

32002L0030

L 85/40

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

28.3.2002

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 Společenství

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽⁴⁾,

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 Společenství, 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.
- (3) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) vypracovala novou přísnější normu pro vydávání osvědčení hlukové způsobilosti, definovanou v části II hlavě 4 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, jež v dlouhodobém výhledu přispěje ke snížení hlukosti prostředí v okolí letišť.
- (4) Normy hlavy 4 byly stanoveny pro účely vydávání osvědčení letadel, a nikoli jako základ pro provozní omezení.
- (5) Postupné odstranění letadel kapitoly 2 na základě směrnice Rady 92/14/EHS ze dne 2. března 1992

o omezení provozu letadel uvedených v části II kapitoly 2 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, druhé vydání (1988) ⁽⁵⁾ bude dokončeno 1. dubna 2002 a bude třeba učinit nová opatření k zamezení zhoršování hlukosti prostředí po roce 2002 při předpokladu stálého růstu letecké dopravy v Evropě.

- (6) Používání letadel s lepším provedením z hlediska vlivů na životní prostředí může přispět k účinnějšímu využití dostupné kapacity letišť a přispět k rozvoji infrastruktury letišť v souladu s požadavky trhu.
- (7) Přijetí společného rámce pravidel a postupů pro zavedení provozních omezení na letištích Společenství jako součást vyváženého přístupu k regulaci hluku pomůže zabezpečit požadavky vnitřního trhu zavedením podobných provozních omezení na letištích s obecně srovnatelnými problémy s hlukem. Tento rámec zahrnuje posouzení dopadu hluku na letiště a přezkoumání možných opatření ke zmírnění tohoto dopadu a výběr vhodných opatření na zmírnění hluku s cílem dosažení maximálního přínosu pro životní prostředí při co největší efektivnosti nákladů.
- (8) Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství ⁽⁶⁾ stanoví mimo jiné v člancích 8 a 9 zveřejňování a přezkum nových provozních omezení: vztah uvedených ustanovení s touto směrnicí je třeba upřesnit.
- (9) Je třeba uznat oprávněný zájem odvětví letecké dopravy na používání cenově výhodných řešení, která splňují cíle regulace hluku.
- (10) 33. shromáždění ICAO přijalo rezoluci A33/7, kterou se zavádí pojem „vyváženého přístupu“ k regulaci hluku, jenž tvoří metodu přístupu k regulaci hluku zahrnující mezinárodní pravidla pro zavedení provozních omezení specifických pro jednotlivá letiště. Pojem „vyváženého přístupu“ k regulaci hluku z letecké dopravy se skládá ze čtyř základních prvků a vyžaduje pečlivé posouzení

⁽¹⁾ Úř. věst. C 75 E, 26. 3. 2002, s. 318.

⁽²⁾ Stanovisko ze dne 20. března 2002 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽³⁾ Stanovisko ze dne 14. března 2002 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 13. března 2002 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne 26. března 2002.

⁽⁵⁾ Úč. věst. L 76, 23.3.1992, s. 21. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 991/2001 (Úř. věst. L 138, 22.5.2001, s. 12).

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8.

- všech možných řešení zmírnění hluku včetně snížení hluku letadel u zdroje, územního plánování a územní správy, méně hlučných provozních postupů a provozních omezení, aniž jsou dotčeny použitelné právní závazky, stávající dohody, platné právní předpisy a zavedené politiky.
- (11) „Vyvážený přístup“ je významným krokem k omezení hluku. Avšak má-li být dosaženo účinného a udržitelného snížení hluku, jsou rovněž nezbytné přísnější technické normy, například přísnější normy hluku pro letadla v kombinaci s opatřeními pro zastavení provozu hlučných letadel.
- (12) Směrnice Evropského parlamentu a Rady o posuzování a regulaci hluku v životním prostředí ⁽¹⁾, která je horizontálním opatřením zahrnujícím všechny typy dopravy, zavádí společný přístup k posuzování a regulaci hluku v životním prostředí. Je zaměřena na sledování problémů životního prostředí, způsobených hlukem ve velkých aglomeracích a v blízkosti hlavních dopravních infrastruktur, včetně letišť, na informování veřejnosti o hluku v životním prostředí a jeho vlivu na obyvatelstvo a na požadavku, aby příslušné orgány vypracovaly akční plány na prevenci a snižování hluku v životním prostředí, je-li to třeba, a na zachování kvality zvuku v životním prostředí tam, kde je dobrá.
- (13) Směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí ⁽²⁾ již obsahuje ustanovení o komplexním posuzování projektů letišť včetně zmírnění hluku. Lze mít za to, že tím jsou částečně splněny požadavky této směrnice na posuzování záměrů rozšiřování infrastruktury letišť.
- (14) Takové posouzení může prokázat, že cílů lze dosáhnout pouze omezením nové dopravy postupným vyřazováním letadel, která nepatrně nedosahují norem hlavy 3 pro vydání osvědčení hlukové způsobilosti z provozu.
- (15) Specifické problémy s hlukem na letištích umístěných ve středu velkých městských aglomerací (dále jen „městská letiště“) by měly být uznány jako důvod pro přísnější normy.
- (16) Je třeba dokončit seznam uvádějící městská letiště na základě informací poskytnutých členskými státy.
- (17) Rozšíření infrastruktury letišť by měla být usnadněna s ohledem na zajištění udržitelného rozvoje letecké dopravy.
- (18) Je třeba umožnit další používání stávajících specifických opatření ke snížení hluku na některých letištích a povolit některé technické změny dílčích provozních omezení.
- (19) Nepřiměřenému hospodářskému tlaku na provozovatele z rozvojových zemí se tam, kde je třeba, lze vyhnout povolením výjimek, jež musí obsahovat opatření proti zneužití.
- (20) Je třeba zajistit transparentnost a konzultace se všemi zúčastněnými osobami, pokud jde o návrhy opatření týkajících se hluku, včetně zavádění nových provozních omezení.
- (21) Provozovatelům mělo být včas předem oznámeno zavedení nových provozních omezení.
- (22) Je třeba přijmout předpisy k zajištění práva odvolat se proti zavedení provozních omezení k odvolacímu orgánu, kterým může být soud.
- (23) Tato směrnice je v souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality, stanovenými v článku 5 Smlouvy. Zavedení provozních omezení na letištích Společenství může přispět k cíli předejít zhoršování hluku v okolí letišť, může však vést k narušení hospodářské soutěže. Společenství proto může cíle účinněji dosáhnout pomocí harmonizovaných pravidel pro zavádění provozních omezení v rámci opatření na zmírnění hluku. Směrnice se omezuje na minimum potřebné k dosažení uvedeného cíle a nepřekračuje rámec toho, co je pro tento účel nezbytné.
- (24) Opatření nezbytná k provádění této směrnice by měla být přijímána v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽³⁾.
- (25) Tato směrnice nahrazuje nařízení Rady (ES) č. 925/1999 ze dne 29. dubna 1999 o registraci a provozu určitých typů civilních podzvukových proudových letadel uvnitř Společenství, která byla upravena a bylo jim znovu vydáno osvědčení o splnění norem části II kapitoly 3 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, třetí vydání (červenec 1993) ⁽⁴⁾. Uvedené nařízení by proto mělo být zrušeno,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je

- a) stanovit pravidla Společenství pro usnadnění zavádění stejnorodých provozních omezení na úrovni letiště za účelem omezení nebo snížení počtu osob postižených škodlivými účinky hluku;

⁽¹⁾ Tato směrnice je navržena a bude používána po svém přijetí.

⁽²⁾ Úř. věst. L 175, 5.7.1985, s. 40. Směrnice ve znění směrnice Rady 97/11/ES, (Úř. věst. L 73, 14.3.1997, s. 5).

⁽³⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 115, 4.5.1999, s. 1.

- b) vytvořit rámec zajišťující požadavky vnitřního trhu;
- c) podporovat další rozvoj kapacity letišť s ohledem na životní prostředí;
- d) usnadnit dosažení vymezených cílů snížení hluku na úrovni jednotlivých letišť;
- e) umožnit volbu opatření z dostupných opatření s cílem dosažení maximálního prospěchu pro životní prostředí při maximální efektivnosti nákladů.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se:

- a) „letišťem“ rozumí civilní letiště ve Společenství s více než 50 000 pohyby civilních podzvukových proudových letadel za kalendářní rok (pohybem se rozumí start nebo přistání), přičemž se bere v úvahu průměr za poslední tři kalendářní roky před zavedením pravidel této směrnice na daném letišti;
- b) „městským letišťem“ rozumí letiště, kde žádná rozjezdová dráha nemá použitelnou délku rozjezdu větší než 2 000 metrů a které provozuje pouze letecké linky mezi evropskými státy nebo uvnitř evropských států, nacházející se ve středu velké městské aglomerace nebo tam, kde je značný počet osob objektivně obtěžován hlukem z provozu letišť a kde jakýkoli další nárůst počtu letů znamená zvláště vysokou hlukovou zátěž s ohledem na extrémní stav hluku. Tato letiště jsou uvedena v příloze I. Uvedená příloha může být změněna postupem podle čl. 13 odst. 3;
- c) „civilními podzvukovými proudovými letadly“ rozumějí letadla s nejvyšší vzletovou hmotností 34 000 kg nebo větší nebo letadla s osvědčením pro maximální počet míst pro cestující pro daný typ větší než 19, přičemž se nezačítávají místa určená pro posádku;
- d) „letadly téměř vyhovujícími předpisům“ rozumějí civilní podzvuková proudová letadla, která splňují hodnoty pro vydání osvědčení stanovené ve svazku 1 části II hlavě 3 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví kumulativní mezní hodnotou nepřesahující 5 EPNdB (decibely skutečně vnímaného hluku), kde kumulativní mezní hodnota je hodnota vyjádřená v EPNdB získaná jako součet jednotlivých mezních hodnot (tj. rozdílů mezi hladinou hluku, pro kterou bylo vydáno osvědčení, a nejvyšší přípustnou hladinou hluku) na třech referenčních měřicích bodech, jak je stanoveno ve svazku 1 části II hlavě 3 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví;
- e) „provozními omezeními“ rozumějí opatření ke snížení hluku omezující nebo snižující přístup civilních podzvukových proudových letadel na letiště. Může jít o provozní omezení zaměřená na stažení letadel téměř vyhovujících předpisům z provozu na určitých letištích nebo o částečná provozní omezení, která omezují provoz civilních podzvukových letadel v závislosti na období;

- f) „zúčastněnými osobami“ rozumějí fyzické nebo právnické osoby, které jsou nebo mohou být dotčeny nebo mají oprávněný zájem na zavedení opatření ke snížení hluku včetně provozních omezení;
- g) „vyváženým přístupem“ rozumí přístup, kdy členské státy posuzují možná opatření k řešení problému hluku z provozu letišť na svém území, zejména očekávaný účinek snížení hluku letadel u zdroje, územního plánování a správy, méně hlučných provozních postupů a provozních omezení.

Článek 3

Příslušné orgány

Členské státy zajistí existenci orgánů příslušných pro otázky spadající do oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Obecná pravidla regulace hluku z letecké dopravy

1. Členské státy přijmou vyvážený přístup řešení problému hluku z provozu letišť. Rovněž mohou zvážit možnosti uplatnění ekonomických pobídek v rámci opatření ke snížení hluku.
2. Při zvažování provozních omezení příslušné orgány zohlední pravděpodobné náklady a přínosy různých možných opatření a vlastností jednotlivých letišť.
3. Opatření nebo soubory opatření přijaté na základě této směrnice nesmějí být více omezující, než je nezbytné k dosažení cílů ochrany životního prostředí stanovených pro příslušné letiště. Nesmějí být diskriminující na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckého dopravce či výrobce letadel.
4. Provozní omezení výkonu je založeno na hluku působeném letadlem stanoveném postupem vydávání osvědčení provedeným v souladu se svazkem 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, třetí vydání (červenec 1993).

Článek 5

Pravidla posuzování

1. Při zvažování rozhodnutí o provozních omezeních je třeba přiměřeně a podle možností zohlednit informace uvedené v příloze II týkající se daných provozních omezení a vlastností letišť.

2. Pokud projekty letiště podléhají posuzování vlivů na životní prostředí na základě směrnice 85/337/EHS, považuje se posouzení provedené podle uvedené směrnice za splnění odstavce 1, zohlední-li co nejvíce informace uvedené v příloze II této směrnice.

Článek 6

Pravidla pro zavedení provozních omezení zaměřených na vyřazení letadel téměř vyhovujících předpisům

1. Pokud posouzení všech možných opatření včetně provozních omezení dílčí povahy prováděné podle článku 5 prokáže, že dosažení cílů této směrnice vyžaduje zavedení omezení zaměřených na vyřazení letadel téměř vyhovujících předpisům, použijí se na daném letišti místo postupu stanoveného v článku 9 nařízení (EHS) č. 2408/92 tato pravidla:

- a) šest měsíců po dokončení posouzení a rozhodnutí o zavedení provozních omezení se na daném letišti nepřípouští kromě letů již provozovaných v odpovídajícím období předchozího roku žádné další lety s letadly téměř vyhovujícími předpisům;
- b) nejdříve šest měsíců poté může být požadováno, aby každý provozovatel snížil počet pohybů jeho letadel téměř vyhovujících předpisům, která obsluhují dané letiště, ročně o nejvýše 20 % počátečního celkového počtu těchto pohybů.

2. S výhradou pravidel pro posuzování podle článku 5 mohou městská letiště uvedená v příloze I zavést přísnější opatření, pokud jde o definici letadel téměř vyhovujících předpisům, za předpokladu, že tato opatření nepostihnou civilní podzvuková proudová letadla, která podle vydaného nebo obnoveného osvědčení splňují normy hluku stanovené v svazku I části II kapitoly 4 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví.

Článek 7

Platná provozní omezení

Článek 5 se nevztahuje na

- a) provozní omezení již zavedená ke dni vstupu této směrnice v platnost;
- b) nepodstatné technické změny provozních omezení dílčí povahy, které nemají žádný významný dopad na náklady provozovatelů letadel na daném letišti Společenství a které byly zavedeny po dni vstupu této směrnice v platnost.

Článek 8

Výjimky pro letadla registrovaná v rozvojových zemích

Letadla téměř vyhovující předpisům registrovaná v rozvojových zemích jsou po dobu 10 let po vstupu v platnost této směrnice vyňata z článku 6, pokud

- a) tato letadla, kterým je vydáno osvědčení o hlukové způsobilosti podle kritérií stanovených ve svazku I části II hlavě 3 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, byla používána na daném letišti ve Společenství v období mezi 1. lednem 1996 a 31. prosincem 2001 (dále jen „referenční období“) a
- b) tato letadla byla v referenčním období registrována v dané rozvojové zemi a jsou dále provozována fyzickou nebo právníkem osobou usazenou v této zemi.

Článek 9

Výjimky pro provoz letadel výjimečné povahy

V jednotlivých případech mohou členské státy na letištích umístěných na jejich území povolit dočasné používání letadel téměř vyhovujících předpisům, která nesmějí být provozována na základě ostatních ustanovení této směrnice.

Tato 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

Konzultace a transparentnost

Členské státy pro použití článků 5 a 6 zajistí stanovení postupů pro projednávání se zúčastněnými osobami v souladu s použitelnými vnitrostátními právními předpisy.

Článek 11

Předběžné oznámení

1. Členské státy zajistí, aby při zavádění jakýchkoli nových provozních omezení všechny zúčastněné osoby obdržely veřejné oznámení obsahující vysvětlení důvodů k zavedení těchto omezení, s přihlédnutím ke vhodným prvkům vyváženého přístupu

- a) šest měsíců před vstupem opatření podle čl. 6 odst. 1 písm. a) v platnost;

b) jeden rok před vstupem opatření podle čl. 6 odst. 1 písm. b) a odst. 2 v platnost;

c) dva měsíce před termínem konference o letovém plánu na dané plánovací období v případě opatření podle článku 6.

2. Členské státy neprodleně sdělí ostatním členským státům a Komisi jakákoli nová provozní omezení přijatá ve smyslu této směrnice, která se rozhodnou zavést na letišti na svém území.

Článek 12

Právo na podání opravných prostředků

Členské státy zaručují v souladu s vnitrostátními právními předpisy a postupy právo na podání opravných prostředků proti opatřením přijatým podle článku 6 a čl. 7 písm. b) k odvolacímu orgánu jinému než orgán, který přijal sporné opatření.

Článek 13

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 11 nařízení (EHS) č. 2408/92.

2. Komise může výbor konzultovat v jakýchkoli záležitostech týkajících se uplatňování této směrnice.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

4. Výbor vezme na vědomí hodnocení provedená členskými státy podle článku 5 a opatření přijatá nebo připravovaná na základě těchto hodnocení.

Článek 14

Informace a přezkoumání

Členské státy na požádání podají Komisi informace o uplatňování této směrnice.

Nejpozději do pěti let po vstupu této směrnice v platnost předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice.

Ke zprávě připojí případné návrhy na přezkoumání směrnice.

Zpráva obsahuje hodnocení účinků této směrnice, zejména potřeby pozměnit definici letadel téměř vyhovujících předpisům stanovenou v čl. 2 písm. d) ve prospěch přísnějších požadavků.

Článek 15

Zrušující ustanovení

Nařízení (ES) č. 925/1999 se zrušuje ke dni vstupu této směrnice v platnost.

Článek 16

Provedení

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 28. září 2003. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Článek 17

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 18

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 26. března 2002.

Za Evropský parlament

předseda

P. COX

Za Radu

předseda

F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

*PŘÍLOHA I***Seznam městských letišť**

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

—

PŘÍLOHA II

Informace podle čl. 5 odst. 1

1. Aktuální soupis
 - 1.1. Popis letiště včetně údajů o jeho kapacitě, umístění, okolí, rozsahu a skladbě letecké dopravy a struktuře rozjezdových drah.
 - 1.2. Popis cílů letiště ohledně životního prostředí a vnitrostátních souvislostí.
 - 1.3. Podrobné informace o ochranných hlukových pásmech za současný a předchozí rok — včetně odhadu počtu osob postižených hlukem z letadel. Popis použité výpočetní metody k vypracování křivek stejné hladiny hluku.
 - 1.4. Popis již zavedených opatření ke snížení hluku z letadel: například údaje o územním plánování a uspořádání využití půdy; programy protihlukové izolace; provozní postupy jako například PANS-OPS; provozní omezení jako například mezní hodnoty hluku, noční mezní hodnoty a zákazy, poplatky za hluk; přednostní používání rozjezdových drah, preference letových tras z hlediska ochrany proti hluku a monitorování hluku.
2. Prognóza vývoje bez nových opatření
 - 2.1. Popisy rozvoje letišť (pokud k nim dojde) již schválené a naplánované, jako například zvýšená kapacita, výstavba rozjezdové dráhy a/nebo výstavba terminálu a plánovaný budoucí dopravní skladba a odhadovaný růst.
 - 2.2. V případě rozšiřování kapacity letiště přínos provozování této další využitelné kapacity.
 - 2.3. Popis dopadu na hlukovou situaci bez dalších opatření a těch opatření, která jsou již naplánována ke snížení dopadu hluku v témž období.
 - 2.4. Prognóza vývoje křivek rovnocenné hladiny hluku — 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 důsledků a případných nákladů v případě nepřijetí opatření na zmírnění účinků zvýšeného hluku — pokud se toto zvýšení očekává.
3. Posouzení dodatečných opatření
 - 3.1. Nástin dodatečných opatření v rámci různých alternativ uvedených v čl. 4 odst. 1 a zejména uvedení hlavních důvodů pro jejich výběr. Popis těchto opatření zvolených pro další analýzu a úplnější informace o nákladech na zavedení těchto opatření; počet osob majících z toho užitek a časový rámc; přehled jednotlivých opatření z hlediska jejich celkové účinnosti.
 - 3.2. Posouzení efektivity či přínosu nákladů nebo zavedení zvláštních opatření se zřetelem na sociálně-ekonomické dopady opatření týkajících se uživatelů letiště: provozovatele (osobní a nákladní dopravy), cestujících a obcí v okolí letišť.
 - 3.3. Přehled možných dopadů navrhovaných opatření na životní prostředí a konkurenci na další letiště, provozovatele a další zúčastněné osoby.
 - 3.4. Důvody rozhodnutí pro preferenční volbu.
 - 3.5. Netechnický souhrn.
4. Vztah ke směrnici Evropského parlamentu a Rady o posuzování a snižování hluku v životním prostředí
 - 4.1. Pokud byly vypracovány hlukové mapy nebo akční plány podle uvedené směrnice, použijí se z nich informace požadované v této příloze.
 - 4.2. Posouzení hlukové zátěže (tedy stanovení ochranných hlukových pásem a počtu postižených osob) se provede s použitím alespoň souhrnných ukazatelů hluku L_{den} a L_{night} členění stanoveném ve výše uvedené směrnici, jsou-li dostupné.