

Středa, 12. prosince 2012

P7_TA(2012)0496

Zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Evropské unie *I**

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 12. prosince 2012 k návrhu 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 2002/30/ES (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398 (COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

(2015/C 434/44)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Parlamentu a Radě (COM(2011)0828),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0456/2011),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na odůvodněná stanoviska předložená francouzským Senátem, německou Spolkovou radou a nizozemským Senátem v rámci protokolu č. 2 o používání zásad subsidiarity a proporcionality uvádějící, že návrh legislativního aktu není v souladu se zásadou subsidiarity,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 28. března 2012 ⁽¹⁾,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 11. května 2012 ⁽²⁾,
 - s ohledem na článek 55 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A7-0372/2012),
1. přijímá svůj postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

P7_TC1-COD(2011)0398

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 12. prosince 2012 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2013 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,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 181, 21.6.2012, s. 173.⁽²⁾ Úř. věst. C 277, 13.9.2012, s. 110.

Středa, 12. prosince 2012

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, 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~~ **hluku** letadel na letištích se specifickými problémy s hlukem **a v jejich okolí**. Mnoho občanů Unie je vystaveno vysoké hladině hluku, což může mít negativní dopady na jejich zdraví, **zejména v případě nočních letů**. [pozn. **návrh 1**]
- (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 Společenství ⁽⁴⁾ 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) ⁽⁵⁾ 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.
- (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 Radě a Evropskému parlamentu ze dne 15. února 2008 nazvaná „Provozní omezení ke snížení hluku na letištích v EU (Zpráva o uplatňování směrnice 2002/30/ES)“ 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 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 tohoto nařízení 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 Evropské unii. Dle zásady proporcionality stanovené ve zmíněném článku toto nařízení nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedených

⁽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.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 85, 28.3.2002, s. 40.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 374, 27.12.2006; s. 1.

Středa, 12. prosince 2012

cílů. Tato harmonizovaná metoda nestanoví kvalitativní cíle pro snížení hluku, které nadále vycházejí ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí⁽¹⁾ nebo jiných evropských, vnitrostátních či místních předpisů, ani nepředjímá výběr konkrétních opatření.

- (6a) ***S cílem omezit nutnost zavádění provozních omezení by měly vnitrostátní akční plány uvedené ve směrnici 2002/49/ES v blízké budoucnosti umožnit přijímání dalších opatření na regulaci hluku mimo oblast letišť, jako jsou například odhlučnění obytných budov a plány zvukové izolace obecně.*** [pozm. návrh 2]
- (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~~ ***cíl zmírnění hluku by měl být zvolen*** porovnáním všech nákladů a přínosů, ~~posouzení efektivity nákladů se zaměřuje na nástroj pro dosažení tohoto cíle nejrentabilnějším způsobem, a vyžaduje tak pouze porovnání nákladů~~ ***by měl být efektivní z hlediska nákladů a měl by zohledňovat zdravotní, ekonomické a sociální aspekty.*** [pozm. návrh 4]
- (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 dočasně~~ ***zhodnotit navrhovaná provozní opatření před jejich provedením.*** [pozm. návrh 5]
- (9a) ***Využívání schválených provozních postupů vedoucích ke zmírnění hluku by mělo zajistit, aby byla zachována nezbytná bezpečnost leteckého provozu, a to s ohledem na veškeré faktory, jež mohou ovlivnit konkrétní provoz. Provozní opatření ke zmírnění hluku nesmí vylučovat nebo zakazovat protiteroristická bezpečnostní opatření.*** [pozm. návrh 6]
- (10) ***V souladu se směrnicí 2002/49/ES by posouzení hluku by měla vycházet ze stávajících dostupných informací a zajistit, aby byly tyto z objektivních a měřitelných kritérií, která budou pro všechny členské státy společná. Dané informace musí být spolehlivé, porovnatelné, a dostupné všem příslušným orgánům a zúčastněným stranám a musí být získány transparentním způsobem. Součástí posouzení by mělo být monitorování nejnovějšího technologického vývoje a výměna nejnovějších poznatků o postupech, jež mají být použity. Příslušné orgány by měly zavést nezbytné nástroje pro kontrolu a vymáhání pravidel. Posouzení hluku by měly provádět nebo kontrolovat vnější orgány, jež jsou nezávislé na provozovateli letišť.*** [pozm. návrh 7]
- (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

(¹) Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

Středa, 12. prosince 2012

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 definice letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance a civilních letadel i aktualizaci odkazu na metodu výpočtu ochranných hlukových pásem~~ **metody a technické zprávy týkající se posuzování hlukové situace na letišti**. 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. **[pozm. návrh 8]**
- (13a) ***Aby byla zabezpečena právní jistota a spolehlivost plánování, neměla by provozní omezení a rozhodnutí o provozu letišť, včetně soudních rozhodnutí a výsledků zprostředkování, která byla před vstupem tohoto nařízení v platnost již zavedena nebo byla zkoumána, spadat do oblasti působnosti tohoto nařízení, ale měla by se řídit stávajícími předpisy.*** **[pozm. návrh 9]**
- (16) Vzhledem k nutnosti jednotného používání metody posuzování hluku na leteckém trhu Unie 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 **a pro případy, kde byl zjištěn problém s hlukem**, s cílem pomoci zlepšit hlukovou situaci a omezit či snížit počet osob ~~vážně postižených škodlivými účinky hluku~~ **hlukem** letadel, a to v souladu s vyváženým přístupem. **[pozm. návrh 11]**
2. Cíle tohoto nařízení jsou:
 - (a) usnadnit dosažení konkrétních cílů pro zmírnění hluku ve venkovním prostředí stanovených v unijních, vnitrostátních ~~i nebo~~ místních předpisech a posoudit jejich provázanost s ostatními environmentálními cíli, **včetně zdravotních aspektů**, na úrovni jednotlivých letišť; a **[pozm. návrh 12]**
 - (b) umožnit výběr nejrentabilnějších opatření ke zmírnění hluku, **a to s ohledem na zdravotní, ekonomické a sociální aspekty**, v souladu s vyváženým přístupem, aby bylo dosaženo udržitelného rozvoje daného letiště a kapacity sítě řízení letového provozu podle přístupu „gate-to-gate“. **[pozm. návrh 44 a 48]**
3. Toto nařízení se vztahuje na ~~letadla využívaná~~ **lety letadel využívaných** pro civilní letectví. **[pozm. návrh 14]**

Nevztahuje se na ~~letadla využívaná~~ **lety letadel využívaných** pro vojenské, celní, policejní či podobné účely. **[pozm. návrh 15]**

Středa, 12. prosince 2012

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~~ **postup stanovený Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) ve svazku 1 části V přílohy 16 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicagské úmluvy)**, 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~~ **co největšího snížení hluku co nejrentabilnějším způsobem, a to s ohledem mimo jiné na zdravotní i ekonomické aspekty**, podle situace na jednotlivých letištích, **aby se tak zajistila ochrana zdraví obyvatel, kteří žijí v okolních oblastech.** [pozm. návrh 45 a 49]
- (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 získalo osvědčení v souladu s hodnotami stanovenými~~ ve svazku 1 části II hlavy 3 přílohy 16 Chicagské úmluvy kumulativní hodnotou tolerance menší než ~~10 EPNdB~~ **8 EPNdB** (decibelů skutečně vnímaného hluku) **během přechodného období čtyř let po ...⁽¹⁾ a kumulativní hodnotou tolerance menší než 10 EPNdB po skončení tohoto přechodného období.** 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~~ **hlavě 3** přílohy 16 Chicagské úmluvy; [pozm. návrh 17]
- (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 neprovozních 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.~~ **se vztahují například na stanovenou denní dobu nebo pouze na některé letištní dráhy.** [pozm. návrh 18]

Článek 3

Příslušné orgány a právo na odvolání

1. Členské státy, **na jejichž území se letiště nachází,** určí **v souladu s vnitrostátními právními předpisy a postupy jeden či více** příslušných orgánů odpovědných za **sledování postupu při** 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 **včas** oznámí Komisi názvy a adresy určených příslušných orgánů a odvolacího orgánu uvedených v odstavci 1. **Komise tyto informace zveřejní.**
4. Členské státy **zajistí právo na odvolání k odvolacímu orgánu proti provozním omezením přijatým podle tohoto nařízení v souladu s vnitrostátními právními předpisy a postupy.** [pozm. návrh 19]

⁽¹⁾ Datum vstupu tohoto nařízení v platnost.

Středa, 12. prosince 2012

Článek 4

Obecná pravidla regulace hluku z letecké dopravy

1. Členské státy ~~přijmou~~ **zavedou** vyvážený přístup k regulaci hluku z letecké dopravy **v rámci oblasti působnosti tohoto nařízení, a to dle konkrétní situace na daném letišti**. Za tímto účelem **posoudí hlukovou situaci na jednotlivých letištích v souladu se směrnicí 2002/49/ES, a to včetně škodlivých účinků na lidské zdraví. Zjistí-li, že existuje problém hluku, potom: [pozm. návrh 20]**

(a) ~~posoudí hlukovou situaci na jednotlivých letištích~~ **zajistí, aby byl pro dané letiště vymezen cíl týkající se zmírnění hluku, případně se zřetelem na článek 8 a přílohu V směrnice 2002/49/EC;**

~~(b) stanoví cíl pro zmírnění hluku ve venkovním prostředí;~~ **[pozm. návrh 21]**

(c) určí možná opatření ke zmírnění dopadů hluku;

(d) ~~zhodnotí~~ **provedou formální a komplexní zhodnocení** pravděpodobnou rentabilitu možných opatření; **[pozm. návrh 22]**

(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 zvažují následující soubor možných opatření:

(a) předvídatelný dopad snížení hluku letadel u zdroje;

(b) územní plánování a správa pozemků;

(c) provozní postupy pro zmírnění hluku, **včetně navádění na vzletových a přistávacích drahách;** **[pozm. návrh 23]**

(d) provozní omezení, ne však jako první možnost.

Možná opatření mohou v případě potřeby zahrnovat stažení letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance z provozu. **Členské státy mohou během přechodného období podle čl. 2 bodu 4 poskytnout ekonomické pobídky, aby povzbudily provozovatele letadel k používání méně hlučných letadel.** **[pozm. návrh 24]**

3. Členské státy mohou v rámci vyváženého přístupu rozlišovat opatření ke zmírnění hluku podle ~~typu~~ **hlukových charakteristik** letadla, využití rozjezdové a přistávací dráhy, **dráhy letu** nebo dotčeného časového rámce. **[pozm. návrh 25]**

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 přijatých v souladu s tímto nařízením pro dané letiště ~~nesmějí být více omezující, než je nezbytné~~ **musí být vhodné** k dosažení cílů týkajících se zmírnění hluku ve venkovním prostředí ~~stanovených~~ **pro toto letiště**. Provozní omezení nesmějí být diskriminující, zejména na základě státní příslušnosti, totožnosti nebo činnosti provozovatelů letadel, **a svévolná.** **[pozm. návrh 26]**

6. Opatření učiněná v souladu s tímto nařízením se připojí k „národním akčním plánům“ týkajícím se hluku z letecké dopravy, které jsou uvedené v článku 8 směrnice 2002/49/ES.

6a. Členské státy přijmou urychleně a bez zbytečného prodloužení nezbytná legislativní opatření v zájmu uplatnění tohoto článku. **[pozm. návrh 27]**

Středa, 12. prosince 2012

Článek 5

Pravidla posuzování hluku

1. Příslušné orgány ~~budou zajistí, aby posuzovat~~ hluková situace na letištích, **za která nesou odpovědnost, byla pravidelně posuzována 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 ze dne 29. července 2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě ⁽¹⁾.

2. Příslušné orgány k posouzení současné a budoucí hlukové situace použijí metodu, indikátory a informace stanovené v příloze I.

3. ~~Pokud z tohoto posouzení hlukové situace ukáže, vyplyne, že pro dosažení či zachování cílů pro zmírnění hluku jsou řešení problému hluku na daném letišti mohou být zapotřebí nová opatření nezbytná spočívající v provozních omezeních, příslušné orgány v rámci vyváženého přístupu náležitým způsobem přihlednou k podílu všech druhů opatření, a to v souladu s přílohou I zajistí, aby:~~

a) ~~byla použita metoda, ukazatele a informace stanovené v příloze I s cílem náležitě zohlednit 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 posouzena rentabilita veškerých nových provozních omezení v souladu s přílohou II. Menší technické změny stávajících opatření, jež nemají podstatný dopad na kapacitu ani provoz, se nepovažují za nová provozní omezení;~~

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 přihlednou 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

d) ~~byl~~ včas a náležitě ~~zorganizují~~ **zorganizován** proces konzultací se zúčastněnými stranami a ~~zajistí zajištěna~~ otevřenost a transparentnost, pokud jde o údaje a metodu výpočtu. Nejméně tři měsíce před přijetím nových **opatření provozních omezení** k nim zúčastněné strany budou moci vyjádřit připomínky. Zúčastněné strany musí přinejmenším zahrnovat:

(a) ~~představitel~~ místních obyvatel žijících v okolí letišť ~~zasazené~~ hlukem z letecké dopravy;

(b) ~~příslušné provozovatele letišť;~~

(c) ~~představitel~~ 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.~~

⁽¹⁾ Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1.

Středa, 12. prosince 2012

- i) *místní obyvatele žijící v blízkosti letišť, kteří jsou zasaženi hlukem z letecké dopravy, nebo jejich představitele a představitele příslušných místních a regionálních orgánů;*
- ii) *představitele místních podniků se sídlem v okolí letišť, jejichž provoz je ovlivněn leteckou dopravou a provozem letiště;*
- iii) *příslušné provozovatele letišť;*
- iv) *představitele provozovatelů letadel, kteří mohou být dotčeni opatřeními ke snížení hluku;*
- v) *příslušné poskytovatele letových navigačních služeb;*
- vi) *manažera struktury vzdušného prostoru uvedeného v nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) ⁽¹⁾;*
- vii) *případně určeného koordinátora letištních časových intervalů.*

7. Příslušné orgány budou sledovat a kontrolovat provádění opatření ke zmírnění hluku a podniknou nezbytná opatření. Zajistí, aby byly náležitě informace **dostupné on-line a aby k nim tak** místní obyvatele žijící v okolí letišť ~~pravidelně poskytovány a další zúčastněné strany měli volný přístup.~~

K těmto náležitým informacím musí patřit rovněž:

- a) *informace o údajném nesplnění povinností v důsledku odklonu dráhy, pokud jde o způsobené dopady a o důvody tohoto odklonu;*
- b) *kritéria užívaná pro organizaci a řízení provozu na jednotlivých letištích do té míry, do jaké mohou mít dopad na životní prostředí nebo na hladinu hluku.*

8. *Příslušné orgány zajistí, aby provozovatelé letišť zavedli elektronické systémy měření hluku na různých místech v blízkosti tras letadel, které mají či mohou mít pravděpodobně dopad na místní obyvatelstvo. Údaje shromážděné těmito systémy měření hluku lze konzultovat na internetu. [pozn. návrh 28]*

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, **pokud již požadované informace nemá agentura k dispozici:**

- 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 **a je zaznamenána v jeho osvědčení hlukové způsobilosti;**
- 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.~~

Kdykoli provozovatel změni osvědčení hlukové způsobilosti používané k některému letadlu, informuje o tom Komisi.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1.

Středa, 12. prosince 2012

Údaje jsou poskytovány ~~zadarmo~~, v elektronické podobě a v příslušném formátu, je-li stanoven. **Komise nese veškeré náklady na poskytování těchto údajů.**

3. **Modelování hluku ve venkovním prostředí na letištích vychází z údajů o hlučnosti a výkonnosti letadla poskytnutých výrobcem, které doporučilo pro používání mezinárodní společnosti a jež byly zpřístupněny prostřednictvím ICAO.** 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 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví⁽¹⁾. **Agentura uplatní ustálený postup, který používá skupina pro modelování a databáze výboru ICAO pro ochranu životního prostředí v letectví s cílem zjistit správnost údajů a osvědčené postupy a zajistit průběžnou harmonizaci v mezinárodních agenturách pro letovou způsobilost.**

4. Údaje jsou uchovávány v centrální databázi a poskytovány příslušným orgánům, provozovatelům letadel, poskytovatelům letových navigačních služeb a provozovatelům letišť pro provozní účely. **[pozm. návrh 29]**

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~~ **tři měsíce** 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 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství⁽²⁾.

2. Po posouzení provedeném v souladu s článkem 5 bude k oznámení rozhodnutí přiložena písemná zpráva udávající důvody pro zavedení provozního omezení, ~~environmentální~~ **zmírnění hluku** 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. ~~z flotily dotčených provozovatelů na daném letišti, přičemž náležitě přihlednou ke stáří letadla a ke složení celé flotily. Aniž je dotčen odst. 3 čl. 4, přičemž toto období uplyne nejméně dva měsíce před stanovením koordinačních parametrů pro přidělování letištních časů podle odstavce 1.~~ Příslušné orgány rozhodnou o rozsahu vyřazování letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance. Tento **roční** rozsah nesmí být větší než **20 %** ~~flotily daného~~ **25 % pohybů a uplatní se jednotně na každého dotčeného** provozovatele, ~~složené z přičemž se vyjde z počtu pohybů jím provozovaných~~ letadel vyhovujících předpisům v rámci tolerance ~~která obsluhují dané letiště na daném letišti.~~

4. ~~Jakékoli odvolání proti rozhodnutí o provozních omezeních ke snížení hluku musí být podáno v souladu s vnitrostátním právem. [pozm. návrh 30]~~

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 právníkou 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.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.

Středa, 12. prosince 2012

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.

ba) letadla na letech provozovaných pro humanitární či diplomatické účely. [pozm. návrh 31]

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 **ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy byla informována podle čl. 7 odst. 1, posoudit postup přijetí provozního omezení ke zmírnění hluku.** Pokud Komise zjistí, že ~~rozhodnutí nesplňuje požadavky stanovené~~ **přijetí provozního omezení ke zmírnění hluku není v souladu s postupem stanoveným** v tomto nařízení ~~nebo jinak odporuje právu Unie~~, může pozastavit účinnost daného rozhodnutí. ~~o tom informovat dotyčné příslušné orgány. Dotyčné příslušné orgány mohou ke stanovisku Komise přihlédnout.~~

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~~ **dvou měsíců** od doby, kdy ~~obdržela informace uvedené v odstavci 2, nepřijala žádné rozhodnutí,~~ **byla informována v souladu s čl. 7 odst. 1, nevydala své stanovisko,** může příslušný orgán zamýšlené rozhodnutí o provozním omezení uskutečnit. [pozm. návrh 32]

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;~~ [pozm. návrh 33]
- 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 je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

Středa, 12. prosince 2012

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 11 je svěřena **Komisi** na dobu ~~neurčitou~~ **pěti let** ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost. [pozm. návrh 34]
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. 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 proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců od oznámení aktu Evropskému parlamentu a Radě, nebo pokud Evropský parlament i 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.⁽¹⁾~~

~~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. [pozm. návrh 35]~~

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 14a

Přechodná ustanovení

Provozní omezení a rozhodnutí o provozu letišť, včetně soudních rozhodnutí a výsledků zprostředkování, která byla před vstupem tohoto nařízení v platnost již zavedena nebo byla posuzována, nespádají do oblasti působnosti tohoto nařízení. V rozsahu použitelnosti směrnice 2002/30/ES tato omezení a rozhodnutí nadále spádají do oblasti působnosti uvedené směrnice a případně vnitrostátních právních předpisů, kterými se směrnice provádí. Účinky směrnice 2002/30/ES proto zůstanou v případě těchto opatření zachovány. Méně významná technická změna stávajícího opatření, jež nemá podstatné dopady na kapacitu ani provoz letišť, se nepokládá za nové provozní omezení. [pozm. návrh 36]

Článek 15

Zrušující ustanovení

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

⁽¹⁾ Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

Středa, 12. prosince 2012

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 nebo předsedkyně

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~~ **přílohy II směrnice 2002/49/ES. [pozm. návrh 37]**

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 ~~udržetelného životního prostředí~~ **zmírnění hluku** a vnitrostátních souvislostí. ~~Jeho součástí bude popis cílů letiště týkajících se hluku z letadel.~~ **[pozm. návrh 38]**
 - 1.3. Podrobné informace o ochranných hlukových pásmech za současný a ~~předchozí rok~~ **nejméně dva předchozí roky**, včetně odhadu počtu osob postižených hlukem z letadel, **v souladu s přílohou III směrnice 2002/49/ES. [pozm. návrh 39]**
 - 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;

Středa, 12. prosince 2012

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 uvedených v příloze I nařízení (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, **prognózy přistání a vzletů**, a 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.** [pozm. návrh 40]
- 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 **a plánovanými budoucími obytnými oblastmi, kterým již příslušný orgán vydal povolení.** [pozm. návrh 41]
- 2.5. Hodnocení následků a případných nákladů v případě nepřijetí opatření pro zmírnění účinků zvýšeného hluku, pokud se toto zvýšení očekává.

Středa, 12. prosince 2012

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. [pozm. návrh 42]~~
- 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, **včetně přínosu pro zdraví**, z hlediska snížení hluku nyní a v budoucnu;
- 2) ~~bezpečnosti letového provozu včetně rizik pro třetí strany;~~ **zdraví a bezpečnosti místních obyvatel žijících v okolí letiště;**
- 3) ~~kapacitě daného letiště;~~ **bezpečnosti letového provozu včetně rizik pro třetí strany;**
- 4) ~~dopadům na evropskou leteckou síť; přímým, nepřímým a katalytickým dopadům na zaměstnanost a hospodářství včetně potenciálních dopadů na regionální ekonomiky.~~

4a) dopadu na pracovní podmínky na letištích;

4b) kapacitě daného letiště;

4c) dopadům na evropskou leteckou síť;

4d) udržitelnosti v oblasti životního prostředí včetně vzájemné závislosti mezi hlukem a emisemi.

Príslušné orgány mohou kromě toho přihlídnout 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. [pozm. návrh 43]~~
-