

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 598/2014**ze dne 16. dubna 2014****o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie
v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Hlavním cílem společné dopravní politiky je udržitelný rozvoj. Ten vyžaduje integrovaný přístup zaměřený jak na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, tak na ochranu životního prostředí.
- (2) Udržitelný rozvoj letecké dopravy vyžaduje zavedení opatření zaměřených na omezení dopadu hluku letadel na letištích Unie. Tato opatření by měla zlepšit situaci týkající se hluku okolo evropských letišť s cílem zachovat nebo zvýšit kvalitu života občanů v sousedství a podpořit slučitelnost mezi leteckými činnostmi a obytnými oblastmi, zejména pokud jde o noční lety.
- (3) Rezoluce A33/7 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) zavádí koncept „vyváženého přístupu“ k regulaci hluku (dále jen „vyvážený přístup“) a stanoví ucelenou metodu k řešení problematiky hluku z letecké dopravy. Vyvážený přístup by měl zůstat základem regulace hluku v letectví jakožto globálním odvětví. Vyvážený přístup respektuje a nepředjímá příslušné právní závazky, stávající dohody, současné právní předpisy a zavedené politiky. Začlenění mezinárodních pravidel vyváženého přístupu do tohoto nařízení by mělo podstatně snížit riziko mezinárodních sporů v případech, že by provozní omezení ke snížení hluku mohla mít vliv na dopravce ze třetích zemí.
- (4) Po odstranění nejhluchnějších letadel na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ⁽⁴⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/93/ES ⁽⁵⁾, je nutná aktualizace toho, jak využívat opatření spočívající v provozních omezeních, jež orgánům umožní vypořádat se se stávajícími nejhluchnějšími letadly, aby se zlepšila hluková situace v okolí letišť Unie v rámci mezinárodního rámce vyváženého přístupu.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 181, 21.6.2012, s. 173.

⁽²⁾ Úř. věst. C 277, 13.9.2012, s. 110.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 12. prosince 2012 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 24. března 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Postoj Evropského parlamentu ze dne 15. dubna 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ 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 (Úř. věst. L 85, 28.3.2002, s. 40).

⁽⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/93/ES ze dne 12. prosince 2006 o regulaci provozu letadel uvedených v části II kapitoly 3 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, druhé vydání (1988) (kodifikované znění) (Úř. věst. L 374, 27.12.2006, s. 1).

- (5) Zpráva Komise ze dne 15. února 2008 nazvaná „Provozní omezení ke snížení hluku na letištích EU“ zdůraznila nutnost vyjasnit v textu směrnice 2002/30/ES rozdělení odpovědnosti i konkrétní povinnosti a práva zúčastněných stran v průběhu procesu posuzování hluku, aby se zajistilo, že k dosažení cílů týkajících se snížení hluku v případě každého letiště budou učiněna nákladově efektivní opatření.
- (6) Zavádění provozních omezení členskými státy na jednotlivých letištích Unie na základě přístupu případ od případu při omezení kapacity letišť může přispět ke zlepšení hlukové situace v jejich okolí. Existuje tu však možnost, že neefektivní využívání stávající kapacity způsobí narušení hospodářské soutěže či omezení celkové výkonnosti letecké sítě Unie. Jelikož specifického cíle tohoto nařízení, totiž snížení hluku, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale spíše jich prostřednictvím harmonizovaných pravidel týkajících se postupu pro zavádění provozních omezení v rámci procesu regulace hluku může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedeného cíle. Tato harmonizovaná metoda nestanoví kvalitativní cíle pro snížení hluku, které nadále vycházejí ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES⁽¹⁾ nebo jiných příslušných pravidel Unie nebo právních předpisů v rámci každého členského státu, ani nepředjímá výběr konkrétních opatření.
- (7) Toto nařízení by se mělo vztahovat pouze na členské státy, v nichž se nachází letiště s více než 50 000 pohyby civilních letadel za kalendářní rok, pokud je na takovém letišti zvažováno zavedení provozních omezení souvisejících s hlukem.
- (8) Toto nařízení by se mělo vztahovat na letadla využívaná pro civilní letectví. Nemělo by se vztahovat na taková letadla, jako jsou letadla vojenská a letadla účastníci se celních, policejních a protipožárních operací. Kromě toho by měly být z působnosti tohoto nařízení vyňaty různé případy operací výjimečné povahy, jako jsou lety pro naléhavé humanitární účely nebo pátrací a záchranné akce v nouzových situacích, lety pro lékařskou pomoc a pomoc při katastrofách.
- (9) Ačkoli by posouzení hluku měla probíhat pravidelně v souladu se směrnicí 2002/49/ES, k dalším opatřením ke zmírnění hluku by tato posouzení měla vést pouze tehdy, pokud současný soubor opatření zmírňujících hluk nespĺňuje cíle pro zmírnění hluku, a to při zohlednění očekávaného rozvoje letiště. Pro letiště, u nichž byl zjištěn problém s hlukem, by měla být určována další opatření ke zmírnění hluku v souladu s metodikou vyváženého přístupu. Aby se zajistilo široké uplatňování vyváženého přístupu v rámci Evropské unie, doporučuje se jeho použití, kdykoli je to jednotlivými dotčenými členskými státy považováno za vhodné, a to i nad rámec oblasti působnosti tohoto nařízení. Provozní opatření ke snížení hluku by měla být zaváděna pouze v případech, že jiná opatření vyváženého přístupu nejsou dostatečná pro dosažení specifických cílů pro snížení hluku.
- (10) 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 nákladově nejefektivnějším způsobem, a vyžaduje tak pouze porovnání nákladů. Toto nařízení by nemělo bránit členským státům ve využití analýzy nákladů a přínosů, je-li to vhodné.
- (11) Vzhledem k významu zdravotních aspektů ve vztahu k problémům s hlukem je proto důležité, aby byly tyto aspekty zohledněny konzistentním způsobem na všech letištích při rozhodování o cílech snížení hluku, a to s ohledem na existenci společných pravidel Unie v této oblasti. Zdravotní aspekty by proto měly být posouzeny v souladu s právními předpisy Unie o hodnocení dopadů hluku.
- (12) Posouzení hluku by měla být založena na objektivních a měřitelných kritériích společných všem členským státům a měla by vycházet ze stávajících dostupných informací, jako jsou informace vyplývající z provádění směrnice 2002/49/ES. Členské státy by měly zajistit, aby takové informace byly spolehlivé, získané transparentním způsobem a dostupné příslušným orgánům a zúčastněným osobám. Příslušné orgány by měly zavést nezbytné nástroje pro kontrolu.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (13) Příslušný orgán odpovědný za přijímání protihlukových provozních omezení by měl být nezávislý na jakékoli organizaci zapojené do provozu letiště, letecké dopravy nebo poskytování letových navigačních služeb nebo na organizacích zastupujících jejich zájmy a zájmy obyvatel žijících v blízkosti letišť. To by nemělo vést k výkladu, že se od členských států požaduje, aby změnilly své správní struktury a postupy rozhodování.
- (14) Je všeobecně uznáváno, že členské státy rozhodly o provozních omezeních ke snížení hluku dle vnitrostátních právních předpisů vycházejících z vnitrostátně uznávaných metod, které (dosud) nemusí být zcela v souladu s metodou popsanou v oficiální zprávě Evropské konference civilního letectví nazvané „Standardní metoda výpočtu hlukových kontur v okolí civilních letišť“ (ECAC č. 29), ani nevyužívají mezinárodně uznávané údaje o hlučnosti letadel. Účinnost a účelnost provozního omezení by však měly být posuzovány v souladu s metodami popsanými v dokumentu ECAC č. 29 a vyváženým přístupem. Členské státy by tedy měly svá posouzení provozních omezení ve vnitrostátní legislativě uzpůsobit tak, aby zcela odpovídala dokumentu ECAC č. 29.
- (15) Za účelem usnadnění zavedení nových technologií a nových provozních možností letadel a pozemního vybavení je třeba zavést nová a širší vymezení provozních omezení, než jak jsou vymezena ve směrnici 2002/30/ES. Jejich uplatňování by nemělo vést k pozdržení uplatňování provozních opatření, která by mohla okamžitě zmírnit dopad hluku, aniž by to mělo podstatný vliv na provozní kapacitu daného letiště. Taková opatření by proto neměla být považována za nová provozní omezení.
- (16) 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 dány provozovatelům letadel i letišť k dispozici pro provozní účely. Je důležité využívat databázi Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“), obsahující informace o osvědčeních hlukové způsobilosti, jako nástroj pro ověřování platnosti údajů Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) o jednotlivých letech. Tyto údaje jsou již v současnosti systematicky vyžadovány pro účely centrálního uspořádání toku letového provozu, ale nejsou v současnosti dostupné Komisi nebo agentuře a musí být upřesněny pro účely tohoto nařízení a regulace výkonnosti řízení letového provozu. Dobrý přístup k validním modelovaným údajům, určeným v souladu s mezinárodně uznávanými procesy a osvědčenými postupy, by měl zlepšit kvalitu mapování hlukových kontur jednotlivých letišť na podporu politických rozhodnutí.
- (17) Pokud Komise zjistí, že postup použitý pro zavedení provozních omezení souvisejících s hlukem nesplňuje požadavky tohoto nařízení, měla by to oznámit danému příslušnému orgánu, aby se zabránilo nežádoucím dopadům na leteckou bezpečnost, kapacitu letišť a na hospodářskou soutěž. Příslušný orgán by měl toto oznámení Komisi posoudit a měl by před zavedením provozních omezení informovat Komisi o svých záměrech.
- (18) Za účelem zohlednění vyváženého přístupu by pro provozovatele z rozvojových třetích zemí měla být v mimořádných případech stanovena možnost výjimek, bez nichž by tito provozovatelé byli vystaveni nepřiměřené zátěži. Odkaz na „rozvojové země“ je třeba chápat úzce v kontextu civilního letectví, a daný pojem jistě nezahrnuje všechny země, které by jím mohly být v rámci mezinárodního společenství označeny. Zejména je nezbytné zajistit, aby jakékoli výjimky tohoto druhu byly slučitelné se zásadou nediskriminace.
- (19) Aby se zohlednil neustálý technologický pokrok v technologiích motorů a trupů letadel a metody používané k mapování hlukových kontur, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o pravidelnou aktualizaci hlukových norem pro letadla uvedených v tomto nařízení a odkazování na související metody ověřování hlukové způsobilosti, při zohlednění případných změn v příslušných dokumentech ICAO, a aktualizaci odkazu na metodu výpočtu hlukových kontur při zohlednění, je-li to vhodné, změn v příslušných dokumentech ICAO. Dále by měly být změny dokumentu ECAC č. 29 rovněž odpovídajícím způsobem zohledněny pro účely technických aktualizací prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla příslušné konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

- (20) Ačkoli toto nařízení vyžaduje pravidelné posuzování situace ohledně hluku na letištích, takové posouzení nezahrnuje nutně přijetí nových provozních omezení ke snížení hluku ani přezkum stávajících omezení. Toto nařízení proto nebude vyžadovat přezkum provozních omezení ke snížení hluku, která byla ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost již zavedena, včetně provozních omezení, jež vyplývají ze soudních rozhodnutí či mediačních řízení na místní úrovni. Méně významné technické změny opatření, jež nemají podstatné dopady na kapacitu ani provoz letišť, by neměla být považována za nová provozní omezení ke snížení hluku.
- (21) Pokud byl proces konzultací před přijetím určitého provozního omezení ke snížení hluku zahájen postupem podle směrnice 2002/30/ES a tento proces stále probíhá v den vstupu tohoto nařízení v platnost, je vhodné umožnit přijetí konečného rozhodnutí v souladu se směrnicí 2002/30/ES, aby byl zachován pokrok, jehož bylo v rámci daného procesu do té doby dosaženo.
- (22) Vzhledem k nutnosti jednotného používání metody posuzování hluku na leteckém trhu Unie toto nařízení stanoví společná pravidla v oblasti provozních omezení ke snížení hluku.
- (23) Směrnice 2002/30/ES by proto měla být zrušena,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět, cíle a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pro případy, kde byl zjištěn problém s hlukem, postup, který se použije pro konzistentní zavádění provozních omezení ke snížení hluku zohledňujících situaci na jednotlivých letištích s cílem pomoci zlepšit hlukovou situaci a omezit či snížit počet osob významně zasažených případnými škodlivými účinky hluku z letadel, a to v souladu s vyváženým přístupem.
2. Cíle tohoto nařízení jsou:
 - a) usnadnit dosažení konkrétních cílů pro snížení hluku, včetně zdravotních hledisek, na úrovni jednotlivých letišť, při dodržení příslušných pravidel Unie, zejména pravidel stanovených ve směrnice 2002/49/ES, a právních předpisů v každém členském státě;
 - b) umožnit použití provozních omezení 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 operace.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „letadlem“ letadlo s pevnými křídly o maximální certifikované vzletové hmotnosti 34 000 kg nebo více nebo letadlo s osvědčením pro maximální počet 19 nebo více míst pro cestující pro daný typ, přičemž se nezapočítávají místa určená pouze pro posádku;
- 2) „letištěm“ letiště s více než 50 000 pohyby civilních letadel za kalendářní rok (pohybem se rozumí start nebo přistání), na základě průměrného počtu pohybů za poslední tři kalendářní roky před posouzením hluku;

- 3) „vyváženým přístupem“ proces vypracovaný Mezinárodní organizací pro civilní letectví, podle něhož se škála možných opatření, tj. snížení hluku z letadel u zdroje, územní plánování, provozní postupy a provozní omezení ke snížení hluku, systematicky posuzuje za účelem řešení problému hluku nákladově nejefektivnějším způsobem podle konkrétní situace na jednotlivých letištích;
- 4) „letadlem téměř vyhovujícím předpisům“ letadlo, které je osvědčeno podle limitů stanovených ve svazku 1 části II hlavy 3 přílohy 16 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví podepsané dne 7. prosince 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“) kumulativní mezní hodnotou nižší než 8 EPNdB (decibelů skutečně vnímaného hluku) během přechodného období končícího dne 14. června 2020 a kumulativní mezní hodnotou nižší než 10 EPNdB po skončení daného přechodného období, 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 měřících bodech, jak je stanoveno ve svazku 1 části II hlavy 3 přílohy 16 Chicagské úmluvy;
- 5) „opatřením ke snížení hluku“ jakékoli opatření, které má vliv na hluk v okolí letiště, na něž se vztahují zásady vyváženého přístupu, včetně ostatních neprovozních opatření, která mohou mít vliv na počet osob vystavených hluku z letadel;
- 6) „provozními omezeními“ opatření ke snížení hluku, která omezují přístup letadel na letiště či snižují jeho provozní kapacitu, včetně provozních omezení zaměřených na stažení letadel téměř vyhovujících předpisům z provozu na určitých letištích nebo částečných provozních omezení, která se vztahují například na stanovenou dobu během dne nebo pouze na některé letištní dráhy.

Článek 3

Příslušné orgány

1. Členský stát, v němž se nachází letiště ve smyslu čl. 2 bodu 2, určí jeden či více příslušných orgánů odpovědných za postup, který se použije pro přijímání provozních omezení.
2. Příslušné orgány musí být nezávislé na jakékoli organizaci, jež by mohla být opatřeními ke snížení hluku dotčena. Této nezávislosti lze dosáhnout prostřednictvím funkčního oddělení.
3. Členské státy včas oznámí Komisi názvy a adresy určených příslušných orgánů uvedených v odstavci 1. Komise tyto informace zveřejní.

Článek 4

Právo na podání opravných prostředků

1. Členské státy v souladu s vnitrostátními právními předpisy a postupy zajistí právo na podání opravného prostředku proti provozním omezením přijatým podle tohoto nařízení, a to k odvolacímu orgánu, který není orgánem, který napadené provozní omezení přijal.
2. Členské státy, v nichž se nachází některé letiště ve smyslu čl. 2 bodu 2, včas oznámí Komisi název a adresu určeného odvolacího orgánu uvedeného v odstavci 1 nebo případně opatření zajišťující, že bude odvolací orgán ustaven.

Článek 5

Obecná pravidla regulace hluku z letecké dopravy

1. Členské státy zajistí, aby byla hluková situace na jednotlivých letištích ve smyslu čl. 2 bodu 2 hodnocena podle směrnice 2002/49/ES.

2. Členské státy zajistí, aby byl přijat vyvážený přístup k regulaci hluku z letadel na letištích, kde byl identifikován problém hluku. Za tímto účelem zajistí, aby:

- a) byl pro dané letiště vymezen cíl týkající se snížení hluku, v případě potřeby s přihlédnutím k článku 8 a příloze V směrnice 2002/49/ES;
- b) byla určena možná opatření ke zmírnění dopadu hluku;
- c) byla důkladně zhodnocena pravděpodobná nákladová efektivita opatření ke snížení hluku;
- d) byla zvolena opatření zohledňující veřejný zájem v oblasti letecké dopravy, pokud jde o vyhlídky budoucího rozvoje letišť, bez negativního dopadu na bezpečnost;
- e) byly ohledně zamýšlených opatření transparentním způsobem konzultovány zúčastněné strany;
- f) byla přijímána příslušná opatření a byly o nich k dispozici dostatečné informace;
- g) byla prováděna příslušná opatření a
- h) bylo zajištěno řešení sporů.

3. Členské státy při přijímání opatření ke snížení hluku zajistí, aby byl s cílem určit nákladově nejefektivnější opatření či soubor opatření zvážen následující soubor možných opatření:

- a) předvídatelný dopad snížení hluku z letadel u zdroje;
- b) územní plánování a správa;
- c) provozní postupy vedoucí ke snížení hluku;
- d) neuplatňovat provozní omezení jako první možnost, ale pouze po zvážení ostatních opatření v rámci vyváženého přístupu.

Možná opatření mohou v případě potřeby zahrnovat stažení téměř vyhovujících předpisů z provozu. Členské státy nebo případně řídicí orgány letišť mohou během přechodného období podle čl. 2 bodu 4 poskytnout ekonomické pobídky, aby povzbudily provozovatele letadel k používání méně hlučných letadel. Tyto ekonomické pobídky musí být v souladu s příslušnými pravidly pro státní podporu.

4. Opatření mohou být v rámci vyváženého přístupu rozlišena podle typu letadla, hlučnosti letadla, využití letiště a zařízení pro leteckou navigaci, dráhy letu nebo dotčeného časového rámce.

5. Aniž je dotčen odstavec 4, provozní omezení, jež mají podobu stažení letadel téměř vyhovujících předpisům z provozu, nesmějí mít dopad na civilní podzvuková letadla, která vyhovují, buď na základě původně vydaného, či opětovně vydaného osvědčení, hlukovým normám stanoveným ve svazku 1 části II hlavy 4 přílohy 16 Chicagské úmluvy.

6. Opatření či soubory opatření přijatá v souladu s tímto nařízením pro dané letiště nesmějí být více omezující, než je nezbytné k dosažení cílů týkajících se snížení hluku ve venkovním prostředí stanoveným pro toto letiště. Provozní omezení nesmějí být diskriminující, zejména na základě státní příslušnosti nebo totožnosti, ani svévolná.

Článek 6

Pravidla posuzování hluku

1. Příslušné orgány zajistí, aby byla pravidelně posuzována hluková situace na letištích, za něž jsou odpovědné, v souladu se směrnicí 2002/49/ES a s platnými právními předpisy v každém členském státě. Příslušné orgány mohou požádat o podporu ze strany orgánu pro kontrolu výkonosti uvedeného v článku 3 nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ⁽¹⁾.

2. Pokud z posouzení uvedeného v odstavci 1 vyplývá, že pro řešení problému hluku na daném letišti budou zřejmě zapotřebí nová opatření spočívající v provozních omezeních, příslušné orgány zajistí, aby:

- a) byly před zavedením provozních omezení použity metoda, ukazatele a informace uvedené v příloze I tak, aby byl náležitě zohledněn podíl jednotlivých druhů opatření v rámci vyváženého přístupu;
- b) za účelem posouzení opatření ke zmírnění hluku byla na patřičné úrovni navázána technická spolupráce mezi provozovateli letišť, provozovateli letadel a poskytovateli letových navigačních služeb. Příslušné orgány rovněž zajistí, aby byli konzultováni místní obyvatelé či jejich zástupci a příslušné místní orgány a aby jim byly poskytnuty technické informace o opatřeních ke zmírnění hluku;
- c) byla v souladu s přílohou II posouzena nákladová efektivnost veškerých nových provozních omezení. Méně významné technické změny opatření, jež nemají podstatné dopady na kapacitu ani provoz letišť, se za nová provozní omezení nepovažují;
- d) postup konzultací se zúčastněnými stranami, který může mít formu mediačního řízení, je zorganizován včas a náležitým způsobem, přičemž je zajištěna otevřenost a transparentnost, pokud jde o údaje a metody výpočtu. Nejméně tři měsíce před přijetím nových provozních omezení k nim mohou zúčastněné strany předkládat připomínky. Mezi zúčastněné strany musí patřit alespoň:
 - i) místní obyvatelé žijící v blízkosti letišť, kteří jsou zasaženi hlukem z letecké dopravy, nebo jejich zástupce a příslušné místní orgány,
 - ii) představitelé místních podniků se sídlem v blízkosti letišť, jejichž činnost je ovlivněna leteckou dopravou a provozem letišť,
 - iii) příslušní provozovatelé letišť,
 - iv) představitelé provozovatelů letadel, kteří mohou být dotčeni opatřeními ke snížení hluku,
 - v) příslušní poskytovatelé letových navigačních služeb,
 - vi) manažer struktury vzdušného prostoru ve smyslu nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ⁽²⁾,
 - vii) případně určený koordinátor letištních časů.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ze dne 29. července 2010, kterým se stanoví systém sledování výkonosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a mění nařízení (ES) č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb (Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a kterým se mění nařízení (EU) č. 691/2010 (Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1).

3. Příslušné orgány sledují a kontrolují provádění provozních omezení a přijímají nezbytná opatření. Zajistí, aby byly obyvatelům žijícím v blízkosti letišť a příslušným místním orgánům zdarma a neprodleně zpřístupněny náležitě informace.

4. K těmto náležitým informacím mohou patřit rovněž:

- a) při dodržení vnitrostátních právních předpisů informace o údajném nesplnění povinností v důsledku změn letových postupů, pokud jde o způsobené dopady a o důvody těchto změn;
- b) obecná kritéria používaná při organizaci a řízení provozu na jednotlivých letištích do té míry, do jaké mohou mít dopad na životní prostředí nebo na hladinu hluku, a
- c) údaje shromážděné systémy měření hluku, jsou-li dostupné.

Článek 7

Informace o hlučnosti letadel

1. Rozhodnutí o provozních omezeních ke snížení hluku je založeno na hlučnosti příslušného letadla stanovené osvědčením vydaným postupem podle svazku 1 přílohy 16 Chicagské úmluvy, šesté vydání z března roku 2011.

2. Na žádost Komise jí provozovatelé letadel sdělí následující informace týkající se hlučnosti svých letadel, která provozují na letištích Unie:

- a) státní příslušnost letadla a jeho registrační značka;
- b) dokumentace týkající se hlučnosti provozovaného letadla spolu se související maximální vzletovou hmotností;
- c) jakákoli úprava letadla, jež má vliv na jeho hlučnost a je uvedena v dokumentaci týkající se hlučnosti.

3. Držitelé typového osvědčení letadla nebo doplňkového typového osvědčení vydaného v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008⁽¹⁾ a právnické či fyzické osoby provozující letadla, pro něž nebylo vydáno žádné typové osvědčení podle uvedeného nařízení, předloží na žádost agentury informace o hlučnosti a výkonnosti letadla pro účely modelování hluku. Agentura stanoví požadované údaje a upřesní, v jaké lhůtě a podobě a jakým způsobem mají být předloženy. Agentura tyto obdržené informace o hlučnosti a výkonnosti letadla pro účely modelování hluku ověří a poskytne je pro účely modelování hluku dalším stranám.

4. Údaje uvedené v odstavcích 2 a 3 se omezí na nezbytně nutný rozsah a jsou poskytovány zdarma, v elektronické podobě a v příslušném formátu, je-li stanoven.

5. Agentura ověří údaje o hlučnosti a výkonnosti letadla pro účely modelování ve vztahu ke svým úkolům vykonávaným v souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

6. Údaje jsou uchovávány v centrální databázi a poskytovány příslušným orgánům, provozovatelům letadel, poskytovatelům letových navigačních služeb a provozovatelům letišť pro provozní účely.

Článek 8

Pravidla pro zavádění provozních omezení

1. Příslušné orgány informují o zavedení provozního omezení pro dané letiště na dané plánovací období členské státy, Komisi a příslušné zúčastněné strany v šestiměsíční lhůtě, jež končí nejpozději dva měsíce před určením koordinačních parametrů pro přidělování letištních časů uvedených v čl. 2 písm. m) nařízení Rady EHS č. 95/93 ⁽¹⁾.
2. Po posouzení provedeném v souladu s článkem 6 musí být k oznámení přiložena písemná zpráva v souladu s požadavky uvedenými v článku 5 uvádějící důvody pro zavedení provozního omezení, cíl týkající se snížení hluku stanovený pro dané letiště, opatření, jež byla za účelem splnění tohoto cíle zvážena, a hodnocení pravděpodobné nákladové efektivity různých zvažovaných opatření, včetně jejich případných přeshraničních dopadů.
3. Na žádost členského státu nebo z vlastní iniciativy může Komise během tří měsíců ode dne obdržení informací podle odstavce 1 postup pro zavedení provozního omezení přezkoumat. Pokud Komise zjistí, že zavedení provozního omezení ke snížení hluku neodpovídá postupu stanovenému v tomto nařízení, může tuto skutečnost oznámit dotčenému příslušnému orgánu. Dotčený příslušný orgán oznámení Komise posoudí a před zavedením provozních omezení informuje Komisi o svých záměrech.
4. V případě, že se provozní omezení týkají stažení letadel téměř vyhovujících předpisům z určitého letiště, nesmí být na tomto letišti po dobu šesti měsíců po daném oznámení podle odstavce 1 povoleny žádné dodatečné služby nad rámec počtu pohybů s letadly téměř vyhovujícími předpisům. Členské státy zajistí, aby příslušné orgány rozhodly o každoročním rozsahu snižování počtu pohybů letadel dotyčných provozovatelů, téměř vyhovující předpisům, na daném letišti, přičemž náležitě přihlédnou ke stáří letadla a ke složení celé flotily. Aniž je dotčen čl. 5 odst. 4, nesmí být tento rozsah větší než 25 % počtu pohybů letadel téměř vyhovujících předpisům pro jednotlivé provozovatele obsluhující dané letiště

Článek 9

Rozvojové země

1. Aby se předešlo nepřiměřené ekonomické zátěži, mohou příslušné orgány stanovit výjimku, pokud jde o provozní omezení ke snížení hluku, pro letadla téměř vyhovující předpisům registrovaná v rozvojových zemích při plném respektování zásady nediskriminace, 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,
 - c) byla po dobu těchto pěti let zapsána v rejstříku příslušné rozvojové země a
 - d) jsou nadále provozována fyzickou či právníčkou osobou usazenou v této zemi.
2. V případě, že členský stát udělí výjimku podle odstavce 1, neprodleně o ní informuje příslušné orgány ostatních členských států a Komisi.

⁽¹⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

Článek 10

Výjimky pro provoz letadel výjimečné povahy

V jednotlivých případech mohou příslušné orgány na letištích, za něž jsou odpovědné, dočasně povolit používání letadel téměř vyhovujících předpisům, která by na základě ustanovení tohoto nařízení jinak nemohla být provozována.

Výjimka je možná pouze při:

- a) takovém použití letadel, které je tak výjimečné povahy, že by neposkytnutí dočasné výjimky nebylo vhodné, včetně letů pro potřeby humanitární pomoci, nebo
- b) neobchodních letech za účelem úprav, opravy nebo údržby.

Článek 11

Akty v přenesené pravomoci

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, pokud jde o:

- a) technické aktualizace norem pro vydávání osvědčení hlukové způsobilosti, stanovené v čl. 5 odst. 5 a čl. 9 odst. 1 písm. a), a postup pro vydávání osvědčení uvedeného v čl. 7 odst. 1;
- b) technické aktualizace metodiky a ukazatelů stanovené v příloze I.

Účelem těchto aktualizací je zohlednit případné změny v příslušných mezinárodních pravidlech.

Článek 12

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 11 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 13. června 2016. Komise vypracuje zprávu o přenesených pravomocích nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 11 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění 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 proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitku ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 13**Informace a přezkoumání**

Členské státy předloží Komisi na její žádost informace o provádění tohoto nařízení.

Do dne 14. června 2021 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 14**Stávající provozní omezení**

Provozní omezení ke snížení hluku, která byla zavedena již přede dnem 13. června 2016, zůstávají v platnosti do doby, než příslušné orgány rozhodnou o jejich přezkumu v souladu s tímto nařízením.

Článek 15**Zrušující ustanovení**

Směrnice 2002/30/ES se zrušuje s účinkem ode dne 13. června 2016.

Článek 16**Přechodná ustanovení**

Bez ohledu na článek 15 tohoto nařízení lze provozní omezení ke snížení hluku přijatá po dni 13. června 2016 přijmout v souladu se směrnicí 2002/30/ES, pokud k tomuto dni probíhal proces konzultací před jejich přijetím a pokud jsou tato omezení přijata nejpozději jeden rok po tomto dni.

Článek 17**Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost dne 13. června 2016.

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

Ve Štrasburku dne 16. dubna 2014

Za Evropský parlament

předseda

M. SCHULZ

Za Radu

předseda

D. KOURKOULAS

PŘÍLOHA I

POSOUZENÍ HLUKOVÉ SITUACE NA LETIŠTI

Metodika:

Príslušné orgány zajistí použití metod posuzování hluku, které byly vypracovány podle zprávy ECAC č. 29 nazvané „Standardní metoda výpočtu hlukových kontur v okolí civilních letišť“, 3. vydání.

Ukazatele:

1. Dopad hluku z letecké dopravy bude popsán minimálně pomocí hlukových indikátorů L_{den} a L_{night} , které jsou definovány a vypočítány v souladu s přílohou I směrnice 2002/49/ES.
2. Mohou být použity další ukazatele hluku, které mají objektivní 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 všech cílů letiště v oblasti životního prostředí a národních specifik. Jeho součástí bude popis cílů letiště týkajících se snížení hluku z letadel.
 - 1.3. Podrobné informace o hlukových konturách za příslušné předchozí roky, včetně odhadu počtu osob postižených hlukem z letadel provedeného v souladu s přílohou II směrnice 2002/49/ES.
 - 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 s odkazem na:
 - 1.4.1. v případě snížení hluku u zdroje:
 - a) informace o stávající letecké flotile a případných očekávaných technologických vylepšeních;
 - b) konkrétní plány na obnovení flotily;
 - 1.4.2. v případě územního plánování a správy:
 - a) zavedené nástroje pro plánování, jako například komplexní plánování či vymezení hlukových zón;
 - b) zavedené nástroje pro snížení hluku, jako například stavební zákony, programy protihlukové izolace či opatření ke snížení počtu oblastí s citlivým využíváním půdy;
 - c) proces konzultací s ohledem na opatření týkající se využívání půdy;
 - d) monitorování nepatřičných územních zásahů.
 - 1.4.3. v případě provozních opatření vedoucích ke snížení hluku, pokud tato opatření neomezují kapacitu letiště:
 - a) používání přednostních rozjezdových a přistávacích drah;
 - b) používání přednostních letových tras z hlediska ochrany proti hluku;

- c) používání protihlukových postupů pro přílety a odlety;
- d) uvedení rozsahu, v jakém jsou tato opatření regulována podle environmentálních ukazatelů zmíněných v příloze I nařízení (EU) č. 691/2010;

1.4.4. v případě provozních omezení:

- a) používání plošných omezení, jako například maximálního povoleného počtu pohybů letadel či hlukových kvót;
- b) používání omezení zaměřených na konkrétní letadla, jako například stažení letadel téměř vyhovujících předpisům z provozu;
- c) používání částečných omezení rozlišujících opatření realizovaná ve dne a v noci;

1.4.5. zavedené finanční nástroje, jako například letištní poplatky za hluk.

2. Prognóza vývoje bez nových opatření

- 2.1. Popis rozvoje letišť (pokud je k dispozici) již schválený a připravený, jako například zvýšená kapacita, výstavba rozjezdové dráhy nebo výstavba terminálu, prognózy přistání a vzletů, plánovaná budoucí dopravní skladba a odhadovaný růst, stejně jako podrobná studie dopadu hluku způsobeného na daném území uvedeným zvýšením kapacity, výstavbou drah či terminálů či změnou trasy letu, přistání a vzletu.
- 2.2. V případě rozšiřování kapacity letiště přínosy vyplývající z poskytnutí této další kapacity v rámci širší letecké sítě a daného regionu.
- 2.3. Popis dopadu na hlukovou situaci bez dalších opatření a popis těch opatření, která jsou již naplánována ke snížení dopadu hluku ve stejném období.
- 2.4. Prognóza vývoje hlukových kontur, včetně odhadu počtu osob, které budou pravděpodobně postiženy hlukem z letadel, která rozlišuje mezi staršími obytnými oblastmi a nově budovanými nebo plánovanými obytnými oblastmi a plánovanými budoucími obytnými oblastmi, kterým již příslušné orgány vydaly povolení.
- 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 nákladové efektivity, zejména o nákladech na zavedení těchto opatření; odhadovaný počet osob majících z uvedených opatření užitek a jejich harmonogram; přehled jednotlivých opatření z hlediska jejich celkové účinnosti.
 - 3.2. Přehled dopadů z hlediska životního prostředí a hospodářské soutěže, jež mohou navrhovaná opatření mít na další letiště, provozovatele a další zúčastněné osoby.
 - 3.3. Důvody pro volbu upřednostňované varianty.
 - 3.4. Věcné shrnutí.
-

PŘÍLOHA II

Posouzení nákladové efektivity provozních omezení ke snížení hluku

Nákladová efektivnost 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 v současné době a v budoucnu;
- 2) bezpečnosti letového provozu včetně rizik pro třetí osoby;
- 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 blízkosti daného letiště;
- 2) udržitelnosti životního prostředí včetně vzájemné závislosti mezi hlukem a emisemi;
- 3) přímým, nepřímým a katalytickým dopadům na zaměstnanost a hospodářství.

Prohlášení Komise k přezkumu směrnice 2002/49/ES

Komise jedná s členskými státy o příloze II směrnice 2002/49/ES (metody výpočtu hluku) s cílem přijmout ji v nadcházejících měsících.

Na základě práce, již v současné době provádí Světová zdravotnická organizace (WHO) v souvislosti s metodikou pro posuzování zdravotních důsledků v souvislosti s dopady hluku, má Komise v úmyslu přezkoumat přílohu III směrnice 2002/49/ES (odhad dopadu na zdraví, vztahy mezi dávkou a účinkem).
