

Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

► **B**

DIREKTIVA 2002/30/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 26. ožujka 2002.

o utvrđivanju pravila i postupaka u vezi s uvođenjem operativnih ograničenja vezanih uz buku u zračnim lukama Zajednice

(Tekst značajan za EGP)

(SL L 85, 28.3.2002., str. 40)

Promijenila:

| | | Službeni list | | |
|--------------------|--|---------------|----------|------------|
| | | br. | stranica | datum |
| ► <u>M1</u> | Uredba (EZ) br. 1137/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2008. | L 311 | 1 | 21.11.2008 |

Promijenila:

| | | | | |
|--------------------|--|-------|----|-----------|
| ► <u>A1</u> | Akt o uvjetima pristupanja Češke Republike, Republike Estonije, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Mađarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije i Slovačke Republike i prilagodbama ugovora na kojima se temelji Europska unija | L 236 | 33 | 23.9.2003 |
|--------------------|--|-------|----|-----------|



DIREKTIVA 2002/30/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 26. ožujka 2002.

o utvrđivanju pravila i postupaka u vezi s uvođenjem operativnih ograničenja vezanih uz buku u zračnim lukama Zajednice

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽³⁾,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽⁴⁾,

budući da:

- (1) Ključni je cilj zajedničke prometne politike održivi razvoj. To zahtijeva integrirani pristup kako bi se istodobno osiguralo učinkovito funkcioniranje prometnih sustava Zajednice te zaštita okoliša.
- (2) Za održivi razvoj zračnog prometa potrebno je uvesti niz mjera koje su usmjerene na smanjenje onečišćenja okoliša koje stvara buka zrakoplova u zračnim lukama s posebnim problemima vezanim uz razine buke.
- (3) U okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) utvrđen je novi, stroži standard za certifikaciju buke, koja je definirana u Prilogu 16., svesku 1., dijelu II., poglavlju 4. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, a dugoročno će doprinijeti poboljšanju razine buke u okolici zračnih luka.
- (4) Standardi iz poglavlja 4. utvrđeni su za certificiranje zrakoplova i ne predstavljaju temelj za uvođenje operativnih ograničenja.
- (5) Sukladno Direktivi Vijeća 92/14/EEZ od 2. ožujka 1992. o ograničavanju operacija zrakoplova obuhvaćenom u Prilogu 16., svesku 1., poglavlju 2., dijelu II. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, drugo izdanje (1988) ⁽⁵⁾, postupno povlačenje zrakoplova iz poglavlja 2. završit će se do 1. travnja 2002., a s obzirom na stalni rast zračnog prometa u Europi trebat će uvesti nove mjere kako bi se spriječilo pogoršanje razine buke nakon 2002.
- (6) Uporaba zrakoplova s boljim djelovanjem i učinkom na okoliš doprinjet će učinkovitijoj uporabi raspoloživog kapaciteta zračne luke te omogućiti razvoj infrastrukture u zračnim lukama u skladu s tržišnim uvjetima.

⁽¹⁾ SL C 75 E, 26.3.2002., str. 318.

⁽²⁾ Mišljenje doneseno 20. ožujka 2002. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽³⁾ Mišljenje doneseno 14. ožujka 2002. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽⁴⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 13. ožujka 2002. (još nije objavljeno u Službenom listu). Odluka Vijeća od 26. ožujka 2002.

⁽⁵⁾ SL L 76, 23.3.1992., str. 21. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 991/2001 (SL L 138, 22.5.2001., str. 12.).

▼ **B**

- (7) Zajednički okvir pravila i postupaka za uvođenje operativnih ograničenja u zračnim lukama Zajednice, kao dio ujednačenog pristupa upravljanju bukom, doprinijet će zaštititi uvjeta unutarnjeg tržišta uvođenjem sličnih operativnih ograničenja za zračne luke sa sličnim problemima vezanim uz razinu buke. To podrazumijeva utvrđivanje učinka buke u zračnoj luci, procjenu dostupnih mjera za ublažavanje spomenutog učinka te odabir odgovarajućih mjera za smanjenje buke kako bi se postigla maksimalna korist za okoliš na najučinkovitiji način s obzirom na trošak.
- (8) Uredba Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice⁽¹⁾ u člancima 8. i 9. predviđa, između ostalog, objavu i ispitivanje novih operativnih ograničenja: potrebno je utvrditi veze između spomenutih odredaba i ove Direktive.
- (9) Potrebno je priznati zakoniti interes sektora zračnog prijevoza za primjenu učinkovitih rješenja s obzirom na trošak radi ostvarivanja ciljeva vezanih uz upravljanje bukom.
- (10) 33. skupština ICAO-a donijela je Rezoluciju A 33/7 o uvođenju koncepta „ujednačenog pristupa” upravljanju bukom, čime se odredila strategija rješavanja problema buke zrakoplova, a uključuje i međunarodne smjernice za uvođenje specifičnih operativnih ograničenja za pojedinu zračnu luku. Koncept „ujednačenog pristupa” upravljanju bukom zrakoplova sadrži četiri ključna elementa te zahtijeva pažljivu procjenu svih različitih načina ublažavanja buke, uključujući smanjenje buke zrakoplova na izvoru, mjere planiranja i upravljanja teritorijem, operativne postupke smanjenja buke te operativna ograničenja, ne dovodeći u pitanje odgovarajuće zakonske obveze, postojeće sporazume, važeće zakone i utvrđene politike.
- (11) Ujednačeni pristup predstavlja važan korak prema ostvarivanju smanjenja buke. Međutim, za ostvarenje učinkovitog i održivog smanjenja buke potrebno je, također, postrožiti određene tehničke norme, kao npr. uvesti strože standarde vezane uz buku zrakoplova u kombinaciji s povlačenjem bučnih zrakoplova iz prometa.
- (12) Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša⁽²⁾, koja predstavlja horizontalnu mjeru koja obuhvaća sve vrste prijevoza, uvela je zajednički pristup procjeni i upravljanju bukom iz okoliša. Njezini ciljevi su praćenje problema okoliša uzrokovanog bukom u većim aglomeracijama te u blizini glavnih prometnih infrastruktura, uključujući zračne luke, informiranje javnosti o buci iz okoliša i njezinim učincima te podnošenje zahtjeva nadležnim tijelima za izradom akcijskih planova radi sprečavanja i smanjenja buke iz okoliša, gdje je potrebno, te radi očuvanja kvalitete buke okoliša gdje je njezina kvaliteta dobra.
- (13) Direktiva Vijeća 85/337/EEZ od 27. lipnja 1985. o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš⁽³⁾ predviđa cjelokupnu procjenu projekata vezanih uz zračne luke, uključujući smanjivanje buke. To se može shvatiti kao djelomično zadovoljavanje zahtjeva ove Direktive za procjenom projekata kojima se proširuje infrastruktura zračne luke.

⁽¹⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 8.

⁽²⁾ Direktiva je u fazi izrade i primijenit će se nakon njezinog donošenja.

⁽³⁾ SL L 175, 5.7.1985., str. 40. Direktiva kako je izmijenjena Direktivom Vijeća 97/11/EZ (SL L 73, 14.3.1997., str. 5.).

▼B

- (14) Spomenuta procjena može pokazati kako je ostvarenje ovih ciljeva moguće jedino u slučaju ograničavanja novih usluga i postupnog povlačenja zrakoplova koji granično udovoljavaju standardima za certifikaciju buke iz poglavlja 3.
- (15) Potrebno je priznati specifičnost problema vezanih uz buku zračnih luka koje se nalaze u središtu velikih konurbacija („gradske zračne luke”) te dozvoliti uvođenje strožih pravila.
- (16) Potrebno je dovršiti indikativni popis gradskih zračnih luka na temelju informacija koje su dostavile države članice.
- (17) Potrebno je olakšati proširenje infrastrukture zračnih luka s ciljem zaštite održivog razvoja vezano uz djelatnosti zračnog prometa.
- (18) Potrebno je dopustiti nastavak postojećih mjera upravljanja bukom u određenim zračnim lukama te određene tehničke promjene djelomičnih operativnih ograničenja.
- (19) Potrebno je izbjegavati prekomjerne ekonomske teškoće operatora iz zemalja u razvoju dopuštajući, prema potrebi, određena izuzeća, dok bi dotične odredbe trebalo uključiti zaštitne mjere protiv zlouporaba.
- (20) Potrebno je osigurati transparentnost i savjetovanje sa svim zainteresiranim stranama vezano uz prijedloge mjera koje se odnose na buku, uključujući uvođenje novih operativnih ograničenja.
- (21) Operatore bi trebalo, u razumnom roku, unaprijed obavijestiti o uvođenju novih operativnih ograničenja.
- (22) Trebalo bi usvojiti odredbe kojima će se osigurati pravo na žalbu protiv uvođenja operativnih ograničenja određenom žalbenom tijelu, kao što je sud.
- (23) Ova Direktiva je u skladu s načelima supsidijarnosti i proporcionalnosti utvrđenima u članku 5. Ugovora. Uvođenje operativnih ograničenja za zračne luke u Zajednici može doprinijeti ostvarenju cilja sprečavanja pogoršanja razine buke u okolici zračnih luka, ali postoji mogućnost narušavanja tržišnog natjecanja. Spomenuti cilj, stoga, Zajednica može učinkovitije ostvariti usklađenim pravilima o uvođenju operativnih ograničenja kao dio postupka upravljanja bukom. Ova se Direktiva ograničava na minimum koji je potreban za ostvarivanje spomenutog cilja i ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (24) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive donose se u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽¹⁾.
- (25) Mjere predviđene ovom Direktivom nadomještaju mjere iz Uredbe Vijeća (EZ) br. 925/1999 od 29. travnja 1999. o registraciji i uporabi u okviru Zajednice određenih vrsta civilnih dozvučnih mlaznih zrakoplova koji su preinačeni i ponovno certificirani u skladu sa standardima iz Priloga 16., sveska 1., dijela II., poglavlja 3. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, treće izdanje (srpanj 1993.) ⁽²⁾. Ta se Uredba stoga stavlja izvan snage,

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

⁽²⁾ SL L 115, 4.5.1999., str. 1.

▼B

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

*Članak 1.***Ciljevi**

Ciljevi ove Direktive su:

- (a) utvrditi pravila kojima Zajednica olakšava usklađeno uvođenje operativnih ograničenja na razini zračnih luka kako bi se ograničio ili smanjio broj ljudi koji su u značajnoj mjeri pod utjecajem štetnih učinaka buke;
- (b) definirati pravni okvir koji štiti uvjete unutarnjeg tržišta;
- (c) promovirati razvoj kapaciteta zračnih luka u skladu s okolišem;
- (d) omogućiti postizanje posebnih ciljeva koji se odnose na smanjenje buke na razini pojedinih zračnih luka;
- (e) omogućiti odabir mjera između postojećih kako bi se ostvarila maksimalna korist za okoliš na najučinkovitiji način s obzirom na troškove.

*Članak 2.***Definicije**

Za potrebe ove Direktive:

- (a) „zračna luka” znači civilna zračna luka u okviru Zajednice s više od 50 000 kretanja civilnih dozvučnih mlaznih zrakoplova u kalendar-skoj godini (pod kretanjem se podrazumijeva uzlijetanje ili slijetanje), uzimajući u obzir prosjek zadnjih triju kalendarskih godina prije primjene pravila ove Direktive u predmetnoj zračnoj luci;
- (b) „gradska zračna luka” znači zračna luka u središtu velike konurbacije, čija nijedna uzletno-sletna staza nema uzletni zalet dulji od 2 000 metara i koja pruža jedino usluge prijevoza direktnim letovima između ili unutar europskih država, gdje je značajni broj ljudi objektivno pod utjecajem buke zrakoplova i gdje svako povećanje kretanja zrakoplova predstavlja iznimno veliku smetnju u svjetlu granične razine buke. Te su zračne luke navedene u Prilogu I. ► **M1** ————— ◀
- (c) „civilni dozvučni mlazni zrakoplovi” znači zrakoplovi čija najveća certificirana uzletna masa iznosi 34 000 kg ili više, ili čija maksimalna certificirana unutarnja oprema za dotičnu vrstu zrakoplova uključuje više od 19 putničkih sjedala, bez sjedala koja su namijenjena isključivo za posadu;
- (d) „zrakoplovi granične sukladnosti” znači civilni dozvučni mlazni zrakoplovi koji udovoljavaju certifikacijskim ograničenjima, utvrđenima u Prilogu 16., svesku 1., dijelu II., poglavlju 3. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, uz kumulativno odstupanje koje ne prelazi 5 EPNdB (efektivno percipirana buka u decibelima). Kumulativno odstupanje se izražava u EPNdB-ima, a dobiva se zbrajanjem pojedinačnih odstupanja (tj. razlika između certificirane razine buke i maksimalno dopuštene razine buke) za svaku od triju referentnih točaka za mjerenje buke, kako je definirano u Prilogu 16., svesku 1., dijelu II., poglavlju 3. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu;

▼ B

- (e) „operativna ograničenja” znači mjere koje se odnose na razinu buke i kojima se ograničava ili smanjuje pristup civilnih dozvučnih mlaznih zrakoplova nekoj zračnoj luci. One uključuju operativna ograničenja kojima se u određenim zračnim lukama iz prometa povlače zrakoplovi granične sukladnosti te djelomična operativna ograničenja koja se odnose na uporabu civilnih dozvučnih zrakoplova u određenom vremenskom razdoblju;
- (f) „zainteresirane strane” znači fizičke ili pravne osobe na koje utječu ili bi na njih mogle utjecati mjere za smanjenje buke, uključujući operativna ograničenja, ili koje imaju zakonski interes za njihovo uvođenje;
- (g) „ujednačeni pristup” znači pristup na temelju kojeg države članice razmatraju raspoložive mjere za rješavanje problema buke u određenoj zračnoj luci na njihovom državnom području, tj. predvidiv učinak smanjenja buke zrakoplova na izvoru, mjere planiranja i upravljanja teritorijem, operativne postupke za smanjenje buke te operativna ograničenja.

▼ M1

Komisija može prilagoditi Prilog I. Te se mjere, namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, donose u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 13. stavku 3.

▼ B*Članak 3.***Nadležna tijela**

Države članice osiguravaju djelovanje nadležnih tijela koja su odgovorna za pitanja iz područja primjene ove Direktive.

*Članak 4.***Opća pravila za upravljanje bukom zrakoplova**

1. Države članice donose ujednačeni pristup kod rješavanja problema buke u zračnim lukama na njihovom državnom području. Kao mjeru upravljanja bukom mogu, također, razmotriti gospodarske poticaje.
2. Prilikom razmatranja operativnih ograničenja nadležna tijela trebaju uzeti u obzir vjerojatne troškove i koristi od raznih raspoloživih mjera te posebna obilježja pojedine zračne luke.
3. Mjere ili kombinacija mjera poduzetih sukladno ovoj Direktivi ne smiju ograničavati više nego što je to potrebno radi ostvarivanja ciljeva vezanih uz okoliš pojedine zračne luke. Mjere ne smiju biti diskriminirajuće s obzirom na nacionalnost ili identitet zračnog prijevoznika ili proizvođača zrakoplova.
4. Operativna ograničenja vezana uz učinkovitost temelje se na razini buke koju zrakoplov proizvodi, kako je određeno u postupku izdavanja svjedodžbe provedenom u skladu s Prilogom 16., sveskom 1. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, treće izdanje (srpanj 1993.).



Članak 5.

Pravila procjene

1. Prilikom razmatranja odluke o operativnim ograničenjima treba, prema potrebi i u skladu s mogućnostima, uzeti u obzir informacije iz Priloga II. vezano uz predmetna operativna ograničenja, te obilježja određene zračne luke.

2. Ako se sukladno Direktivi 85/337/EEZ izradi procjena učinka na okoliš određenih projekata za zračne luke, smatra se da spomenuta procjena, izvedena u skladu s tom Direktivom, zadovoljava zahtjeve iz stavka 1., pod uvjetom da su se prilikom procjene, koliko je bilo moguće, uzele u obzir informacije navedene u Prilogu II. ovoj Direktivi.

Članak 6.

Pravila za uvođenje operativnih ograničenja kojima se iz prometa povlače zrakoplovi granične sukladnosti

1. Ako procjena svih raspoloživih mjera, uključujući djelomična operativna ograničenja, izvedena u skladu sa zahtjevima iz članka 5. pokaže da je za ostvarenje ciljeva ove Direktive potrebno uvesti ograničenja koja se odnose na povlačenje zrakoplova granične sukladnosti, u dotičnoj zračnoj luci se, umjesto postupka utvrđenog u članku 9. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, primjenjuju sljedeća pravila;

- (a) šest mjeseci nakon završetka procjene i odluke o uvođenju operativnih ograničenja zrakoplova granične sukladnosti u spomenutoj zračnoj luci ne smiju pružati nikakve dodatne usluge osim onih koje su bile dozvoljene u odgovarajućem razdoblju prethodne godine;
- (b) najmanje šest mjeseci nakon toga od svakog se operatora može zatražiti da smanji broj kretanja vlastitih granično zadovoljavajućih zrakoplova koji opslužuju spomenutu zračnu luku po godišnjoj stopi koja ne prelazi 20 % od ukupnog početnog broja spomenutih kretanja.

2. Podložno pravilima o procjeni iz članka 5. gradske zračne luke iz Priloga I. smiju uvesti strože mjere u smislu definicije zrakoplova granične sukladnosti, pod uvjetom da se spomenute mjere ne odnose na civilne dozvučne mlazne zrakoplove koji su prema izvornoj ili obnovljenoj svjedodžbi u skladu sa standardima za buku iz Priloga 16., sveska 1., dijela II., poglavlja 4. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.

Članak 7.

Postojeća operativna ograničenja

Članak 5. se ne primjenjuje na:

- (a) operativna ograničenja koja su uvedena prije dana stupanja na snagu ove Direktive;

▼B

- (b) manje tehničke izmjene djelomičnih operativnih ograničenja koje ne utječu u značajnoj mjeri na troškove zračnih prijevoznika u zračnim lukama Zajednice te koje su unesene nakon stupanja na snagu ove Direktive.

*Članak 8.***Izuzeća za zrakoplove registrirane u zemljama u razvoju**

U razdoblju od deset godina nakon stupanja na snagu ove Direktive za zrakoplove granične sukladnosti registrirane u zemljama u razvoju izuzimaju se od odredaba iz članka 6. pod uvjetom da:

- (a) spomenuti zrakoplovi, koji posjeduju svjedodžbu o buci u skladu sa standardima iz Priloga 16., sveska 1., dijela II., poglavlja 3. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, korišteni su u dotičnoj zračnoj luci u razdoblju od 1. siječnja 1996. do 31. prosinca 2001. („referentno razdoblje”); i
- (b) spomenuti zrakoplovi se u istom referentnom razdoblju nalaze u registru dotične države u razvoju te njima i dalje operira fizička ili pravna osoba koja ima poslovni nastan u toj državi.

*Članak 9.***Izuzeće za posebne operacije zrakoplova**

U pojedinim slučajevima države članice smiju, u zračnim lukama na svom državnom području, odobriti određene uporabe zrakoplova granične sukladnosti, koje na temelju ostalih odredaba ove Direktive nisu dozvoljene.

Izuzeće se ograničava na:

- (a) zrakoplov kojem bi bilo nerazumno uskratiti privremeno izuzeće za pojedinačne letove iznimne prirode;
- (b) nekomercijalnim operacijama zrakoplova u svrhu preinake, popravka ili održavanja.

*Članak 10.***Savjetovanje i transparentnost**

Države članice osiguravaju da se u skladu s primjenjivim nacionalnim zakonima utvrde postupci savjetovanja sa zainteresiranim stranama radi primjene članaka 5. i 6.

*Članak 11.***Prethodna obavijest**

1. Države članice osiguravaju da se prilikom uvođenja novih operativnih ograničenja javno obavijeste sve zainteresirane strane uz objašnjenje razloga za njihovo uvođenje, uzimajući u obzir odgovarajuće elemente ujednačenog pristupa:

- (a) šest mjeseci prije nego što mjere iz članka 6. stavka 1. točke (a) stupe na snagu;
- (b) godinu dana prije nego što mjere iz članka 6. stavka 1. točke (b) i stavka 2. stupe na snagu;

▼B

(c) za mjere iz članka 6. dva mjeseca prije konferencije za planiranje voznog reda letenja za relevantno planirano razdoblje.

2. Države članice odmah obavješćuju ostale države članice i Komisiju o svim novim operativnim ograničenjima u smislu ove Direktive koja su odlučili uvesti u zračnim lukama na svom državnom području.

*Članak 12.***Pravo na žalbu**

U skladu s nacionalnim zakonima i postupcima države članice osiguravaju pravo na žalbu protiv mjera poduzetih sukladno članku 6. i članku 7. točki (b) pred žalbenim tijelom koje nije isto tijelo koje je donijelo sporne mjere.

*Članak 13.***Odbor**

1. Komisiji pomaže odbor koji je osnovan prema članku 11. Uredbe (EEZ) br. 2408/92.

2. Odbor se savjetuje s Komisijom o svim pitanjima koja se odnose na primjenu ove Direktive.

▼M1

3. Kod upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe članka 8. te Odluke.

▼B

4. Odbor prima na znanje procjene država članica u skladu s člankom 5. te poduzete mjere ili mjere koje se namjeravaju poduzeti na temelju spomenutih procjena.

*Članak 14.***Informacije i revizija**

Države članice dostavljaju Komisiji, na njezin zahtjev, informacije o primjeni ove Direktive.

Najkasnije pet godina nakon stupanja na snagu ove Direktive, Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni ove Direktive.

Uz izvješće se, prema potrebi, prilažu se prijedlozi za reviziju Direktive.

Izvješće sadrži ocjenu učinkovitosti ove Direktive, a posebno potrebu za izmjenom definicije zrakoplova granične sukladnosti, kako je utvrđeno u članku 2. točki (d) u vezi s uvođenjem strožih uvjeta.

*Članak 15.***Stavljanje izvan snage**

Uredba (EZ) br. 925/1999 stavlja se izvan snage na dan stupanja na snagu ove Direktive.

▼B*Članak 16.***Provedba**

Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 28. rujna 2003. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

*Članak 17.***Stupanje na snagu**

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

*Članak 18.***Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

▼ B

PRILOG I.

Popis gradskih zračnih luka

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

▼ A1

Luka lotniczy Łódź - Lublinek



PRILOG II.

Informacije iz članka 5. stavka 1.

1. Postojeća infrastruktura
 - 1.1. Opis zračne luke uključujući podatke o njenom kapacitetu, lokaciji, okruženju, opsegu i vrsti zračnog prometa te rasporedu staza za vožnju.
 - 1.2. Opis ciljeva koji se odnose na okoliš zračne luke i nacionalni kontekst.
 - 1.3. Pojediniosti o izolacijama buke za tekuću i prethodne godine – uključujući procjenu broja ljudi koji su pod utjecajem buke zrakoplova. Opis izračunate metode korištene za izradu izolacija.
 - 1.4. Opis provedenih mjera za smanjenje buke zrakoplova: npr. podaci o planiranju i upravljanju teritorijem; programi izolacije buke; operativni postupci kao što su PANS-OPS; operativna ograničenja kao što su ograničenja buke, ograničenja i zabrane noćnih letova; pristojbe na buku; uporaba preferencijalnih uzletno-sletnih staza; preferencijalne zračne linije radi smanjenja buke i kontrola zračnih linija (track-keeping), i praćenje razine buke.
2. Predviđanje dodatnih mjera
 - 2.1. Opisi eventualnih izmjena i proširenja zračne luke koji su već odobreni i u planu, npr. povećanje kapaciteta, proširenje uzletno-sletne staze i/ili terminala, predviđeni budući porast prometa i vrste.
 - 2.2. U slučaju povećanja kapaciteta zračne luke, prednosti dodatnog kapaciteta.
 - 2.3. Opis učinaka na razinu buke bez daljnjih mjera, i opis planiranih mjera za smanjenje spomenutog učinka buke tijekom istog razdoblja.
 - 2.4. Predviđene izolacije buke – uključujući procjenu broja ljudi koji će vjerojatno biti pod utjecajem buke zrakoplova – potrebno je razlikovati postojeća i novoizgrađena naselja.
 - 2.5. Procjena posljedica i mogućih troškova u odsustvu akcija za ublažavanje učinka povećane buke – ako se očekuje.
3. Procjena dodatnih mjera
 - 3.1. Prikaz dodatnih mjera koje su na raspolaganju u okviru različitih mogućnosti spomenutih u članku 4. stavku 1., a posebno naznaka glavnih razloga za njihov odabir. Opis mjera odabranih za daljnju analizu te detaljnije informacije o troškovima uvođenja spomenutih mjera; broj ljudi za koje se očekuje da će uživati koristi od tih mjera i vremenski okvir; rangiranje ukupne učinkovitosti pojedinih mjera.
 - 3.2. Procjena učinkovitosti i koristi u odnosu na troškove uvođenja posebnih mjera uzimajući u obzir socio-ekonomske učinke mjera na korisnike zračnih luka: operatori (putnici i teret); putnici i lokalne zajednice.
 - 3.3. Opći pregled mogućih utjecaja koje predložene mjere mogu imati na okoliš i tržišno natjecanje u ostalim zračnim lukama, na ostale operatore i zainteresirane strane.
 - 3.4. Razlozi odabira.
 - 3.5. Sažetak koji nije tehničke prirode.
4. Usporedba s Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša
 - 4.1. Ako su na temelju uvjeta spomenute Direktive izradene karte s razinama buke ili akcijski planovi, oni se koriste pri pružanju informacija koje su zatražene u ovom Prilogu.
 - 4.2. Za procjenu izloženosti buci (tj. izrada izolacija buke i broj oštećenih osoba) koriste se najmanje zajednički indikatori buke Lden i Lnight, kako je navedeno u gore spomenutoj Direktivi, ako su dostupni.