



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 1.12.2011
KOM(2011) 828 v konečném znění

2011/0398 (COD)

[\[...\]](#)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2002/30/ES

{SEK(2011) 1455 v konečném znění}
{SEK(2011) 1456 v konečném znění}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1. Hluk z letadel na letištích či v jejich okolí obtěžuje stále větší počet evropských občanů, a to zejména v noci, jak ukazuje níže uvedená tabulka 1. Ke zmírnění těchto nežádoucích dopadů je proto nezbytná strategie aktivní regulace hluku. Taková strategie regulace hluku však musí pečlivě sladit zájmy občanů obtěžovaných hlukem se zájmy ostatních stran a také patřičně zohlednit vedlejší dopady na kapacitu celé letecké sítě.

Tabulka 1: Prognózy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) ohledně počtu osob obtěžovaných hlukem (v milionech) v Evropě – bez podstatných provozních a technologických vylepšení¹

Hladina hluku/Rok	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Zavedení provozních omezení může mít podstatný dopad na podnikání a provoz, neboť omezuje přístup na letiště. Proces vedoucí k rozhodnutí o provozních omezeních ke snížení hluku by proto měl být jednotný a spolehlivý a založený na prokazatelných datech, aby byl přijatelný pro všechny zúčastněné strany.
3. Ve snaze zajistit ucelený přístup k uplatňování opatření ke zmírnění hluku na letištích ICAO přijala soubor zásad a pokynů představující takzvaný „vyvážený přístup“ k regulaci hluku, který smluvní státy ICAO podporuje v tom, aby:
 - zmírnily hluk z letecké dopravy výběrem optimálního souboru nejrůznějších místních opatření (1) snižujících hluk u zdroje (používáním tišších letadel); (2) co nejúčinněji využívajících pozemky (plánováním a správou pozemků v okolí letišť); (3) zavádějících provozní postupy zmírňující hluk (používáním specifických rozjezdových drah, letových tras či postupů) a (4) ukládajících provozní omezení pro snížení hluku (např. zákaz nočních letů či postupné vyřazování hlučnějších letadel z provozu).
 - zvolily soubor nejrentabilnějších opatření.
 - nezaváděly provozní omezení k snížení hluku, pokud nebude příslušný orgán schopen na základě studií a konzultací rozhodnout o tom, jestli hluk představuje problém, a dokud nerozhodne, že provozní omezení představují rentabilní způsob, jak se s tímto problémem vyrovnat.

¹ Zdroj: CAEP/8 – informační zpráva 8 – vyjádřeno průměrnou hladinou hluku ve dne a v noci (DNL) – základní scénář bez podstatných technologických či provozních vylepšení – evropská oblast ICAO.

4. Cílem tohoto nařízení je uplatňovat omezení ke snížení hluku v rámci vyváženého přístupu v EU jednotným způsobem, což by mělo značně snížit riziko mezinárodních sporů v případě, že opatření ke zmírnění hluku na letištích Unie budou mít vliv na dopravce ze třetích zemí. Příslušné orgány navíc budou moci snáze zajistit stažení nejhlučnějších letadel flotily z provozu. Navrhované nařízení ruší směrnici 2002/30/ES, jež měla klíčový význam pro ukončení mezinárodních sporů a určila první kroky směřující k harmonizaci politik regulace hluku včetně řešení problému nejhlučnějších letadel tehdejší doby. Tento nástroj je však nutné přizpůsobit současným požadavkům leteckého systému a stále vážnějšímu problému hluku.
5. Toto nařízení zajistí, že proces posuzování hluku bude spolehlivější. Všechny kroky procesu posuzování budou vysvětleny, aby se zajistilo jednotnější uplatňování vyváženého přístupu v celé Unii. Tento návrh nicméně nestanoví cíle týkající se kvality zvuku, které tak nadále vycházejí ze stávajících vnitrostátních a místních předpisů. Místo toho si klade za cíl vytvořit systém usnadňující dosažení těchto cílů pro snižování hluku co nejrentabilnějším způsobem.
6. Na úrovni ICAO EU aktivně podporuje vypracování nových norem pro hlučnost letadel a investuje do nových technologií prostřednictvím rámcových programů a projektu Čisté nebe (Clean Sky)². Územní plánování a s ním spojené programy protihlukové izolace a náhrad jsou nicméně v kompetenci vnitrostátních či místních orgánů.
7. Provozní postupy pro zmírnění hluku se používají na všech letištích a mají různou podobu: přednostních letových tras z hlediska ochrany proti hluku (letadla létají např. nad nejméně obydlenými oblastmi), regulace síly motorů (čím má letadlo silnější motor, tím je hlučnější, o to strměji však může stoupat) či zvláštních opatření na zemi (např. používání zvláštních taxi či rozjezdových drah). EU se na těchto postupech podílí prostřednictvím právních předpisů o jednotném evropském nebi, jejichž cílem je stanovit pro poskytovatele letových navigačních služeb výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí, a také prostřednictvím s ním spojených výzkumných programů SESAR a Čisté nebe.
8. Jak ukazuje graf 1, nejčastěji uplatňovanými opatřeními na evropských letištích jsou postupy pro snížení hluku. Kromě nich se však často používají také provozní omezení. Na 224 letištích EU hodnocených³ v této zprávě byla zavedena následující opatření: 116 cílených zákazů letů⁴, 52 mezních hodnot hluku, 51 omezení zaměřených na hlukovou normu pro letadla – „kapitola 3“ – , 38 hlukových kvót a 7 rozpočtů pro regulaci hluku.

² Společná technologická iniciativa Čisté nebe bude jedním z největších evropských výzkumných projektů vůbec. Jeho rozpočet se odhaduje na 1,6 miliard EUR, které rovným dílem uhradí Evropská komise a dané odvětví, a je určen na období 2008–2013.

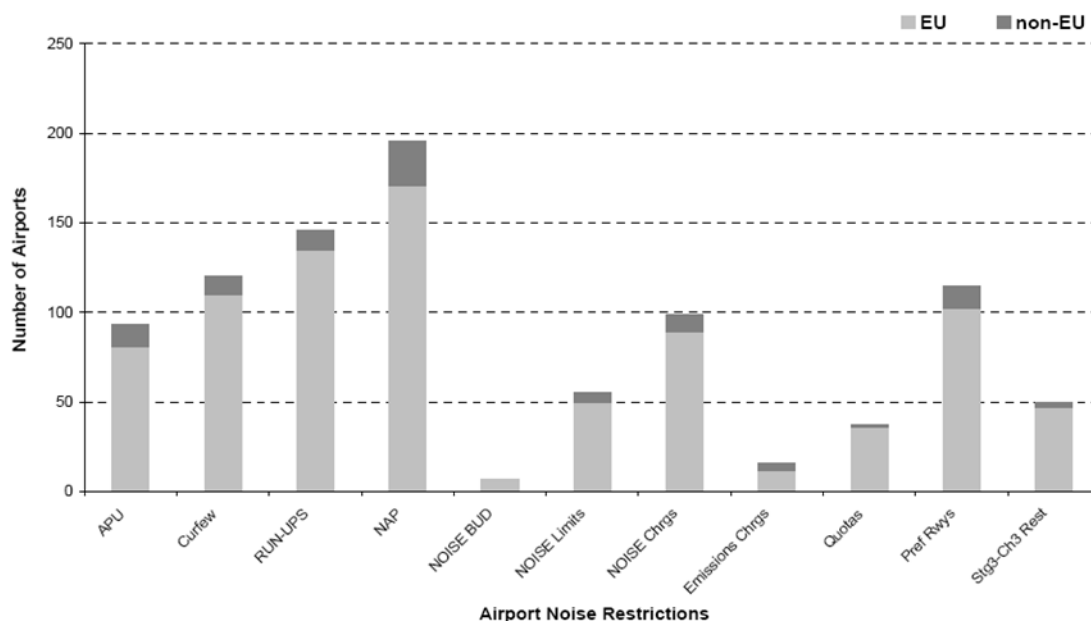
³ Databáze letišť s omezeními hluku je veřejně dostupná na níže uvedené webové stránce společnosti Boeing: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Příslušná směrnice se sice nyní vztahuje pouze na 69 letišť, avšak vzhledem k předpokládané rostoucí hustotě letecké dopravy bude do oblasti její působnosti v budoucnu spadat více letišť. Proto je na zmíněné stránce uveden seznam všech 224 letišť Unie.

⁴ Cílené zákazy letů omezují provoz během určité doby (dopravní omezení ke snížení hluku).

Graf 1: Přehled stávajících omezení ke snížení hluku na evropských letištích (v EU i mimo ni)

Figure 5: Overview of current European* airport noise restrictions⁴⁰

Source: DLR based on Boeing (2010b)



* EU and Non-EU-airports

Zdroj: databáze Boeingu

Poznámka:

APU: regulované používání pomocného palubního zdroje (ke startování motorů);

NAP: akční plán regulace hluku;

Stg3-Ch3: vyřazování nejhluchnějších letadel, která splňují pouze starou hlukovou normu ICAO uvedenou v kapitole 3 příslušné přílohy ICAO.

• **Evropská ustanovení o provozních omezeních k regulaci hluku**

9. Cílem tohoto návrhu je při navrhování provozních omezení posílit podstatu vyváženého přístupu ICAO užším propojením jeho pilířů a vysvětlením různých kroků rozhodovacího procesu.
10. Jednotné uplatňování zmíněného přístupu by mělo vést k nalezení nejrentabilnějších řešení, jež přesně odpovídají konkrétní situaci na daném letišti. Metoda posuzování také náležitě zohlední dopady opatření ke zmírnění hluku na celou leteckou síť.
11. Současná pravidla se vztahují přibližně na 70 evropských letišť s více než 50 000 pohyby civilních podzvukových proudových letadel za kalendářní rok.

• **Soulad s politikou v oblasti civilního letectví a dalšími cíli Unie**

12. Tato iniciativa je v souladu s ostatními aspekty evropské politiky v oblasti letectví i obecnějšími politikami v oblasti životního prostředí.
13. Evropský letecký průmysl by měl udržitelným způsobem růst, pokud budou patřičně vyváženy hospodářské a sociální aspekty spolu s aspekty v oblasti životního

prostředí. Opatření ke zmírnění hluku mohou mít významný dopad na kapacitu letecké sítě na zemi i ve vzduchu. Tyto návrhy zajistí větší soulad mezi opatřeními ke snížení hluku, kapacitou letišť a požadavky na efektivitu letů v rámci iniciativy jednotné evropské nebe na jedné straně, a prováděním nařízení o efektivitě uspořádání letového provozu na straně druhé. Návrhy vycházejí z logiky tzv. přístupu „gate-to-gate“, který se vztahuje na všechny fáze letu od zahájení pojíždění pro vzlet až do ukončení pojíždění pro přistání.

14. Návrh přispěje k vypracování „vnitrostátních akčních plánů“ pro hluk z letecké dopravy, které jsou členské státy povinny přijmout na základě směrnice 2002/49/ES.

2. KONZULTACE SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Metody konzultace, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

15. Zúčastněnými stranami, kterých se hluk a letectví nejvíce dotýkají, jsou občané žijící v okolí letišť zastoupení v místních komunitních skupinách, letiště, provozovatelé letadel (specializovaní na nákladní leteckou dopravu), výrobci letadel, místní orgány (včetně orgánů územního plánování, které rovněž zastupují širší hospodářské zájmy) a nezávislé rady zabývající se hlukem. S těmito zúčastněnými stranami proběhly intenzivní konzultace:
 - v roce 2007 externí konzultant shromáždil odpovědi na dotazníky a vedl se širokou škálou zúčastněných stran rozhovory o provádění směrnice 2002/30/ES;
 - v roce 2008 Komise uspořádala otevřenou konzultaci o způsobech, jak výše uvedenou směrnici změnit;
 - v roce 2010 byly kontaktovány všechny zúčastněné strany, které se předtím podílely na konzultacích, a škála zúčastněných stran byla rozšířena.

Shrnutí reakcí

16. Členské státy zdůraznily nutnost zachovat flexibilitu při posuzování problémů souvisejících s hlukem a nutnost stanovit přechodná opatření, aby se zabránilo zdvojování úsilí (např. opětovným využitím posouzení vlivu na životní prostředí) a aby se vztah mezi příslušnými směrnicemi 2002/30/ES a 2002/49/ES upravit tak, aby tatáž posouzení odpovídala oběma směrnicím, a přihlédnout k mezinárodním souvislostem, pokud jde o používání metod a opatření.
17. Představitelé místních komunitních skupin, zejména Federace pro letectví a životní prostředí (Aviation Environment Federation), zastupující akční skupiny ze Spojeného království, Francie a Německa zaměřené na hluk a životní prostředí, zdůraznili nutnost náležité regulace, jež by vycházela z minimální úrovně ochrany před hlukem a nespolehlala pouze na pokyny; klíčovou úlohu provozních omezení pro zlepšení situace v oblasti obtěžování hlukem a podnětů k nahrazení nejhluchnějších letadel; a

rozšíření definice letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance, aby měla skutečný dopad.

18. Provozovatelé⁵, především Sdružení evropských leteckých společností (AEA), zastupující tradiční letecké společnosti, a Asociace expresních dopravců prohlašovali, že zásady vyváženého přístupu ICAO by měly být uplatňovány odpovídajícím způsobem (tj. dle konkrétní situace na daném letišti); že ke zmírnění zjištěných problémů s hlukem by měla být provozní omezení využívána až jako poslední možnost ; že příslušná metoda by měla přinést nejrentabilnější opatření a že součástí rozhodnutí o provozních omezeních by mělo být územní plánování. Provozovatelé rovněž požadovali další zpřesnění dané směrnice a zopakovali, že je třeba zvážit změnu definice letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance na základě mezinárodní regulace, a zabránit tak narušení trhu. Pokud by se regulace ukázala jako nezbytná, provozovatelé by dávali přednost nařízení před směrnicí.
19. Letiště⁶, zastoupená ACI, zdůraznila, že by měla být využita celá škála opatření v rámci vyváženého přístupu a že existuje prostor pro rozšíření definice letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance.
20. Francouzská nezávislá rada zabývající se hlukem (ACNUSA)⁷ se zasazovala o rozšíření definice letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance, používání parametrů, které skutečně odrážejí názory obyvatel obtěžovaných hlukem, lepší modelování hluku na letištích a systematictější používání tišších provozních postupů, například „přiblížení souvislým klesáním“.
21. Letecký průmysl se intenzivně podílí na vytváření nových hlukových norem v rámci technických pracovních skupin ICAO a zaměřuje se na nutnost zvážit vzájemnou závislost potenciálně protikladných cílů, jako jsou snižování hluku i emisí CO₂ a dlouhodobý výhled vývoje norem, neboť tempo určování norem musí odpovídat technologickým možnostem i hodnotě flotily vzhledem k životnosti letadel a nemělo by ovlivňovat hospodářskou soutěž.
22. A konečně, místní orgány Konference letištních regionů, které zejména zodpovídají za územní plánování, zdůraznily svůj přístup vycházející z možností daného regionu v oblasti životního prostředí, který zahrnuje územní plánování, používání vhodných indikátorů, zprostředkování a nutnost lépe sladit požadavky směrnice o hluku ve venkovním prostředí se směrnicí o hluku na letištích (2002/30/ES).
23. Návrhy jsou obecně vzato podobné názorům vyjádřeným při konzultacích. Formální návrhy zdůrazní vzájemnou závislost různých opatření ke zmírnění hluku. Provozní omezení ke snížení hluku by přitom neměla být pokládána za prvořadá, v případě nutnosti by však měla být považována za významný doplněk většího souboru rentabilních opatření. Definice letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance je

⁵ Jedná se sice o prohlášení AEA, avšak její postoj by měl odrážet stanovisko všech provozovatelů, zejména ERA (regionálních), IACA (rekreačních) a ELFAA (nízkonákladových), neboť se jich nařízení dotýká velmi podobným způsobem. Pouze IACA má pro svou činnost povolen relativně větší počet nočních letů.

⁶ Mezinárodní rada letišť (ACI) má zvláštní pracovní skupinu zabývající se touto problematikou.

⁷ ACNUSA představuje, spolu se svou valonskou sesterskou organizací, ojedinělé fórum pro řešení případů obtěžování hlukem pomocí poradenství nezávislého na orgánech i letištích.

rovněž zpřísněna, aby příslušné orgány opět měly k dispozici účinný nástroj ke zmírnění hluku.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Příslušné vědecké/odborné oblasti

24. Byla provedena obecná podkladová studie s cílem získat kvantitativní i kvalitativní analýzu dopadů této revize. Eurocontrol kromě toho poskytuje aktuálnější a podrobné informace o počtu letů uskutečněných „letadly vyhovujícími předpisům v rámci tolerance“.

Použitá metodika

25. Konzultant zorganizoval intenzivní konzultaci, zejména v podobě rozhovorů s různými zúčastněnými stranami, i sekundární výzkum. Eurocontrol kromě toho poskytl aktuální informace z příslušných datových skladů.

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

26. Hlavní závěry zněly, že i přes uznávaný význam pro ukončení mezinárodního sporu⁸ a zavedení pravomoci EU v oblasti provozních omezení, není příslušná směrnice při harmonizaci rozhodovacích procesů tak účinná, jak se doufalo. Směrnici bylo třeba aktualizovat, aby byly zohledněny změny ve složení letecké flotily, posílilo se spojení mezi různými složkami vyváženého přístupu a zavedly se nové právní nástroje pro regulaci hluku, jako jsou směrnice o hluku ve venkovním prostředí č. 2002/49/ES, vypracování nových hlukových norem či nařízení o účinnosti iniciativy jednotné evropské nebe.

Prostředky použité pro zveřejnění odborného poradenství

27. Kompletní zpráva o studii byla zveřejněna na internetové stránce GŘ MOVE.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

28. Návrh zavádí nové nařízení nahrazující směrnicí 2002/30/ES. Toto nařízení objasňuje a doplňuje požadavky uvedené ve zmíněné směrnici.
1. Upřesnění cílů zdůrazňující souvislost s ostatními složkami vyváženého přístupu a dalšími nástroji pro regulaci hluku z letecké dopravy.
 2. Definice rozdělení odpovědností.
 3. Uvedení obecných požadavků na regulaci hluku.
 4. Poskytnutí podrobnějších informací o procesu posuzování hluku.

⁸ Evropským státům v ICAO hrozilo oficiální podání stížnosti.

5. Upřesnění zúčastněných stran, se kterými je třeba konzultovat.
6. Harmonizace údajů a metod.
7. Upřesnění požadavků na oznámení a zavedení.
8. Umožnit komitologii, aby odkaz na hlukové normy upravila v závislosti na novém vývoji technologií.
9. Poskytnutí podpory příslušným orgánům.

- **Právní základ**

Návrh vychází z čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

- **Zásada subsidiarity**

29. Použije se zásada subsidiarity, neboť tento návrh nespadá do výlučné pravomoci Unie. Cílů návrhu nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni jednotlivých členských států.
30. Opatření na úrovni Evropské unie lépe splní cíle tohoto návrhu z následujících důvodů:
31. Harmonizovaný přístup k provozním omezením ke snížení hluku jakožto součást procesu regulace hluku v okolí evropských letišť přispívá ke zlepšení vlivu leteckého provozu na životní prostředí a vytváří předvídatelnější provozní prostředí pro letecké společnosti i provozovatele letišť. Harmonizovaná metoda posuzování by navíc měla snížit riziko zaujatosti v soutěži mezi letišti či leteckými společnostmi a také neuspokojivého provádění v praxi, což může mít dopad nejen na kapacitu příslušného letiště, ale i na celkovou výkonnost letecké sítě.
32. Takový přístup skýtá rentabilnější řešení environmentálních problémů v okolí letišť a brání přijetí nejrůznějších požadavků týkajících se hluku pro provozovatele, kteří z definice provozují mezinárodní síť.

- **Zásada proporcionality**

33. Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Ačkoliv nařízení striktně harmonizuje metodu, jež má být použita, umožňuje členským státům, aby při vytváření vhodných řešení problémů souvisejících s hlukem přihlédly ke specifické situaci na letišti. Návrhy nepředjímají žádoucí cíle v oblasti životního prostředí ani konkrétní opatření, jež mají být učiněna.

- **Volba nástrojů**

34. Navrhovaný nástroj: nařízení.
35. Jiné prostředky by nebyly dostačující z následujících důvodů.
 - Předmětem nařízení je metoda posuzování hluku. Jedině nařízení zajistí plnou harmonizaci této metody.

- Navrhovaná metoda posuzování je dostatečně flexibilní, aby vyřešila jakoukoli specifickou situaci na letišti, a nepředjímá žádoucí úroveň ochrany, kterou chtějí členské státy svým občanům zaručit, ani výběr konkrétních rentabilních opatření.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

36. Návrh nemá žádné další důsledky pro evropský rozpočet. Náklady spojené s kontrolními pravomocemi neznamenají další náklady ve srovnání se současnou finanční zátěží při kontrole provádění stávajících právních předpisů včetně hrazení zasedání výboru. Databáze obsahující informace o osvědčeních hlukové způsobilosti již existují. Návrh se o těchto databázích zmiňuje formálněji, aby se zajistila kvalita údajů i zaručený přístup zúčastněných stran. A konečně, tento návrh tvoří nedílnou součást aktivit týkajících se regulace hluku, spolu s jejich příslušnými rozpočty, které již jsou prováděny v jiných oblastech, jako je vývoj přísnějšího postoje ICAO k hluku, iniciativa jednotné nebe či SESAR.

5. DALŠÍ INFORMACE

- **Evropský hospodářský prostor**

37. Navrhovaný akt se týká EHP a jeho oblast působnosti by proto měla být rozšířena i na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2002/30/ES

Evropský parlament a Rada,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s řádným legislativním postupem⁴,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Hlavním cílem společné dopravní politiky je udržitelný rozvoj, jenž vyžaduje integrovaný přístup zaměřený jak na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, tak na ochranu životního prostředí.
- (2) Udržitelný rozvoj letecké dopravy vyžaduje přijetí opatření zaměřených na omezení obtěžování hlukem letadel na letištích se specifickými problémy s hlukem. Mnoho občanů EU je vystaveno vysoké hladině hluku, což může mít negativní dopady na jejich zdraví.
- (3) Po odstranění nejhluchnějších letadel na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství⁵ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/93/ES ze dne 12. prosince 2006 o regulaci provozu letadel uvedených v části II hlavy 3 svazku 1 přílohy 16 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, druhé vydání (1988)⁶ je nutná aktualizace nových opatření, jež orgánům umožní vypořádat se s nejhluchnějšími letadly, aby se zlepšila hluková situace v okolí letišť Unie v rámci mezinárodního rámce vyváženého přístupu k regulaci hluku.

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ Úř. věst. C , , s. .

⁴ Úř. věst. C , , s. .

⁵ Úř. věst. L 85, 28.3.2002, s.40.

⁶ Úř. věst. L 374, 27.12.2006; s.1.

- (4) Rezoluce A33/7 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) zavádí koncept „vyváženého přístupu“ k regulaci hluku a stanoví ucelenou metodu k odstranění hluku letadel. „Vyvážený přístup“ ICAO by měl zůstat základem regulace hluku v letectví jakožto globálním odvětví. Vyvážený přístup respektuje a nepředjímá příslušné právní závazky, stávající dohody, současné právní předpisy i zavedené politiky. Začlenění mezinárodních pravidel vyváženého přístupu do tohoto nařízení by mělo podstatně snížit riziko mezinárodních sporů v případě, že provozní omezení ke snížení hluku mají vliv na dopravce ze třetích zemí.
- (5) Zpráva Komise o provozních omezeních ke snížení hluku na letištích EU⁷, adresovaná Radě a Evropskému parlamentu, zdůraznila nutnost v textu příslušné směrnice jasně stanovit rozdělení odpovědnosti i konkrétní povinnosti a práva zúčastněných stran v průběhu procesu posuzování hluku, aby se zajistilo, že k dosažení cílů týkajících se zmírnění hluku budou učiněna rentabilní opatření.
- (6) Zavedení provozních omezení členskými státy na letištích Unie v každém jednotlivém případě omezí kapacitu letišť a může tak přispět ke zlepšení hlukové situace v okolí těchto letišť. Existuje tu však možnost, že neefektivní využívání stávající kapacity způsobí narušení hospodářské soutěže či omezení celkové výkonnosti letecké sítě Unie. Jelikož zmíněných cílů nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států a může jich být efektivněji dosaženo na úrovni Unie prostřednictvím harmonizovaných pravidel pro zavádění provozních omezení v rámci procesu regulace hluku, může Unie přijmout příslušná opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o fungování Evropské unie. Dle zásady proporcionality stanovené ve zmíněném článku toto nařízení nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedených cílů. Tato harmonizovaná metoda nestanoví kvalitativní cíle pro snížení hluku, které nadále vycházejí ze směrnice 2002/49/ES nebo jiných evropských, vnitrostátních či místních předpisů, ani nepředjímá výběr konkrétních opatření.
- (7) Ačkoliv by posouzení hluku měla probíhat pravidelně, k dalším opatřením ke zmírnění hluku by tato posouzení měla vést pouze tehdy, pokud současný soubor opatření zmírňujících hluk nesplňuje cíle pro zmírnění hluku.
- (8) Zatímco analýza nákladů a přínosů ukazuje celkové dopady na ekonomickou prosperitu porovnáním všech nákladů a přínosů, posouzení efektivity nákladů se zaměřuje na dosažení daného cíle nejrentabilnějším způsobem, a vyžaduje tak pouze porovnání nákladů.
- (9) Pozastavení platnosti opatření ke zmírnění hluku je důležité proto, aby se zabránilo nežádoucím dopadům na leteckou bezpečnost, kapacitu letišť a na hospodářskou soutěž. Ačkoliv se odvolací řízení proti provozním opatřením ke snížení hluku může vztahovat na cíle pro zmírnění hluku, metody posuzování i na výběr rentabilních opatření, odvolání nesmí pozastavit jejich provádění. Komise by proto měla s dostatečným předstihem před provedením opatření být schopna využít práva kontroly a pozastavit opatření, o kterých se domnívá, že by mohla mít nežádoucí nebo nevratné důsledky. Má se za to, že pozastavení by mělo být dočasné.

⁷

KOM(2008)66

- (10) Posouzení hluku by měla vycházet ze stávajících dostupných informací a zajisti, aby byly tyto informace spolehlivé a dostupné příslušným orgánům a zúčastněným stranám. Příslušné orgány by měly zavést nezbytné nástroje pro kontrolu a vymáhání pravidel.
- (11) Uznává se, že členské státy rozhodly o provozních omezeních ke snížení hluku dle vnitrostátních právních předpisů vycházejících z vnitrostátně uznávaných metod pro snížení hluku, které (dosud) nemusí být zcela v souladu s metodou popsanou ve směrodatné zprávě Evropské konference civilního letectví (ECAC) Doc 29 nazvané „Standardní metoda výpočtu hlukových pásem kolem civilních letišť“, ani nevyužívají mezinárodně uznávané údaje o hlučnosti letadel. Účinnost a efektivita provozního omezení by však spolu s účinností a efektivitou příslušného akčního plánu, jehož je dané omezení součástí, měly být posuzovány v souladu s metodami předepsanými v dokumentu 29 ECAC a vyváženým přístupem ICAO. Členské státy by tedy měly svá posouzení provozních omezení ve vnitrostátní legislativě uzpůsobit tak, aby zcela odpovídala dokumentu 29 ECAC.
- (12) Centralizace informací o hluku by podstatně snížila administrativní zátěž pro provozovatele letadel i letišť. Tyto informace jsou v současnosti poskytovány a řízeny na úrovni jednotlivých letišť. Tyto údaje musí být těmto provozovatelům dány k dispozici pro provozní účely. Je důležité využít databázi Evropské agentury pro bezpečnost letectví (agentury), obsahující informace o osvědčeních hlukové způsobilosti, jako nástroj pro ověření platnosti údajů Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) o jednotlivých letech. Tyto údaje jsou již v současnosti systematicky vyžadovány pro účely uspořádání toku letového provozu, ale musí být upřesněny pro účely tohoto nařízení a regulace výkonnosti řízení letového provozu. Dobrý přístup k ověřeným údajům o vytváření modelů by měl zlepšit kvalitu mapování ochranných hlukových pásem jednotlivých letišť i strategické mapování pro podporu politických rozhodnutí.
- (13) Aby se zohlednil neustálý technologický pokrok v technologiích motorů a trupů letadel a metody používané k mapování ochranných hlukových pásem, měla by být pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena na Komisi, pokud jde o pravidelnou aktualizaci hlukových norem pro letadla uvedených v tomto nařízení a odkazování na související metody ověřování hlukové způsobilosti; příslušné změny definic letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance a civilních letadel i aktualizaci odkazu na metodu výpočtu ochranných hlukových pásem. Zvláště důležité je, aby Komise v průběhu příprav prováděla příslušné konzultace, a to i na úrovni odborníků. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit souběžné, včasné a náležité předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.
- (14) Aby se zajistily jednotné podmínky pro provádění tohoto nařízení, měly by být prováděcí pravomoci svěřeny Komisi. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí.⁸

⁸

Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (15) Poradní postup by měl být použit pro přijímání prováděcích rozhodnutí o tom, zda členské státy, které mají v plánu zavést provozní omezení, mohou pokračovat v jejich zavádění v případě, že Komise platnost provozních omezení pozastavila, neboť zmíněná rozhodnutí mají pouze omezenou působnost.
- (16) Vzhledem k nutnosti jednotného používání metody posuzování hluku na leteckém trhu EU toto nařízení stanoví společná pravidla v oblasti provozních omezení ke snížení hluku. Směrnice 2002/30/ES by proto měla být zrušena,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět, cíle a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro zavádění stejnorodých provozních omezení ke snížení hluku zohledňujících situaci na jednotlivých letištích s cílem pomoci zlepšit hlukovou situaci a omezit či snížit počet osob vážně postižených škodlivými účinky hluku letadel, a to v souladu s vyváženým přístupem.
2. Cíle tohoto nařízení jsou:
 - (a) usnadnit dosažení konkrétních cílů pro zmírnění hluku ve venkovním prostředí stanovených v unijních, vnitrostátních i místních předpisech a posoudit jejich provázanost s ostatními environmentálními cíli na úrovni jednotlivých letišť;
 - (b) umožnit výběr nejrentabilnějších opatření ke zmírnění hluku v souladu s vyváženým přístupem, aby bylo dosaženo udržitelného rozvoje daného letiště a kapacity sítě řízení letového provozu podle přístupu „gate-to-gate“.
3. Toto nařízení se vztahuje na letadla využívaná pro civilní letectví.

Nevztahuje se na letadla využívaná pro vojenské, celní, policejní či podobné účely.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí následující definice:

- (1) „letišťem“ se rozumí letiště s více než 50 000 pohyby civilních letadel za kalendářní rok (pohybem se rozumí start nebo přistání), přičemž se bere v úvahu průměrný počet pohybů za poslední tři kalendářní roky před posouzením hluku;
- (2) „vyváženým přístupem“ se rozumí metoda, podle níž se škála možných opatření, tj. snížení hluku letadel u zdroje, územní plánování a správa pozemků, provozní postupy a provozní omezení pro zmírnění hluku, systematicky posuzuje za účelem řešení problému hluku nejrentabilnějším způsobem podle situace na jednotlivých letištích.

- (3) „letadlem“ se rozumí letadlo s pevnými křídly o maximální certifikované vzletové hmotnosti 34 000 kg nebo větší nebo letadla s osvědčením pro maximální počet míst pro cestující pro daný typ větší než 19, přičemž se nezapočítávají místa určená pro posádku;
- (4) „letadlem vyhovujícím předpisům v rámci tolerance“ se rozumí civilní letadlo, které splňuje hodnoty pro vydání osvědčení stanovené ve svazku 1 části II hlavy 3 přílohy 16 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicagské úmluvy) kumulativní hodnotou tolerance menší než 10 EPNdB (decibelů skutečně vnímaného hluku), kde kumulativní hodnota tolerance je hodnota vyjádřená v EPNdB získaná jako součet jednotlivých hodnot tolerancí (tj. rozdílů mezi hladinou hluku, pro kterou bylo vydáno osvědčení, a nejvyšší přípustnou hladinou hluku) na třech referenčních měřících bodech, jak je stanoveno ve svazku 1 části II hlavě 4 přílohy 16 Chicagské úmluvy;
- (5) „opatřením ke snížení hluku“ se rozumí jakékoli opatření, které má vliv na hlukovou situaci v okolí letišť, na něž se vztahují zásady vyváženého přístupu ICAO, včetně ostatních provozních opatření, která mohou mít vliv na mnoho osob vystavených hluku letadel;
- (6) „provozními omezeními“ se rozumí opatření ke snížení hluku, která omezují přístup letadel na letiště či snižují optimální využívání jeho kapacity, včetně provozních omezení zaměřených na stažení letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance z provozu na určitých letištích nebo částečných provozních omezení, která omezují provoz civilních letadel v závislosti na časovém období.

Článek 3

Příslušné orgány

1. Členské státy určí příslušné orgány odpovědné za přijímání opatření týkajících se provozních omezení a také nezávislý odvolací orgán.
2. Příslušné orgány i odvolací orgán musí být nezávislé na jakékoli organizaci, jež by mohla být opatřeními ke snížení hluku dotčena.
3. Členské státy oznámí Komisi názvy a adresy určených příslušných orgánů a odvolacího orgánu uvedených v odstavci 1.

Článek 4

Obecná pravidla regulace hluku z letecké dopravy

1. Členské státy přijmou vyvážený přístup k regulaci hluku z letecké dopravy. Za tímto účelem:
 - (a) posoudí hlukovou situaci na jednotlivých letištích;
 - (b) stanoví cíl pro zmírnění hluku ve venkovním prostředí;

- (c) určí možná opatření ke zmírnění dopadů hluku;
 - (d) zhodnotí pravděpodobnou rentabilitu možných opatření;
 - (e) vyberou příslušná opatření;
 - (f) zamýšlená opatření transparentním způsobem konzultují se zúčastněnými stranami;
 - (g) rozhodnou o příslušných opatřeních a budou o nich náležitě informovat;
 - (h) provedou příslušná opatření a
 - (i) zajistí řešení sporů.
2. Aby určily nejrentabilnější soubor opatření, členské státy při provádění opatření ke snížení hluku zvaží následující soubor možných opatření:
- (a) předvídatelný dopad snížení hluku letadel u zdroje;
 - (b) územní plánování a správa pozemků;
 - (c) provozní postupy pro zmírnění hluku;
 - (d) provozní omezení, ne však jako první možnost.

Možná opatření mohou v případě potřeby zahrnovat stažení letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance z provozu.

3. Členské státy mohou v rámci vyváženého přístupu rozlišovat opatření ke zmírnění hluku podle typu letadla, využití rozjezdové a přistávací dráhy a/nebo dotčeného časového rámce.
4. Aniž je dotčen odstavec 3, provozní omezení, jež mají podobu stažení letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance z provozu, nesmějí mít dopad na civilní podzvuková letadla, která vyhovují, buď původním osvědčením či opětovným osvědčením, hlukové normě uvedené ve svazku 1 části II hlavy 4 přílohy 16 Chicagské úmluvy.
5. Opatření či soubory opatření přijatá v souladu s tímto nařízením pro dané letiště nesmějí být více omezující, než je nezbytné k dosažení cílů pro zmírnění hluku ve venkovním prostředí stanoveným pro toto letiště. Provozní omezení nesmějí být diskriminující, zejména na základě státní příslušnosti, totožnosti nebo činnosti provozovatelů letadel.
6. Opatření učiněná v souladu s tímto nařízením se připojí k „národním akčním plánům“ týkajícím se hluku z letecké dopravy, které jsou zmíněny v článku 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES.⁹

⁹ Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

Pravidla posuzování hluku

1. Příslušné orgány budou pravidelně posuzovat hlukovou situaci na letištích na svém území v souladu s požadavky směrnice 2002/49/ES a vnitrostátními či místními předpisy. Příslušné orgány mohou požádat o podporu orgánu pro kontrolu výkonnosti uvedeného v článku 3 nařízení Komise (EU) č. 691/2010.¹⁰
2. Příslušné orgány k posouzení současné a budoucí hlukové situace použijí metodu, indikátory a informace popsané v příloze I.
3. Pokud posouzení hlukové situace ukáže, že pro dosažení či zachování cílů pro zmírnění hluku jsou nová opatření nezbytná, příslušné orgány v rámci vyváženého přístupu náležitým způsobem přihlédnou k podílu všech druhů opatření, a to v souladu s přílohou I.
4. Příslušné orgány zajistí, aby bylo na patřičné úrovni zřízeno fórum pro technickou spolupráci mezi provozovatelem letiště, provozovatelem letadel a poskytovatelem letových navigačních služeb, které se bude zabývat činnostmi, za něž tito provozovatelé nesou odpovědnost, a náležitě přitom přihlédnou ke vzájemné závislosti mezi opatřeními ke zmírnění hluku a opatřeními ke snížení emisí. Členové tohoto fóra budou pravidelně konzultovat s místními obyvateli nebo s jejich zástupci a poskytovat příslušným orgánům technické informace a rady týkající se opatření ke zmírnění hluku.
5. Příslušné orgány posoudí rentabilitu nových opatření zmíněných v odstavci 3 v souladu s přílohou II. Méně významná technická změna stávajícího opatření, jež nemá podstatné dopady na kapacitu ani provoz letiště, není pokládána za nové provozní omezení.
6. Příslušné orgány včas a náležitě zorganizují proces konzultací se zúčastněnými stranami a zajistí otevřenost a transparentnost, pokud jde o údaje a metodu výpočtu. Nejméně tři měsíce před přijetím nových opatření k nim zúčastněné strany budou moci vyjádřit připomínky. Zúčastněné strany musí přinejmenším zahrnovat:
 - (a) představitele místních obyvatel žijících v okolí letišť zasažené hlukem z letecké dopravy;
 - (b) příslušné provozovatele letišť;
 - (c) představitele provozovatelů letadel, kteří mohou být dotčeni opatřeními ke snížení hluku;
 - (d) příslušné poskytovatele letových navigačních služeb;
 - (e) manažera struktury vzdušného prostoru uvedeného v nařízení Komise č. 677/2011.¹¹

¹⁰ Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1.

¹¹ Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1.

7. Příslušné orgány budou sledovat a kontrolovat provádění opatření ke zmírnění hluku a podniknou nezbytná opatření. Zajistí, aby byly místním obyvatelům žijícím v okolí letišť pravidelně poskytovány náležité informace.

Článek 6

Informace o hlučnosti letadel

1. Rozhodnutí o provozních omezeních ke snížení hluku je založeno na hlučnosti příslušného letadla stanovené postupem vydávání osvědčení provedeném v souladu se svazkem 1 přílohy 16 Chicagské úmluvy, páté vydání z července 2008.
2. Na žádost Komise jí provozovatelé letadel sdělí následující informace týkající se hlučnosti svých letadel, která využívají letiště Unie:
 - a) sériové číslo letadla;
 - b) osvědčení hlukové způsobilosti provozovaného letadla spolu se související současnou maximální vzletovou hmotností;
 - c) jakoukoli úpravu letadla, jež má vliv na jeho hlučnost;
 - d) informace o hlučnosti a výkonnosti letadla pro účely modelování hluku.

Pro každý let využívající letiště Unie provozovatelé letadel poskytnou informace o osvědčení hlukové způsobilosti a sériovém čísle.

Údaje jsou poskytovány zdarma, v elektronické podobě a v příslušném formátu, je-li stanoven.

3. Agentura ověří údaje o hlučnosti a výkonnosti letadla pro účely modelování v souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.¹²
4. Údaje jsou uchovávány v centrální databázi a poskytovány příslušným orgánům, provozovatelům letadel, poskytovatelům letových navigačních služeb a provozovatelům letišť pro provozní účely.

Článek 7

Pravidla pro zavádění provozních omezení

1. Příslušné orgány o zavedení provozního omezení pro dané letiště na dané plánovací období začnou informovat členské státy, Komisi a příslušné zúčastněné strany šest měsíců předem a ukončí informování nejméně dva měsíce před určením koordinačních parametrů pro přidělování letištních časů uvedených v čl. 2 písm. m) nařízení Rady EHS č. 95/93.¹³

¹² Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

¹³ Úř. věst. L 14 22.1.1993.

2. Po posouzení provedeném v souladu s článkem 5 bude k oznámení rozhodnutí přiložena písemná zpráva udávající důvody pro zavedení provozního omezení, environmentální cíl stanovený pro dané letiště, opatření, jež byla pokládána za nezbytná pro dosažení tohoto cíle, a hodnocení pravděpodobné rentability různých zvažovaných opatření, včetně jejich případných přeshraničních dopadů.
3. V případě, že se provozní omezení týká stažení letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance z letiště, nesmí být na tomto letišti po dobu šesti měsíců po daném oznámení povoleny žádné nové služby využívající letadla vyhovující předpisům v rámci tolerance. Příslušné orgány rozhodnou o rozsahu vyřazování letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance z flotily dotyčných provozovatelů na daném letišti, přičemž náležitě přihlednou ke stáří letadla a ke složení celé flotily. Aniž je dotčen odst. 3 čl. 4, tento rozsah nesmí být větší než 20% flotily daného provozovatele složené z letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance, která obsluhují dané letiště.
4. Jakékoli odvolání proti rozhodnutím o provozních omezeních ke snížení hluku musí být podáno v souladu s vnitrostátním právem.

Článek 8

Rozvojové země

1. Příslušné orgány mohou letadla vyhovující předpisům v rámci tolerance registrovaná v rozvojových zemích vyjmout z působnosti provozních omezení ke snížení hluku, pokud tato letadla:
 - (a) mají osvědčení hlukové způsobilosti odpovídající normám stanoveným v hlavě 3 svazku 1 přílohy 16 Chicagské úmluvy.
 - (b) byla v Unii provozována po dobu pěti let před vstupem tohoto nařízení v platnost, byla v registru příslušné rozvojové země a jsou nadále provozována fyzickou či právníckou osobou usazenou v této zemi.
2. V případě, že členský stát udělí výjimku stanovenou v odstavci 1, neprodleně informuje příslušné orgány ostatních členských států a Komisi o výjimkách, které udělil.

Článek 9

Výjimky pro provoz letadel výjimečné povahy

V jednotlivých případech mohou příslušné orgány na letištích umístěných na jejich území dočasně povolit používání letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance, která by na základě ustanovení tohoto nařízení jinak nemohla být provozována.

Výjimka je omezena na:

- a) letadla, jejichž provozování je tak výjimečné povahy, že by odvolání dočasné výjimky nebylo vhodné;

- b) letadla vykonávající neobchodní lety za účelem své přeměny, opravy nebo údržby.

Článek 10

Kontrolní pravomoci

1. Na žádost členského státu či z vlastní iniciativy může Komise, aniž je tím dotčeno probíhající odvolací řízení, přezkoumat rozhodnutí o provozním omezení před jeho provedením. Pokud Komise zjistí, že rozhodnutí nesplňuje požadavky stanovené v tomto nařízení nebo jinak odporuje právu Unie, může pozastavit účinnost daného rozhodnutí.
2. Příslušné orgány poskytnou Komisi informace dokládající dodržování tohoto nařízení.
3. Komise rozhodne, v souladu s poradním postupem stanoveným v čl. 13 odst. 2, zejména s přihlédnutím ke kritériím v příloze II, zda daný příslušný orgán může pokračovat v zavádění provozního omezení. Komise sdělí své rozhodnutí Radě a příslušnému členskému státu.
4. V případě, že Komise ve lhůtě šesti měsíců od doby, kdy obdržela informace uvedené v odstavci 2, nepřijala žádné rozhodnutí, může příslušný orgán zamýšlené rozhodnutí o provozním omezení uskutečnit.

Článek 11

Akty v přenesené pravomoci

Komise je v souladu s článkem 12 zmocněna k přijetí aktů v přenesené pravomoci, které se týkají:

- a) změn definic letadla v článku 2 bodě 3 a letadla vyhovujícího předpisům v článku 2 bodě 4 v rámci tolerance;
- b) změn a aktualizací norem pro vydávání osvědčení hlukové způsobilosti, stanovených v člancích 4 a 8, a postupu pro vydávání osvědčení uvedeného v čl. 6 odst. 1.
- c) změn metody a technické zprávy stanovených v příloze I.

Článek 12

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.
2. Přenesení pravomocí uvedené v článku 11 je svěřeno na dobu neurčitou ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

3. Přenesení pravomocí uvedené v článku 11 může být zrušeno Evropským parlamentem nebo Radou. Zrušením se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Nabývá účinnosti dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 11 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament a Rada nevysloví ve lhůtě dvou měsíců od oznámení aktu Evropskému parlamentu a Radě námitky nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 13

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 25 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008.¹⁴

Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Má-li být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

Článek 14

Informace a přezkoumání

Členské státy Komisi na požádání předloží informace o provádění tohoto nařízení.

Nejpozději do pěti let po vstupu tohoto nařízení v platnost Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nařízení.

K této zprávě budou v případě potřeby přiloženy návrhy na přezkoumání tohoto nařízení.

Článek 15

Zrušující ustanovení

Směrnice 2002/30/ES se zrušuje s účinkem ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

¹⁴ Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

Článek 16

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*

PŘÍLOHA I

Posouzení hlukové situace na letišti

Metodika:

1. Příslušné orgány použijí metody posuzování hluku, které byly vypracovány podle zprávy ECAC Doc 29 nazvané „Zpráva o standardní metodě výpočtu hlukových pásem kolem civilních letišť“, 3. vydání.

Indikátory:

1. Dopad hluku z letecké dopravy bude popsán minimálně pomocí hlukových indikátorů L_{den} a L_{night} , které jsou definovány a vypočítány v příloze I směrnice 2002/49/ES.
2. Příslušné orgány mohou k prokázání obtěžování hlukem z letecké dopravy použít i další hlukové indikátory, které mají vědecký základ.

Informace o regulaci hluku:

1. Aktuální soupis
 - 1.1 Popis letiště včetně údajů o jeho velikosti, umístění, okolí a rozsahu a skladbě letecké dopravy.
 - 1.2 Popis cílů letiště v oblasti udržitelného životního prostředí a vnitrostátních souvislostí. Jeho součástí bude popis cílů letiště týkajících se hluku z letadel.
 - 1.3 Podrobné informace o ochranných hlukových pásmech za současný a předchozí rok – včetně odhadu počtu osob postižených hlukem z letadel.
 - 1.4 Popis stávajících i plánovaných opatření k regulaci hluku z letadel již prováděných v rámci vyváženého přístupu i jejich dopadu a podílu na hlukové situaci, který bude zahrnovat:

1.4.1. Pro snížení hluku u zdroje:

- vývoj letecké flotily a technologická vylepšení;
- konkrétní plány na modernizaci flotily;

1.4.2. Pro územní plánování a správu pozemků:

- zavedené nástroje pro plánování, jako například komplexní plánování či vymezení hlukových zón;
- zavedené nástroje pro zmírnění hluku, jako například stavební zákony, programy protihlukové izolace či opatření ke snížení počtu oblastí s citlivým územním plánováním;
- konzultace nad opatřeními týkajícími se správy pozemků;

- navazující opatření;
- 1.4.3. Pro provozní opatření ke zmírnění hluku, pokud tato opatření neomezují kapacitu letiště:
- používání přednostních rozjezdových drah;
 - používání přednostních letových tras z hlediska ochrany proti hluku;
 - používání postupů příletu a odletu zmírňujících hluk.
 - uvedení rozsahu, v jakém jsou tato opatření regulována podle indikátorů dopadu na životní prostředí zmíněných v příloze I nařízení Komise (EU) č. 691/2010.

1.4.4. Pro provozní omezení:

- používání plošných omezení, jako například úsporných pravidel pro pohyby letadel či hlukových kvót;
- zavedené finanční nástroje, jako například letištní poplatky za hluk;
- používání omezení zaměřených na konkrétní letadla, jako například stažení letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance z provozu;
- používání částečných omezení rozlišujících opatření ve dne a v noci.

2. Prognóza vývoje bez nových opatření

- 2.1 Popisy rozvoje letišť (pokud k nim dojde) již schválené a připravené, jako například zvýšená kapacita, výstavba rozjezdové dráhy nebo výstavba terminálu a plánovaná budoucí dopravní skladba a odhadovaný růst.
- 2.2 V případě rozšiřování kapacity letiště přínos provozování této další využitelné kapacity v rámci letecké sítě a daného regionu.
- 2.3 Popis dopadu na hlukovou situaci bez dalších opatření a těch opatření, která jsou již naplánována ke snížení dopadu hluku ve stejném období.
- 2.4 Prognóza vývoje ochranných hlukových pásem– včetně odhadu počtu osob, které budou pravděpodobně postiženy hlukem z letadel – je třeba rozlišovat mezi staršími obytnými oblastmi a nově budovanými obytnými oblastmi.
- 2.5 Hodnocení následků a případných nákladů v případě nepřijetí opatření pro zmírnění účinků zvýšeného hluku – pokud se toto zvýšení očekává.

3. Posouzení dodatečných opatření

- 3.1 Nástin možných dodatečných opatření a uvedení hlavních důvodů pro jejich výběr. Popis těchto opatření zvolených pro další analýzu a informace o výsledku analýzy rentability, zejména o nákladech na zavedení těchto opatření; počet osob majících z toho užitek a časový rámec; přehled jednotlivých opatření z hlediska jejich celkové účinnosti.

- 3.2 Přehled možných dopadů navrhovaných opatření na životní prostředí a konkurenci na další letiště, provozovatele a další zúčastněné osoby.
- 3.3 Důvody rozhodnutí pro přednostní volbu.
- 3.4 Netechnický souhrn.

PŘÍLOHA II

Posouzení rentability provozních omezení ke snížení hluku

Rentabilita zamýšlených provozních omezení ke snížení hluku bude pokud možno kvantifikovatelným způsobem posuzována s přihlédnutím k následujícím aspektům:

- 1) očekávanému přínosu zamýšlených opatření z hlediska snížení hluku nyní a v budoucnu;
- 2) bezpečnosti letového provozu včetně rizik pro třetí strany;
- 3) kapacitě daného letiště;
- 4) dopadům na evropskou leteckou síť.

Příslušné orgány mohou kromě toho přihlédnout také k následujícím faktorům:

- 1) zdraví a bezpečnosti místních obyvatel žijících v okolí daného letiště;
- 2) udržitelnosti v oblasti životního prostředí včetně vzájemné závislosti mezi hlukem a emisemi;
- 3) přímým, nepřímým a katalytickým dopadům na zaměstnanost.