Съюза **следва да се извършва** за всеки случай поотделно. **Унифицираният подход не е удачен, тъй като не съществуват две еднакви летища. Важно е да се поставят местни цели, при чийто подбор заинтересованите страни са изиграли основна роля.**

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) Въвеждането на експлоатационни ограничения от държавите членки на летищата на Съюза за всеки случай поотделно, независимо че ограничава капацитета, може да допринесе за подобряване на положението с шума около летищата. Съществува възможност обаче да се наруши конкуренцията или да се възпрепятства общата ефикасност на авиационната мрежа на Съюза чрез неефикасно използване на съществуващия капацитет. Тъй като целите не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно могат да бъдат постигнати по-ефективно от Съюза посредством хармонизирани правила относно въвеждането на експлоатационни ограничения в рамките на процеса за управление на шума, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципите на субсидиарност, както е определено в член 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели. Такъв хармонизиран метод не налага качествени цели за шума, които продължават да произтичат от Директива 2002/49/ЕО или друга европейска, национална или местна нормативна уредба, и не предопределя конкретния подбор на мерките.

Изменение

(6) Въвеждането на експлоатационни ограничения от държавите членки на летищата на Съюза за всеки случай поотделно, независимо че ограничава капацитета, може **и следва** да допринесе за подобряване на положението с шума около летищата. Съществува възможност обаче да се наруши конкуренцията или да се възпрепятства общата ефикасност на авиационната мрежа на Съюза чрез неефикасно използване на съществуващия капацитет **по отношение на разходите и ползите**. Тъй като целите не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно могат да бъдат постигнати по-ефективно от Съюза посредством хармонизирани правила относно въвеждането на експлоатационни ограничения в рамките на процеса за управление на шума, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципите на субсидиарност, както е определено в член 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели. Такъв хармонизиран метод не налага качествени цели за шума, които продължават да произтичат от Директива 2002/49/ЕО или друга европейска, национална или местна нормативна уредба, и не предопределя конкретния подбор на мерките.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6а) В последния доклад относно прилагането на Директива 2002/49/ЕО Комисията признава, че държавите членки са въвели твърде различни подходи и степени на амбиции във връзка с праговите стойности и целите за емисиите на шум; Съюзът трябва да разгледа, освен хармонизирането на правилата за експлоатационни ограничения, което предлага настоящият регламент, необходимостта от приемане на правила на равнището на Съюза за хармонизиране на граничните стойности на излъчване и емисии на шум за летищата.

Обосновка

Según la directiva 2002/49/CE la fijación de los valores límite la deben establecer los Estados Miembros en sus planes de acción nacionales.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 6 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6б) В цитирания доклад относно прилагането на Директива 2002/49/ЕО Комисията признава освен това, че съществува твърде голямо разнообразие от гранични, прагови и примерни стойности и че би било целесъобразно определянето на тези гранични стойности да се основава на оценките на Световната здравна организация (СЗО).

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 6 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6в) От друга страна и с цел да се намали необходимостта от въвеждане на експлоатационни ограничения, в националните планове за действие, посочени в Директива 2002/49/ЕО, следва в най-близко бъдеще да се включат допълващи, външни за летищата мерки за управление на шума, като звуконепроницаемост на домовете и планове за звукоизолация като цяло.

Обосновка

За съжаление Директивата за управлението на шума в околната среда от 2002 г. започва да губи актуалност от гледна точка на голямото увеличение на въздушния трафик през последните години. Докато тя не бъде преразгледана, настоящият регламент следва да бъде максимално допълващ

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7) Независимо че оценките на шума следва да се осъществяват редовно, те следва да водят до допълнителни мерки за намаляване на шума, само ако целите за намаляване на шума не са постигнати чрез текущата комбинация от мерки за намаляване на шума.

(7) Независимо че оценките на шума следва да се осъществяват редовно, те следва да водят до допълнителни мерки за намаляване на шума, само ако целите за намаляване на шума не са постигнати чрез текущата комбинация от мерки за намаляване на шума **или чрез мерките, установени от Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 година относно оценката и управлението на шума в околната среда¹. Следва да се подготвят допълнителни мерки за намаляване на шума след извършване**

на системен и основан на консервативен подход процес на наблюдение и контрол на околната среда с цел своевременно определяне на евентуално необходимите управленски и/или оперативни коригиращи действия, основани на наблюдение (MBCA—Monitoring-based Corrective Actions).

¹ *ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12.*

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8) Докато анализът на разходите и ползите предоставя показател за общите положителни икономически ефекти, като сравнява всички разходи и ползи, оценката на рентабилността се съсредоточава върху постигането на дадена цел по най-рентабилен начин, което изисква сравнение само на разходите.

заличава се

Обосновка

Представеният от Комисията проект изглежда има за основна цел да постигне целите по най-икономичния начин. В някои случаи обаче не е възможно да се постави цена на мерките за гарантиране здравето на населението и устойчивостта на летищата. Освен това трябва да се има предвид, че отрицателните последици от евентуални проблеми със здравето също водят до преки или непреки икономически разходи.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) Оценките на шума следва да се основават на **съществуващата налична** информация и **следва да се гарантира, че такава информация е надеждна и** достъпна за **компетентните органи и заинтересованите страни**. **Компетентните органи следва да въведат необходимите инструменти за наблюдение и правоприлагане.**

Изменение

(10) **В съответствие с Директива 2002/49/ЕО** оценките на шума следва да се основават на **обективни и измерими критерии, еднакви за всички държави членки**. **Тази информация трябва да бъде надеждна, получена по прозрачен начин, съпоставима и** достъпна за **всички заинтересовани страни**.

Оценките следва да включват също наблюдението на най-новите технологични разработки и обмена на знания относно най-новите данни за използваните процедури.

Компетентните органи следва да въведат необходимите инструменти за наблюдение и правоприлагане.

Оценките на шума следва да се извършват или контролират от външни органи, независими от летищния оператор.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Централизирането на информацията за шума би намалило значително административната тежест за операторите на въздухоплавателни средства и летища. Тази информация понастоящем се предоставя и управлява на ниво на отделните летища. Тези данни трябва да бъдат предоставени на тяхно разположение за експлоатационни цели. Важно е да се използва банката с данни на Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) във връзка със

Изменение

(12) Централизирането на информацията за шума би намалило значително административната тежест за операторите на въздухоплавателни средства и летища. Тази информация понастоящем се предоставя и управлява на ниво на отделните летища. Тези данни трябва да бъдат предоставени на тяхно разположение за експлоатационни цели, **както и на други заинтересовани страни при поискване**. Важно е да се използва банката с данни на Европейската агенция за авиационна

сертифицирането на шумовите характеристики като инструмент за валидиране на данните на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (наричана по-долу „Евроконтрол“) относно отделните полети. Такива данни вече се изискват системно за целите на управлението на потоците на въздушното движение, но трябва да бъдат уточнени за целта на настоящия регламент и за регламентиране на ефикасността на управлението на въздушното движение. Добрият достъп до валидирани данни за моделиране следва да подобри качеството на картографиране на шумовите изолинии на отделните летища и стратегическото картографиране в подкрепа на политическите решения.

безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) във връзка със сертифицирането на шумовите характеристики като инструмент за валидиране на данните на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (наричана по-долу „Евроконтрол“) относно отделните полети. Такива данни вече се изискват системно за целите на управлението на потоците на въздушното движение, но трябва да бъдат уточнени за целта на настоящия регламент и за регламентиране на ефикасността на управлението на въздушното движение. Добрият достъп до валидирани данни за моделиране следва да подобри качеството на картографиране на шумовите изолинии на отделните летища и стратегическото картографиране в подкрепа на политическите решения.

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 16 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(16а) Директива 2011/92/ЕО относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда вече предвижда обстойна оценка на мерките за борба срещу шума. Може да се сметне, че тези разпоредби ще удовлетворят частично изискванията за оценка, установени в Директива 2002/49/ЕО и настоящия регламент, особено що се отнася до проектите за разширяване на летищните инфраструктури. Разширяването на тези инфраструктури следва да бъде насърчавано с цел да се гарантира устойчивото развитие на

дейностите на въздушния транспорт.

Обосновка

Използват се отново съображения 13 и 17 от предишната директива, която се отменя, тъй като в рамките на евентуалното въвеждане на експлоатационни ограничения е важно да се отчитат разпоредбите на директивата относно въздействието, и най-вече в случай на разширяване на летищата.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 16 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(16а) Настоящият законодателен акт обхваща само шума от въздушния трафик. В него не се уреждат въздействията на емисиите от замърсители при експлоатацията на самолетите и мерките за тяхното намаляване. Правилата и процедурите относно свързаните със замърсители експлоатационни ограничения следва да бъдат определени в отделен законодателен акт.

Изменение 16

Предложение за регламент Член 1 – параграф 2 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

а) да се благоприятства постигането на конкретните цели за намаляване на шума в околната среда, както е предвидено в европейската, националната и местната нормативна уредба, както и да се оцени тяхната взаимозависимост с други екологични цели, на равнище на отделните летища;

а) да се благоприятства постигането на конкретните цели за намаляване на шума в околната среда **за всяко отделно летище**, както е предвидено в европейската, националната и местната нормативна уредба, както и да се оцени тяхната взаимозависимост с **икономическите, социалните и** други екологични цели, на равнище на отделните летища;

Изменение 17

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 2 – буква б)

Текст, предложен от Комисията

б) да се позволи подборът на **най-рентабилни** мерки за намаляване на шума в съответствие с балансирания подход, за да се постигне устойчиво развитие на капацитета на летищната мрежа и на мрежата за управление на въздушното движение от гледна точка на подхода „от врата до врата“.

Изменение

б) да се позволи подборът на **най-ефективни** мерки за намаляване на шума в съответствие с балансирания подход, **които отчитат както здравните, така и икономическите аспекти**, за да се постигне устойчиво развитие на капацитета на летищната мрежа и на мрежата за управление на въздушното движение от гледна точка на подхода „от врата до врата“.

Изменение 18

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 2 – буква б а) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) гарантиране на прозрачността на консултациите и процесите, включващи заинтересовани страни, в това число чрез използването на иновативни информационни онлайн системи, които позволяват разпространението на данни и информация за околната среда и дават възможност на гражданите да отправят критики, с цел да се постигне максималното възможно равнище на прозрачност в съответствие с член 6 от Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 година относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда¹.

¹ *ОВ L 26, 28.1.2012 г., стр. 1.*

Изменение 19

Предложение за регламент Член 2 – точка 2

Текст, предложен от Комисията

(2) „балансиран подход“ означава метод, при който кръгът от налични мерки, а именно намаляване на шума от въздухоплавателни средства при източника, планиране и управление на използването на територията, работни процедури и експлоатационни ограничения за намаляване на шума, се разглежда по последователен начин с оглед *справяне с проблема с шума по най-рентабилен* начин, като се вземат предвид условията на всяко летище;

Изменение

(2) „балансиран подход“ означава метод, при който кръгът от налични мерки, а именно намаляване на шума от въздухоплавателни средства при източника, планиране и управление на използването на територията, работни процедури и експлоатационни ограничения за намаляване на шума, се разглежда по последователен начин с оглед *свеждане на шума до минимум по най-ефективен начин, отчитайки както здравните, така и икономическите аспекти*, като се вземат предвид условията на всяко летище *с цел опазване здравето на гражданите, живеещи в съседните райони*;

Обосновка

Представеният от Комисията проект изглежда има за основна цел да постигне целите по най-икономичния начин. В някои случаи обаче не е възможно да се постави цена на мерките за гарантиране здравето на населението и устойчивостта на летищата.

Изменение 20

Предложение за регламент Член 2 – точка 4 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) „заинтересовани лица“ са физически или юридически лица, за които се отнася или за които може да се отнася, или които могат да се възползват от въвеждането на мерки за намаляване на шума или от

невъвеждането им, включително и експлоатационни ограничения, или които имат законен интерес от прилагането на такива мерки;

Обосновка

Адаптиране на определението за „заинтересовани лица“ от предишната директива, което трябва да бъде запазено в члена за определенията, за да се предоставят повече гаранции за прозрачност и участие в процеса на вземане на решения от страна на заинтересованите лица. От друга страна, ако в член 5 се определят конкретни действия за заинтересованите лица, необходимо е да се даде определение за последните и в член 2.

Изменение 21

**Предложение за регламент
Член 3 - параграф 1**

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки определят компетентните органи, които отговарят за приемане на мерки по отношение на експлоатационните ограничения, както и независим апелативен орган.

Изменение

Държавите членки определят компетентните органи, които отговарят за приемане на мерки по отношение на експлоатационните ограничения, както и **безпристрастен орган за посредничество** и независим апелативен орган.

Обосновка

С определянето на орган за посредничество преди подаването на жалба би могло да се избегне прибягването до съдилища в случай на въвеждане или не на експлоатационни ограничения.

Изменение 22

**Предложение за регламент
Член 3 – заглавие**

Текст, предложен от Комисията

Компетентни органи

Изменение

Компетентни органи, **консултация и право на обжалване**

Изменение 23

**Предложение за регламент
Член 3 – параграф 3 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. Преди налагане на експлоатационно ограничение засегнатите страни се изслушват в рамките на процедура на консултация.

Обосновка

В предложението за регламент се възприема механизмът от Директива 2002/30/ЕО, включващ компетентен орган, отговорен за налагане на експлоатационни ограничения, и независим апелативен орган, но липсва задължението за провеждане на консултации и правилото, че налагането на експлоатационни ограничения подлежи на обжалване. По този начин се създава впечатлението, че административно-процесуалният контрол се заменя изцяло от процедура на обжалване.

Изменение 24

**Предложение за регламент
Член 3 - параграф 3 б (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3б. Държавите членки гарантират правото на обжалване на предприятиите от компетентния орган мерки съгласно националното законодателство и процедури.

Обосновка

В предложението за регламент се възприема механизмът от Директива 2002/30/ЕО, включващ компетентен орган, отговорен за налагане на експлоатационни ограничения, и независим апелативен орган, но липсва задължението за провеждане на консултации и правилото, че налагането на експлоатационни ограничения подлежи на обжалване. По този начин се създава впечатлението, че административно-процесуалният контрол се заменя изцяло от процедура на обжалване.

Изменение 25

**Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – буква в)**

Текст, предложен от Комисията

в) идентифицират наличните мерки за ограничаване на въздействието от шума;

Изменение

в) идентифицират наличните мерки за ограничаване на въздействието от шума, **които включват също по-доброто използване на наличните времеви слотове от по-големи въздухоплавателни средства, намаляването на броя на нерентабилните свързващи линии, ангажиращи времеви слотове, и по-голямо фокусиране върху транспорт от точка до точка с цел намаляване на свързващите полети, извършвани с малки въздухоплавателни средства;**

Изменение 26

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 1 – буква г)

Текст, предложен от Комисията

г) оценяват вероятната **рентабилност** на наличните мерки;

Изменение

г) оценяват вероятната **ефективност** на наличните мерки **с оглед на поставената екологична цел;**

Изменение 27

Предложение за регламент

Член 3 – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Компетентни органи

Изменение

Компетентни органи, **консултация и право на обжалване**

Изменение 28

Предложение за регламент Член 4 – параграф 1– алинея 1а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За тази цел те могат по целесъобразност да въвеждат икономически стимули, за да насърчават авиоконпаниите да използват по-малко шумни въздухоплавателни средства преди установените срокове;

Изменение 29

Предложение за регламент Член 4 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. Когато предприемат свързано с шума действие, държавите членки разглеждат следната комбинация от налични мерки с оглед определяне на **най-рентабилната** комбинация от мерки:

2. За да сведат до минимум въздействието на шума върху съответната територия, държавите членки разглеждат следната комбинация от налични мерки с оглед определяне на **най-ефективната** комбинация от мерки, **както и реда или приоритета на прилагането им във всеки конкретен случай:**

Обосновка

Решението за въвеждане на едно експлоатационно ограничение преди друго трябва да бъде достатъчно добре обосновано.

Изменение 30

Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 – буква б)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) планирането и управлението на използването на територията;

б) планирането и управлението на използването на територията **и по-**

специално:

- възможността за създаване на зони в близост до летищата, в които не могат да се надвишават горните равнища на шума, определени в националните планове за действие;

- възможността да се въведат мерки за териториално планиране, например ограничения на новите строежи;

Обосновка

Въпреки че устройственото планиране на територията не е от компетентността на Общността, регламентът може да въведе редица препоръки към държавите членки в тази сфера.

Изменение 31

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 2 – алинея 1 – буква в)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) работните процедури за намаляване на шума;

в) работните процедури за намаляване на шума, **включително управлението на маршрутите за кацане и излитане;**

Изменение 32

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 2 – буква г)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

г) **не като първа стъпка,** експлоатационните ограничения.

г) експлоатационните ограничения, **когато те са необходими.**

Обосновка

Основната цел на регламента е да осигури устойчивостта на летищните съоръжения и да защити общественото здраве. Настоящото изменение изяснява тази цел.

Изменение 33

Предложение за регламент Член 4 - параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. В рамките на балансирания подход държавите членки могат да разграничат мерките за намаляване на шума в зависимост от вида въздухоплавателно средство, използването на пистите и/или обхванатия период от време.

Изменение

3. В рамките на балансирания подход държавите членки могат да разграничат мерките за намаляване на шума в зависимост от вида въздухоплавателно средство, използването на пистите, **въздушния маршрут** и/или обхванатия период от време.

Изменение 34

Предложение за регламент Член 4 - параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Мерките или комбинациите от мерки, взети в съответствие с настоящия регламент за дадено летище, не са по-ограничаващи от необходимото за постигане на определените за това летище цели за намаляване на шума в околната среда. Експлоатационните ограничения са недискриминационни, по-специално въз основа на националността, идентичността или дейността на операторите на въздухоплавателни средства.

Изменение

5. Мерките или комбинациите от мерки, взети в съответствие с настоящия регламент за дадено летище, не са по-ограничаващи от необходимото за **изпълнение на условията, посочени в указанията на СЗО за защита от нощния шум в Европа, и за постигане на определените за това летище цели за опазване на здравето и** намаляване на шума в околната среда, **както и за развитие на региона, обслужван от летището**. Експлоатационните ограничения са недискриминационни, по-специално въз основа на националността, идентичността или дейността на операторите на въздухоплавателни средства.

Изменение 35

Предложение за регламент Член 5 - параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Компетентните органи осигуряват на подходящото ниво създаването на форум за техническо сътрудничество между летищния оператор, оператора на въздухоплавателни средства **и** доставчика на аеронавигационно обслужване за действията, за които отговарят тези оператори, и като надлежно се отчита взаимозависимостта между мерките за намаляване на шума и за намаляване на емисиите. Членовете на този форум за техническо сътрудничество редовно се консултират с **местните жители или техните представители** и предоставят на компетентните органи техническа информация и препоръки относно мерките за намаляване на шума.

Изменение

4. Компетентните органи осигуряват на подходящото ниво създаването на форум за техническо сътрудничество между летищния оператор, оператора на въздухоплавателни средства, доставчика на аеронавигационно обслужване **и техническите експерти, представляващи местните администрации, засегнати от шума**, за действията, за които отговарят тези оператори, и като надлежно се отчита взаимозависимостта между мерките за намаляване на шума и за намаляване на емисиите. Членовете на този форум за техническо сътрудничество редовно се консултират с **другите заинтересовани страни** и предоставят на компетентните органи техническа информация и препоръки относно мерките за намаляване на шума. **На този форум се обсъждат мерки за планиране, технически и организационни мерки за намаляване на шума и на емисиите.**

Обосновка

Като се има предвид, че много местни администрации наемат технически експерти, специализирани в областта на управлението на шума и на територията, тези лица следва да имат възможност да участват в дейността на техническия форум. От друга страна, асоциациите на засегнатите лица и представителите на местните жители не винаги се припокриват. Асоциациите на засегнатите лица могат да надхвърлят равнището на асоциациите на жителите и да бъдат част от по-широка мрежа на национално или европейско равнище, както и да оказват принос в процеса на участие и консултация във връзка с оценката на шума чрез становищата на своите технически експерти. Изменението взема под внимание често отправяната критика, че консултации със засегнатите от шума на въздушния трафик лица се извършват само между другото и то от представители на въздухоплавателните оператори.

Изменение 36

Предложение за регламент Член 5 - параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Компетентните органи оценяват **рентабилността** на новите мерки **по параграф 3** в съответствие с приложение II. Минимално техническо изменение на съществуваща мярка без съществени отражения върху капацитета или дейностите не се счита за ново експлоатационно ограничение.

Изменение 37

Предложение за регламент Член 5 - параграф 6

Текст, предложен от Комисията

6. Компетентните органи организират процеса на **консултации** със заинтересованите страни своевременно и по същество, като гарантират откритост и прозрачност по отношение на данните и изчислителната методика. Заинтересованите страни имат най-малко **три** месеца преди приемането на новите мерки, за да предоставят коментари. **Заинтересованите страни включват поне:**

Изменение

5. Компетентните органи оценяват **ефикасността** на новите мерки, **посочени по-горе**, в съответствие с приложение II. Минимално техническо изменение на съществуваща мярка без съществени отражения върху капацитета или дейностите не се счита за ново експлоатационно ограничение.

Изменение

6. Компетентните органи организират процеса на **участие** със заинтересованите страни своевременно и по същество, като гарантират откритост и прозрачност по отношение на данните и изчислителната методика. Заинтересованите страни имат най-малко **четири** месеца преди приемането на новите мерки, за да предоставят коментари.

Ако мерките предполагат по-значителни промени или разширявания, например като описаните в член 4, параграф 2, буква б), заинтересованите страни разполагат с 9 месеца преди приемането на новите мерки, за да предоставят коментари.

Заинтересованите страни, освен предвиденото в член 2, включват поне:

Обосновка

Ролята на териториалните представители, асоциациите на засегнатите лица и останалите заинтересовани страни не може да се ограничава единствено до участието им в консултации, трябва да се насърчава тяхното пълноценно участие. От друга страна срокът от три месеца за анализиране и приемане на новите мерки може да се възприеме като прекалено къс, когато е възможно предприеманите действия да включват експлоатационни промени във функционирането на летището. При по-масабни действия срокът следва да бъде най-малко 9 месеца.

Изменение 38

Предложение за регламент

Член 5 – параграф 6 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

а) представителите на местните жители, живеещи в близост до летищата, засегнати от шума от въздушния трафик;

Изменение

а) представителите на местните жители, живеещи в близост до летищата, засегнати от шума от въздушния трафик, **както и асоциациите на засегнатите лица;**

Обосновка

Асоциациите на засегнатите лица и представителите на местните жители не винаги се припокриват. Асоциациите на засегнатите лица могат да надхвърлят равнището на асоциациите на жителите и да бъдат част от по-широка мрежа на национално или европейско равнище, както и да оказват принос в процеса на участие и консултация във връзка с оценката на шума чрез становищата на своите технически експерти.

Изменение 39

Предложение за регламент

Член 5 – параграф 6 – буква а а) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

а а) представители на местни предприятия, регионални и местни органи, публични и частни заинтересовани страни, предприятия, разположени в близост до летищата, чиято дейност е засегната от въздушния трафик и експлоатацията на летището;

Изменение 40

Предложение за регламент Член 5 - параграф 7

Текст, предложен от Комисията

7. Компетентните органи проследяват и наблюдават прилагането на мерките за намаляване на шума и при необходимост предприемат действия. Те гарантират, че съответната информация **редовно** се предоставя **на** местните жители, живеещи в близост до летищата.

Изменение

7. Компетентните органи проследяват и наблюдават прилагането на мерките за намаляване на шума и при необходимост предприемат действия. Те гарантират, че съответната информация се предоставя **онлайн и по този начин** местните жители, живеещи в близост до летищата, **и другите заинтересовани страни получават свободен достъп до нея.**

Изменение 41

Предложение за регламент Член 5 – параграф 7 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Съответната информация включва:

а) информация относно предполагаемите нарушения, дължащи се на промени във въздушните маршрути, по отношение на тяхното въздействие и причините за тези промени,

б) критериите, използвани при разпределянето и управлението на трафика на всяко летище, доколкото те могат да имат въздействие върху околната среда и шума.

Обосновка

Ако промените на въздушните маршрути са прекалено чести, те увеличават значително въздействието на шума, прогнозирано в стратегическите карти на шума. Понастоящем не всички заинтересовани страни получават тази информация, която

следва да се предоставя в името на прозрачността, за да се избегнат злоупотребите, водещи до увеличаване на въздействието на шума.

Изменение 42

Предложение за регламент Член 5 – параграф 7 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7а. Компетентните органи гарантират, че операторите на летищните съоръжения инсталират компютъризирани системи за измерване на шума на различни места в близост до въздушните маршрути, които засягат или могат да засегнат местното население. Тези данни се предоставят за справка в интернет.

Обосновка

Вж. конкретен пример за използването на тази система на летището в Барселона на следния адрес: <http://bcn331.webtrak-lochard.com>

Изменение 43

Предложение за регламент Член 6 - параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4. Данните се съхраняват в централна база данни и се предоставят на компетентните органи, операторите на въздухоплователни средства, доставчиците на аеронавигационно обслужване и летищните оператори за експлоатационни цели.

4. Данните се съхраняват в централна база данни **в продължение на най-малко 5 години** и се предоставят на компетентните органи, операторите на въздухоплователни средства, доставчиците на аеронавигационно обслужване и летищните оператори за експлоатационни цели. **Останалите заинтересовани страни, описани в членове 2 и 5, получават достъп до тази информация, след като отправят искане за това.**

Изменение 44

Предложение за регламент Член 7 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. След оценката, извършена в съответствие с член 5, уведомлението за решението се придружава от писмен доклад, в който се обясняват причините за въвеждането на експлоатационното ограничение, определената за летището екологична цел, разгледаните мерки за изпълнението на тази цел, както и оценката на **вероятната рентабилност** на различните разгледани мерки, включително при необходимост тяхното трансгранично въздействие.

Изменение

2. След оценката, извършена в съответствие с член 5, уведомлението за решението се придружава от писмен доклад, в който се обясняват причините за въвеждането на експлоатационното ограничение, определената за летището екологична цел, разгледаните мерки за изпълнението на тази цел, както и оценката на **разходите и ползите** на различните разгледани мерки, включително при необходимост тяхното трансгранично въздействие.

Изменение 45

Предложение за регламент Член 7 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 7 а

Действащи експлоатационни ограничения

Разпоредбите на настоящия регламент не се отнасят до експлоатационните ограничения, които към датата на неговото влизане в сила вече се прилагат.

Обосновка

Възстановява се част от член 7 от предишната директива. Както определя Международната организация за гражданско въздухоплаване в своята резолюция А 33/7, счита се, че експлоатационните ограничения, които вече се прилагат към датата на влизане в сила на новото законодателство, са въведени въз основа на разпоредбите на Директива 2002/30/ЕО, поради което не е необходимо те да бъдат преразгледани. Ако вече съществуващо експлоатационно ограничение не е в съответствие с новия регламент, конфликтът се разрешава чрез прилагане на член

10.

Изменение 46

Предложение за регламент Член 8

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 8

заличава се

Развиващи се държави

1. Компетентните органи могат да освободят слабо съобразените въздухоплавателни средства, регистрирани в развиващи се държави, от свързаните с шума експлоатационни ограничения, при условие че:

д) на тези въздухоплавателни средства е издаден сертификат за шум, че отговарят на стандартите, определени в глава 3, том 1 от приложение 16 към Чикагската конвенция;

е) въздухоплавателните средства са били експлоатирани в Съюза през петгодишния период, предхождащ влизането в сила на настоящия регламент, били са регистрирани в съответната развиваща се държава и продължават да бъдат експлоатирани от физическо или юридическо лице, установено в същата държава.

2. Ако държава-членка предостави освобождаването, предвидено в параграф 1, тя незабавно уведомява компетентните органи на другите държави-членки и Комисията за предоставените от нея освобождавания.

Изменение 47

Предложение за регламент
Член 9 – параграф 2 – буква б а) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) въздухоплавателни средства за хуманитарни операции;

Изменение 48

Предложение за регламент
Член 10 – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Право на надзор

Правомощия за разглеждане и отправяне на препоръки

Обосновка

Докладчикът счита за положително, че Комисията може да се намесва чрез разглеждане на конкретно експлоатационно ограничение или дори чрез отправяне на препоръка към държавата членка за най-добрия курс на действие, но не счита, че е необходимо Комисията да поема отговорността за извършването на надзор, предвидена в член 10 (право на надзор) в предложението за регламент.

Изменение 49

Предложение за регламент
Приложение I – Показатели – точка 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. Въздействието на шума от въздушния трафик ще бъде описано поне по отношение на показателите за шум Lden и ***Lnight***, които са определени и изчислени в съответствие с приложение I към Директива 2002/49/ЕО.

1. Въздействието на шума от въздушния трафик ще бъде описано поне по отношение на показателите за шум Lden, ***Lnight*** и ***Lamax***, които са определени и изчислени в съответствие с приложение I към Директива 2002/49/ЕО. ***За тази цел като основа се използват различни дни със значителен въздушен трафик на въпросното летище.***

Обосновка

Проблемът при използването единствено на показателите L_{den} и L_{night} е, че връхните стойности на акустичната енергия, отбелязани при прелитането на въздухоплавателно средство, се разреждат през периодите, през които не прелитат въздухоплавателни средства, така че неудобството, причинено от рязкото повишаване на енергията, не се регистрира чрез тези показатели. Показателят L_{atax} , от друга страна, отразява значителното увеличаване на енергията в сравнение с фоновия шум и не разрежда общия резултат през минутите, през които не прелитат въздухоплавателни средства. Освен това измерванията следва да се извършват през дни със значителен въздушен трафик, за да може средната стойност за годината да отчита данните от най-натоварените периоди.

Изменение 50

Предложение за регламент

Приложение I – Информация за управлението на шума – точка 1.1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1.1. Описание на летището, съдържащо информация за неговия **размер**, разположение, околности, обем и състав на въздушния трафик.

1.1. Описание на летището, съдържащо информация за неговия **капацитет**, разположение, околности, **чувствителни зони (училища и учебни, културни и спортни центрове, болници и домове за възрастни хора в близост до летището или засегнати от маршрути за достъп или излитане)**, обем и състав на въздушния трафик **и потенциални фактори на специфично и кумулативно въздействие и риск от гледна точка на нивата на шум в контекста на местните дадености и екологически условия.**

Обосновка

Управлението и устройственото планиране на територията са също толкова важни, колкото и настоящото и бъдещото планиране и управление на въздухоплавателната инфраструктура и начина на нейното експлоатиране, тъй като именно те определят въздействието на шума върху живеещите в близост до летищата.

Изменение 51

Предложение за регламент

Приложение I – Информация за управлението на шума – точка 1.3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1.3. Подробности за шумовите изолинии за текущата и предходните години — включително оценка на броя на хората, засегнати от шума на въздухоплавателните средства.

Подробности за шумовите изолинии за текущата и **поне две от** предходните години — включително оценка на броя на хората, засегнати от шума на въздухоплавателните средства, **извършена чрез проучвания сред населението съгласно разпоредбите на приложение III към Директива 2002/49/ЕО.**

Обосновка

Една от основните причини за конфликт в съдебните производства, които се разглеждат понастоящем в различни държави членки, е несъответствието между резултатите, дължащо се на използването на различни методологии за събиране на данни за оценките. Ето защо този списък следва да се придържа към методите за извършване на оценка, които се определят в Директивата за шума в околната среда.

Изменение 52

Предложение за регламент

Приложение I – Информация за управлението на шума – точка 1.4.3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1.4.3. За оперативните мерки за намаляване на шума, **доколкото тези мерки не ограничават капацитета на летището:**

1.4.3. За оперативните мерки за намаляване на шума:

Обосновка

Целта на регламента не е само да защити икономическата дейност, свързана с въздушния трафик; той се стреми също да гарантира, че тази дейност се извършва по балансиран и устойчив начин, за да няма отрицателни последици за здравето на местното население.

Изменение 53

Предложение за регламент

Приложение I – Информация за управлението на шума – точка 1.4а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Подробно описание на отношенията и извършването на консултации със заинтересованите страни и на докладите и информацията, представяни от тях.

Обосновка

Списъкът, съгласно който се установяват съществуващите пропуски, следва да посочва твърденията, представени от различните заинтересовани страни.

Изменение 54

Предложение за регламент

Приложение I – Информация за управлението на шума – точка 1.4б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1.4б. Списък на разрешенията за освобождаване за всяка година, предоставяни по силата на членове 8 и 9.

Обосновка

Желателно е, в името на прозрачността и за да се избегнат евентуални злоупотреби, списъкът да включва този вид информация.

Изменение 55

Предложение за регламент

Приложение I – Информация за управлението на шума – точка 2.1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2.1 Описание на проектите за развитие на летището (ако има такива), които са вече одобрени и предвидени за реализиране, отнасящи се например до увеличаване на капацитета, удължаване

2.1 Описание на проектите за развитие на летището (ако има такива), които са вече одобрени и предвидени за реализиране, отнасящи се например до увеличаване на капацитета, удължаване

на пистите и/или разширяване на терминалите, прогнозирания състав и увеличаване на трафика.

на пистите и/или разширяване на терминалите, **прогнози за кацанията и излитанията**, прогнозирания състав и увеличаване на трафика, **както и подробно проучване на въздействието върху околностите от шума, свързан с увеличаването на капацитета, удължаването на пистите, разширяването на терминалите и промяната на маршрутите за кацане и излитане.**

Обосновка

Изясняване на целите, описани в регламента и в Директива 49/2002/ЕО. С други думи, увеличаването на капацитета или инфраструктурата или промените в работата на летището трябва да включват съответни нови мерки за смекчаване и свеждане до минимум на въздействието от шума, като тези мерки трябва да бъдат предвидени предварително.

Изменение 56

Предложение за регламент

Приложение I – Информация за управлението на шума – точка 2.3

Текст, предложен от Комисията

2.3 Описание на въздействието върху положението с шума в случай, че не се вземат допълнителни мерки, и описание на вече предвидените мерки за **подобряване** на това въздействие за същия период.

Изменение

Описание на въздействието върху положението с шума **и на броя на засегнатите лица** в случай че не се вземат допълнителни мерки, и описание на вече предвидените мерки за **свеждане до минимум** на това въздействие за същия период.

Обосновка

Предложената промяна е да се възстанови изразът „свеждане до минимум“, използван във формулировката на предишната директива, тъй като той отразява по-добре целта да се защитят околната среда и населението от въздействието на шума от прелитащи над тях въздухоплавателни средства.

Изменение 57

Предложение за регламент

Приложение I – Информация за управлението на шума – точка 3.1

Текст, предложен от Комисията

3.1 Очертаване на наличните допълнителни мерки и посочване на основните причини за техния подбор. Описание на мерките, избрани за по-задълбочен анализ, и информация за резултата от анализа на **рентабилността**, в частност разходите за въвеждането на тези мерки; броя на лицата, за които се очакват ползи, и срока; и класиране на конкретните мерките в зависимост от тяхната обща ефективност.

Изменение

Очертаване на наличните допълнителни мерки и посочване на основните причини за техния подбор. Описание на мерките, избрани за по-задълбочен анализ, и информация за резултата от анализа на **разходите и ползите**, в частност разходите за въвеждането на тези мерки; броя на лицата, за които се очакват ползи, и срока; и класиране на конкретните мерките в зависимост от тяхната обща ефективност.

Изменение 58

Предложение за регламент

Приложение II – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Оценка на **рентабилността** на свързаните с шума експлоатационни ограничения

Изменение

Оценка на **разходите и ползите** от свързаните с шума експлоатационни ограничения

Изменение 59

Предложение за регламент

Приложение II – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Рентабилността на предвидените свързани с шума експлоатационни ограничения ще се оценява, като надлежно се вземат предвид следните елементи, доколкото е възможно, в количествено измерение:

Изменение

Съотношението ползи-разходи на предвидените свързани с шума експлоатационни ограничения ще се оценява, като надлежно се вземат предвид следните елементи, доколкото е възможно, в количествено измерение:

Изменение 60

Предложение за регламент Приложение II – точки

Текст, предложен от Комисията

- 1) Очакваната полза от предвидените мерки за шума, сега и в бъдеще;
- 2) Безопасността на авиационните операции, включително риска за трети страни;
- 3) Капацитетът на летището;
- 4) Въздействието върху европейската авиационна мрежа.

Освен това компетентните органи могат надлежно да вземат под внимание следните фактори:

- 1) Здравето и безопасността на местните жители, живеещи в близост до летището;
- 2) Устойчивостта на околната среда, включително взаимозависимостите между шума и емисиите;
- 3) Прякото, непрякото и каталитичното въздействие върху заетостта.

Изменение

- 1) Очакваната полза от предвидените мерки за шума, сега и в бъдеще;
- 2) Безопасността на авиационните операции, включително риска за трети страни;
- 3) Капацитетът на летището;
- 4) Въздействието върху европейската авиационна мрежа.

- 5) Здравето и безопасността на местните жители, живеещи в близост до летището;
- 6) Устойчивостта на околната среда, включително взаимозависимостите между шума и емисиите;
- 7) Прякото, непрякото и каталитичното въздействие върху заетостта.

Обосновка

При извършването на оценката на разходите и ползите следва да се отдели еднакво внимание на важни аспекти като здравето и сигурността на местните жители и устойчивостта на околната среда.

Изменение 61

Предложение за регламент Приложение II – параграф 1 – точка 4 а) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а) свързани с шума промени в стойността на недвижимото имущество;

Изменение 62

Предложение за регламент Приложение II – параграф 1 – точка 4 б) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4б) въздействие върху критериите за местоположение на предприятия в близост до летищата;

Изменение 63

Предложение за регламент Приложение II – параграф 1 – точка 4 в) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4в) въздействие върху условията на труд на летищата;

Изменение 64

Предложение за регламент Приложение II – параграф 1 – точка 4 г) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4г) въздействие върху автомобилния и железопътния транспорт;

Изменение 65

Предложение за регламент Приложение II – параграф 1 – точка 4 д) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4д) въздействие върху външните разходи;

Изменение 66

Предложение за регламент Приложение II – параграф 2 – точка 3

Текст, предложен от Комисията

3) Прякото, непрякото **и каталитичното** въздействие върху заетостта.

Изменение

3) Прякото **и** непрякото въздействие върху заетостта, **особено в секторите, засегнати от въздушния трафик.**

Обосновка

Използването на думата „каталитично“ ограничава оценката само до положителни въздействия върху заетостта. В оценката на рентабилността следва да бъдат взети предвид обаче и отрицателните въздействия от увеличаването на капацитета. Използването на неутралното понятие „въздействие“ допуска и двете.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Въвеждане на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход
Позовавания	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 15.12.2011 г.
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	ENVI 15.12.2011 г.
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Andres Perello Rodriguez 12.1.2012 г.
Разглеждане в комисия	21.6.2012 г. 20.9.2012 г.
Дата на приемане	10.10.2012 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 54 -: 3 0: 3
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Grootte, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Владко Тодоров Панайотов, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Csaba Sándor Tabajdi, Владимир Уручев, Anna Záborská, Andrea Zanoni