

UREDBA (EU) br. 598/2014 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 16. travnja 2014.****o utvrđivanju pravila i postupaka u vezi s uvođenjem operativnih ograničenja povezanih s bukom u zračnim lukama Unije unutar uravnoteženog pristupa kojom se stavlja izvan snage Direktiva 2002/30/EZ**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Glavni je cilj zajedničke prometne politike održivi razvoj. Za njega je potreban cjelovit pristup usmjeren kako na djelotvorno funkcioniranje prometnih sustava Unije, tako i na zaštitu okoliša.
- (2) Održiv razvoj zračnog prometa zahtijeva uvođenje mjera usmjerenih na smanjenje učinka buke zrakoplova u zračnim lukama Unije. Te bi mjere trebale poboljšati okruženje u uvjetima buke oko zračnih luka Unije kako bi se održala ili povećala kvaliteta života stanovništva u okolici i poboljšala kompatibilnost između aktivnosti zrakoplovstva i naselja, a osobito ako se radi o noćnim letovima.
- (3) Rezolucija A33/7 Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) uvodi koncept „uravnoteženog pristupa” (uravnoteženi pristup) upravljanju bukom i uspostavlja sveobuhvatnu metodu za rješavanje buke zrakoplova. Uravnoteženi pristup trebao bi ostati temelj uređenja buke za zrakoplovstvo kao globalnu djelatnost. Uravnoteženi pristup priznaje vrijednosti relevantnih pravnih obveza, postojećih sporazuma, važećih zakona i ustanovljenih politika i ne dovodi ih u pitanje. Uključivanje međunarodnih pravila uravnoteženog pristupa u ovu Uredbu trebalo bi značajno smanjiti rizik od međunarodnih sporova u slučaju da zračni prijevoznici trećih strana budu pogođeni operativnim ograničenjima povezanim s bukom.
- (4) Nakon ukidanja najbučnijih zrakoplova sukladno Direktivi 2002/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾ i Direktivi 2006/93/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁵⁾, potrebna je ažurirana verzija načina upotrebe mjera operativnih ograničenja kako bi se nadležnim tijelima omogućilo rješavanje pitanja najbučnijih zrakoplova radi poboljšanja okruženja u uvjetima buke oko zračnih luka Unije unutar međunarodnog okvira uravnoteženog pristupa upravljanju bukom.

⁽¹⁾ SL C 181, 21.6.2012., str. 173.

⁽²⁾ SL C 277, 13.9.2012., str. 110.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 12. prosinca 2012. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 24. ožujka 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu). Stajalište Europskog parlamenta od 15. travnja 2014. [(još nije objavljeno u Službenom listu)].

⁽⁴⁾ 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 (SL L 85, 28.3.2002., str. 40.).

⁽⁵⁾ Direktiva 2006/93/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o uređenju uporabe zrakoplova obuhvaćena dijelom II. poglavljem 3. sveskom 1. Priloga 16. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, drugo izdanje (1988.) (SL L 374, 27.12.2006., str. 1.).

- (5) Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću od 15. veljače 2008. naslovljeno „Operativna ograničenja povezana s bukom u zračnim lukama EU-a” uputilo je na potrebu za tim da se u tekstu Direktive 2002/30/EZ razjasni dodjela odgovornosti i točnih prava i obveza zainteresiranih strana tijekom postupka procjene buke kako bi se zajamčilo poduzimanje troškovno učinkovitih mjera za ostvarenje ciljeva smanjenja buke za svaku zračnu luku.
- (6) Uvođenje operativnih ograničenja od strane država članica u zračnim lukama Unije od slučaja do slučaja, iako smanjuje kapacitete, može pridonijeti poboljšanju okružja u uvjetima buke oko zračnih luka. Međutim, postoji mogućnost poremećaja u tržišnom natjecanju ili smanjenja opće učinkovitosti zrakoplovne mreže Unije zbog neučinkovitog korištenja postojećih kapaciteta. Budući da posebne ciljeve smanjenja buke iz ove Uredbe ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog usklađenih pravila o procesu uvođenju operativnih ograničenja u sklopu postupka upravljanja bukom oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva. Takva usklađena metoda ne nameće ciljeve u pogledu kvalitete, koji i dalje proizlaze iz Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, drugih relevantnih pravila ili zakonodavstva Unije u svakoj državi članici i ne dovodi u pitanje konkretan odabir mjera.
- (7) Ova Uredba trebala bi se primjenjivati samo na države članice u kojima se nalazi zračna luka s više od 50 000 operacija civilnih zrakoplova po kalendarskoj godini i kada se razmatra uvođenje operativnih ograničenja povezanih s bukom u takvoj zračnoj luci.
- (8) Ova Uredba trebala bi se primjenjivati na zrakoplove koji se upotrebljavaju u civilnom zrakoplovstvu. Ne bi se trebala primjenjivati na zrakoplove kao što su vojni zrakoplovi i zrakoplovi kojima se obavljaju carinske, policijske i vatrogasne aktivnosti. Nadalje, različite izvanredne operacije kao što su letovi za hitnu humanitarnu pomoć, traženje i spašavanje u izvanrednim situacijama, medicinska pomoć i pomoć pri katastrofama trebalo bi izuzeti iz ove Uredbe.
- (9) Iako bi se procjene buke trebale provoditi redovno u skladu s Direktivom 2002/49/EZ, takve bi procjene trebale dovesti do daljnjih mjera za smanjenje buke samo ako trenutna kombinacija mjera za ublažavanje buke ne ostvaruje ciljeve smanjenja buke, uzimajući u obzir očekivani razvoj zračne luke. Za zračne luke u kojima je utvrđen problem buke trebalo bi utvrditi dodatne mjere za smanjenje buke prema metodologiji „uravnoteženog pristupa” ICAO-a. Kako bi se osigurala široka primjena uravnoteženog pristupa u Uniji, preporuča se njegovo korištenje gdje god ga pojedina država članica u pitanju smatra primjerenim, čak i izvan područja primjene ove Uredbe. Operativna ograničenja povezana s bukom trebala bi se uvoditi samo kad druge mjere „uravnoteženog pristupa” ICAO-a nisu dostatne za ostvarivanje posebnih ciljeva smanjenja buke.
- (10) Iako analiza troškova i koristi daje naznaku o učincima na ukupno gospodarsko blagostanje usporedbom svih troškova i koristi, procjena troškovne učinkovitosti usmjerava se na ostvarivanje danog cilja na troškovno najučinkovitiji način, pri čemu se traži samo usporedba troškova. Ova Uredba ne sprečava države članice da se prema potrebi koriste analizom troškova i koristi.
- (11) Treba prepoznati važnost zdravstvenih aspekata u vezi s problemima povezanim s bukom te je stoga važno da se ti aspekti dosljedno uzimaju u obzir u svim zračnim lukama pri donošenju odluka o ciljevima smanjenja buke, uzimajući u obzir postojanje zajedničkih pravila Unije u ovom području. Stoga bi trebalo procijeniti zdravstvene aspekte prema zakonodavstvu Unije o procjeni učinaka buke.
- (12) Procjene buke trebale bi se temeljiti na objektivnim i mjerljivim kriterijima zajedničkim svim državama članicama i koristiti se postojećim raspoloživim informacijama, kao što su informacije koje proizlaze iz provedbe Direktive 2002/49/EZ. Države članice trebale bi osigurati da su takve informacije pouzdane, dobivene na transparentan način i pristupačne nadležnim tijelima i zainteresiranim stranama. Nadležna tijela trebala bi uspostaviti potrebne relevantne alate za praćenje.

⁽¹⁾ Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.).

- (13) Nadležno tijelo odgovorno za donošenje operativnih ograničenja povezanih s bukom trebalo bi biti neovisno o bilo kojoj organizaciji koja je uključena u operacije zračne luke, zračnom prijevozniku, ili pružanju usluga zračne plovidbe ili organizaciji koja zastupa njihove interese te o stanovnicima koji žive u blizini zračne luke. To se ne bi smjelo shvatiti kao traženje od država članica da izmijene svoje upravne strukture ili postupke donošenja odluka.
- (14) Prepoznaje se da su se države članice odlučile za operativna ograničenja povezana s bukom sukladno nacionalnom zakonodavstvu na temelju nacionalno priznatih metoda za buku, koje, zasad, možda nisu potpuno sukladne metodi opisanoj u autoritativnom izvješću dokumenta br. 29 Europske konferencije civilnog zrakoplovstva pod naslovom „Standardna metoda proračuna krivulja jednakih razina buke oko civilnih zračnih luka” (dokument br. 29 ECAC-a), a ni ne upotrebljavaju međunarodno priznate informacije o učinkovitosti zrakoplova u vezi s bukom. Međutim, učinkovitost i djelotvornost operativnog ograničenja povezanog s bukom trebalo bi procijeniti u skladu s metodama propisanim u dokumentu br. 29 ECAC-a i uravnoteženim pristupom. Slijedom navedenoga, države članice trebale bi donijeti svoje procjene operativnih ograničenja u nacionalnom zakonodavstvu radi potpune sukladnosti s dokumentom br. 29 ECAC-a.
- (15) Trebalo bi uvesti novu i širu definiciju operativnih ograničenja u usporedbi s Direktivom 2002/30/EZ kako bi se olakšala provedba novih tehnologija i novih operativnih mogućnosti zrakoplova i zemaljske opreme. Njezina primjena ne bi trebala dovesti do odgoda u primjeni operativnih mjera koje mogu trenutačno ublažiti učinak buke bez značajnog utjecaja na operativni kapacitet zračne luke. Takve mjere stoga ne bi trebalo smatrati novim operativnim ograničenjima.
- (16) Centraliziranjem informacija o buci znatno bi se smanjio administrativni teret i za operatore zrakoplova i operatore zračnih luka. Takve informacije trenutno se daju i njima se upravlja na razini pojedine zračne luke. Te podatke treba staviti na raspolaganje operatorima zrakoplova i operatorima zračnih luka u operativne svrhe. Važno je upotrebljavati banku podataka Europske agencije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) u vezi s certificiranjem učinkovitosti u vezi s bukom kao validacijskim alatom s podacima Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe (Eurocontrol) o pojedinim letovima. Takvi podaci trenutno se već sustavno traže za potrebe središnjeg upravljanja protokom zračnog prometa, ali trenutno nisu dostupni Komisiji ni Agenciji i treba ih navesti za potrebe ove Uredbe i u svrhu uređenja učinkovitosti upravljanja zračnim prometom. Dobar pristup potvrđenim podacima o izradi modela, određen u skladu s međunarodno priznatim procesima i najboljom praksom, trebao bi poboljšati kvalitetu kartiranja krivulja jednakih razina buke pojedinih zračnih luka u potporu odlukama o politici.
- (17) Da bi se izbjegle neželjene posljedice za sigurnost zrakoplovstva, kapacitete zračnih luka i tržišno natjecanje, Komisija bi trebala obavijestiti relevantno nadležno tijelo ako utvrdi da postupak kojeg se pridržava za uvođenje operativnih ograničenja povezanih s bukom ne ispunjava zahtjeve ove Uredbe. Relevantno nadležno tijelo trebalo bi razmotriti obavijest Komisije i obavijestiti Komisiju o svojim namjerama prije uvođenja operativnih ograničenja.
- (18) Kako bi se uvažio uravnoteženi pristup, trebalo bi osigurati mogućnost izuzeća u posebnim okolnostima za operatore iz trećih zemalja u razvoju, bez kojih bi takvi operatori trpjeli nepotrebne teškoće. Referencu na „zemlje u razvoju” treba shvaćati u svjetlu ovog posebnog zrakoplovnog konteksta i nipošto ne uključuje sve države na koje bi se inače moglo referirati kao na takve, unutar međunarodne zajednice. Osobito je potrebno osigurati da svako takvo izuzeće bude u skladu s načelom nediskriminacije.
- (19) Kako bi se stalan tehnološki napredak uključio u tehnologije motora i konstrukcije i metode koje se upotrebljavaju za kartiranje krivulja jednakih razina buke, Komisiji bi trebalo delegirati ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s redovnim ažuriranjem standarda buke zrakoplova iz ove Uredbe i s obzirom na upućivanje na povezane metode certifikacije, uzimajući prema potrebi u obzir promjene u relevantnim dokumentima ICAO-a, te ažuriranjem upućivanja na metodu proračuna krivulja jednakih razina buke. Osim toga, izmjene dokumenta br. 29 ECAC-a također treba uzeti u obzir za tehnička ažuriranja putem delegiranih akata, gdje je to potrebno. Osobito je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada obavi odgovarajuća savjetovanja, uključujući i ona na razini stručnjaka. Prilikom pripreme i izrade delegiranih akata, Komisija bi trebala osigurati da se svi relevantni dokumenti Europskom parlamentu i Vijeću šalju istodobno, na vrijeme i na primjeren način.

- (20) Dok se ovom Uredbom zahtijeva redovna procjena situacije u vezi s bukom u zračnim lukama, takva procjena nužno ne podrazumijeva uvođenje novih operativnih ograničenja povezanih s bukom ni preispitivanje postojećih. Stoga se ovom Uredbom ne zahtijeva preispitivanje operativnih ograničenja povezanih s bukom koja su već uvedena na dan njezinog stupanja na snagu, uključujući ona koja proizlaze iz sudskih odluka ili lokalnih procesa medijacije. Manje tehničke izmjene mjera bez značajnih implikacija za kapacitet ili operacije ne bi se trebale smatrati novim operativnim ograničenjima povezanim s bukom.
- (21) Ako je proces savjetovanja koji prethodi uvođenju operativnih ograničenja povezanih s bukom pokrenut u skladu s Direktivom 2002/30/EZ i još uvijek traje na datum stupanja na snagu ove Uredbe, primjereno je omogućavanje donošenja konačne odluke u skladu s Direktivom 2002/30/EZ kako bi se očuvao već postignuti napredak u tom procesu.
- (22) Razmatrajući potrebu za dosljednom primjenom metode procjene buke na tržištu zračne plovidbe u Uniji, ova Uredba utvrđuje zajednička pravila u području operativnih ograničenja povezanih s bukom.
- (23) Direktivu 2002/30/EZ stoga bi trebalo staviti izvan snage,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet, ciljevi i područje primjene

1. Ova Uredba utvrđuje, ako je utvrđen problem buke, pravila o postupku kojeg se treba dosljedno pridržavati za uvođenje operativnih ograničenja povezanih s bukom, za svaku zračnu luku posebno, kako bi se pomoglo poboljšati okruženje u uvjetima buke i ograničio ili smanjio broj ljudi na koje značajno djeluju potencijalno štetni učinci buke zrakoplova, u skladu s uravnoteženim pristupom.
2. Ciljevi ove Uredbe su sljedeći:
 - (a) pospješiti ostvarivanje posebnih ciljeva smanjenja buke, uključujući zdravstvene aspekte, na razini pojedine zračne luke, uz istodobno poštovanje relevantnih pravila Unije, posebno onih utvrđenih u Direktivi 2002/49/EZ, i zakonodavstva u svakoj državi članici;
 - (b) omogućiti korištenje operativnih ograničenja u skladu s uravnoteženim pristupom kako bi se postigao održiv razvoj kapaciteta zračnih luka i mreže upravljanja zračnim prometom s gledišta „od izlaza do izlaza”.
3. Ova Uredba primjenjuje se na zrakoplove koji se upotrebljavaju u civilnom zrakoplovstvu. Ne odnosi se na zrakoplove koji se upotrebljavaju u vojnim, carinskim, policijskim i sličnim operacijama.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „zrakoplov” znači zrakoplov s fiksnim krilima čija najveća dopuštena masa pri uzlijetanju iznosi najmanje 34 000 kg ili više, ili čiji je najveći dopušteni broj putničkih sjedala za tip zrakoplova o kojem se radi 19 ili više, pri čemu se u tom broju ne računaju sjedala za članove posade;
2. „zračna luka” znači zračna luka u kojoj je u kalendarskoj godini više od 50 000 operacija civilnih zrakoplova (pri čemu operacija znači jedno uzlijetanje ili jedno slijetanje zrakoplova), na temelju prosječnog broja operacija zrakoplova u posljednje tri kalendarske godine prije procjene buke;

3. „uravnotežen pristup” znači postupak koji je razvila Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (ICAO) u sklopu kojeg se dosljedno razmatra cijeli niz raspoloživih mjera, naime, smanjenje buke na samom njezinom izvoru, planiranje i upravljanje korištenjem zemljišta, operativni postupci i operativna ograničenja za smanjenje buke kojima će se rješavati problem buke na troškovno najprihvatljiviji način, za svaku zračnu luku posebno;
4. „zrakoplov granične sukladnosti” znači zrakoplov koji udovoljava certifikacijskim ograničenjima definiranim u svesku 1., dijelu II., poglavlju 3. Priloga 16. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu potpisanoj 7. prosinca 1944.) (Čikaška konvencija), pri čemu je tijekom prijelaznog razdoblja koje završava 14. lipnja 2020. kumulativno odstupanje manje od 8 EPNdB (stvarno opažene buke u decibelima), a na kraju tog prijelaznog razdoblja to je kumulativno odstupanje manje od 10 EPNdB, pri čemu je kumulativno odstupanje brojka izražena u EPNdB dobivena zbrajanjem pojedinačnih odstupanja (tj. razlika između certificirane razine buke i maksimalno dopuštene razine buke) na svakoj od tri referentne pozicije za mjerenje buke definirane u svesku 1., dijelu II., poglavlju 3. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji;
5. „aktivnost povezana s bukom” znači svaka mjera koja utječe na okružje u uvjetima buke oko zračnih luka, na koju se primjenjuju načela uravnoteženog pristupa ICAO-a, uključujući ostale neoperativne aktivnosti koje mogu utjecati na broj ljudi izloženih buci zrakoplova;
6. „operativno ograničenje” znači aktivnost povezanu s bukom kojom se ograničava pristup zračnoj luci ili se smanjuju operativni kapaciteti zračne luke, uključujući operativna ograničenja kojima je cilj zabrana operacija zrakoplovima granične sukladnosti u pojedinim zračnim lukama, kao i djelomična operativna ograničenja, koja se, na primjer, primjenjuju za utvrđeno vremensko razdoblje tijekom dana ili samo za određene uzletno-sletne staze u zračnoj luci.

Članak 3.

Nadležna tijela

1. Država članica u kojoj se nalazi zračna luka iz članka 2. točke 2. odredit će jedno ili više nadležnih tijela koja su odgovorna za postupak pri donošenju operativnih ograničenja.
2. Nadležna tijela neovisna su o bilo kojoj organizaciji na koju bi mogla utjecati aktivnost povezana s bukom. Ta neovisnost može se postići razdvajanjem funkcija.
3. Države članice dužne su pravodobno obavijestiti Komisiju o nazivima i adresama određenih nadležnih tijela iz stavka 1. Komisija objavljuje te podatke.

Članak 4.

Pravo žalbe

1. Države članice osiguravaju pravo na žalbu protiv operativnih ograničenja donesenih sukladno ovoj Uredbi pred žalbenim tijelom koje nije tijelo koje je donijelo pobijano ograničenje, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i postupcima.
2. Država članica u kojoj se nalazi zračna luka iz članka 2. točke 2. pravodobno obavješćuje Komisiju o nazivu i adresi određenog žalbenog tijela iz stavka 1. ili, prema potrebi, o načinima kako se osigurava imenovanje žalbenog tijela.

Članak 5.

Opća pravila o upravljanju bukom zrakoplova

1. Države članice osiguravaju da se situacija u vezi s bukom u pojedinoj zračnoj luci kako je navedena u članku 2. točki 2. procjenjuje u skladu s Direktivom 2002/49/EZ.

2. Države članice osiguravaju usvajanje uravnoteženog pristupa u pogledu upravljanja bukom zrakoplova za one zračne luke u kojima je utvrđen problem s bukom. U tu svrhu one osiguravaju da:

- (a) se definira cilj smanjenja buke za dotičnu zračnu luku, uzimajući u obzir, prema potrebi, članak 8. i Prilog V. Direktivi 2002/49/EZ;
- (b) se identificiraju dostupne mjere za smanjenje učinka buke;
- (c) se temeljito ocjenjuje vjerojatna troškovna učinkovitost mjera za ublažavanje buke;
- (d) se pri odabiru mjera uzima u obzir javni interes u području zračnog prometa što se tiče izgleda za razvoj njihovih zračnih luka, bez ugrožavanja sigurnosti;
- (e) su održane transparentne konzultacije sa zainteresiranim stranama o namjeranim aktivnostima;
- (f) su donesene mjere i osigurana dovoljna objava;
- (g) se mjere provode; i
- (h) je osigurano rješavanje sporova.

3. Države članice osiguravaju da se, pri poduzimanju aktivnosti povezane s bukom, razmatra sljedeća kombinacija dostupnih mjera kako bi se utvrdila troškovno najučinkovitija mjera ili kombinacija mjera:

- (a) predvidivi učinak smanjenja buke na samom njezinom izvoru;
- (b) planiranje i upravljanje korištenjem zemljišta;
- (c) operativni postupci za smanjenje buke;
- (d) ne primjenjivati operativna ograničenja kao prvi izbor, nego tek nakon razmatranja drugih mjera uravnoteženog pristupa.

Dostupne mjere mogu uključiti povlačenje zrakoplova granične sukladnosti, ako je to potrebno. Države članice, ili upravna tijela zračnih luka, prema potrebi, mogu ponuditi gospodarske poticaje kako bi potakli zračne operatore da upotrebljavaju zrakoplove koji proizvode manju buku tijekom prijelaznog razdoblja iz članka 2. točke 4. Ti gospodarski poticaji usklađeni su s važećim pravilima o državnim potporama.

4. Mjere se mogu, unutar uravnoteženog pristupa, razlikovati prema vrsti zrakoplova, razini buke koju zrakoplov proizvodi, upotrebi zračnih luka i objekata zračne plovidbe, putanji leta i/ili vremenskom okviru koji su obuhvaćeni.

5. Ne dovodeći u pitanje stavak 4., operativna ograničenja u obliku povlačenja zrakoplova granične sukladnosti iz operacija zračnih luka ne utječu na civilne podzvučne zrakoplove koji udovoljavaju, putem svoje certifikacijske izvorne ili ponovno utvrđene najveće dopuštene razine buke, standardu buke iz sveska I., dijela II., poglavlja 4. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji.

6. Mjere ili kombinacija mjera poduzetih u skladu s ovom Uredbom za određenu zračnu luku ne smiju biti restriktivnije nego što je to potrebno da bi se ostvarili ciljevi smanjenje buke u okolišu za dotičnu zračnu luku. Operativna ograničenja ne smiju biti diskriminirajuća, osobito na temelju državne pripadnosti ili identiteta, te ne smiju biti arbitrarna.

Članak 6.

Pravila o procjeni buke

1. Nadležna tijela osiguravaju da se situacija u vezi s bukom u zračnim lukama za koje su odgovorna redovno procjenjuje, sukladno Direktivi 2002/49/EZ i zakonima koji se primjenjuju u svakoj državi članici. Nadležna tijela mogu zatražiti potporu tijela za reviziju učinkovitosti iz članka 3. Uredbe Komisije (EU) br. 691/2010 ⁽¹⁾.

2. Ako procjena iz stavka 1. pokaže da mogu biti potrebne nove mjere operativnih ograničenja za rješavanje problema buke u nekoj zračnoj luci, nadležna tijela osiguravaju da:

- (a) se metoda, pokazatelji i informacije iz Priloga I. primjenjuju kako bi se uvažio doprinos svake vrste mjera u sklopu uravnoteženog pristupa, prije uvođenja operativnih ograničenja;
- (b) se na odgovarajućoj razini uspostavlja tehnička suradnja između operatora zračnih luka, operatora zrakoplova i pružatelja usluga zračne plovidbe na ispitivanju mjera za ublažavanje buke. Nadležna tijela također su dužna osigurati da se konzultira lokalno stanovništvo ili njegovi predstavnici, kao i relevantne lokalne vlasti, te da im se daju tehničke informacije o mjerama za ublažavanje buke;
- (c) troškovna učinkovitost bilo kojega novog operativnog ograničenja procjenjuje se u skladu s Prilogom II. Manje tehničke izmjene mjera bez značajnih implikacija za kapacitet ili operacije ne smatraju se novim operativnim ograničenjima;
- (d) proces konzultacija sa zainteresiranim stranama, koji može biti u obliku procesa medijacije, organizira se pravodobno i obuhvaća značajna pitanja, te osigurava otvorenost i transparentnost u pogledu podataka i metodologija izračuna. Zainteresirane strane moraju imati najmanje tri mjeseca za podnošenje komentara prije donošenja novih operativnih ograničenja. Zainteresirane strane moraju uključiti barem sljedeće:
 - i. lokalno stanovništvo koje živi u blizini zračne luke i pod utjecajem je buke zračnog prometa ili njihove predstavnike i relevantne lokalne vlasti;
 - ii. predstavnike lokalnih poslovnih subjekata koji se nalaze u blizini zračne luke na čije aktivnosti utječe zračni promet i rad zračne luke;
 - iii. relevantne operatore zračnih luka;
 - iv. predstavnike onih operatora zrakoplova koji mogu biti pod utjecajem aktivnosti povezanih s bukom;
 - v. relevantne pružatelje usluga zračne plovidbe;
 - vi. upravitelja mreže, kako je definiran u Uredbi Komisije (EU) br. 677/2011 ⁽²⁾;
 - vii. ako je to primjenjivo, određenog koordinатора slotova.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) br. 691/2010 od 29. srpnja 2010. o utvrđivanju plana performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2096/2005 o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva za pružanje usluga u zračnoj plovidbi (SL L 201, 3.8.2010., str. 1.).

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) br. 677/2011 od 7. srpnja 2011. o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom (ATM) i izmjeni Uredbe (EU) br. 691/2010 (SL L 185, 15.7.2011., str. 1.).

3. Nadležna tijela kontroliraju i prate provedbu operativnih ograničenja i djeluju prema potrebi. Dužna su osigurati da relevantne informacije budu brzo dostupne i besplatne za lokalno stanovništvo koje živi u blizini zračnih luka i relevantne lokalne vlasti.

4. Relevantne informacije mogu uključivati:

(a) uz poštovanje nacionalnog zakona, informacije o navodnim kršenjima zbog promjena u postupcima leta, u smislu njihovog učinka i razloga za uvođenje takvih promjena;

(b) opće kriterije koji se primjenjuju pri raspodjeli i upravljanju prometom u svakoj zračnoj luci, utoliko ako ti kriteriji mogu imati učinak na okoliš ili buku; i

(c) podatke koje prikupe sustavi za mjerenje buke, ako ih ima.

Članak 7.

Informacije o razini buke

1. Odluke o operativnim ograničenjima povezanim s bukom temelje se na razini buke koju zrakoplov proizvodi utvrđenoj postupkom certificiranja provedenim u skladu sa sveskom 1. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji, šesto izdanje iz ožujka 2011.

2. Na zahtjev Komisije operatori zrakoplova dostavljaju sljedeće informacije o buci u vezi sa zrakoplovom kojim upravljaju u zračnim lukama Unije:

(a) oznaku državne pripadnosti zrakoplova i registracijsku oznaku;

(b) dokumentaciju o buci zrakoplova koji se upotrebljava, zajedno s pridruženom najvećom težinom pri uzlijetanju;

(c) bilo kakvu izmjenju na zrakoplovu koja utječe na razinu buke koju on proizvodi i navodi se u dokumentaciji o buci.

3. Na zahtjev Agencije, imatelji certifikata tipa zrakoplova ili dodatnog certifikata tipa, koji su izdani u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁾ te pravne ili fizičke osobe koje upravljaju zrakoplovom za koji nije izdan ni jedan certifikat tipa prema toj Uredbi, dostavljaju informacije o buci zrakoplova i učinkovitosti u vezi s bukom u svrhu izrade modela. Agencija određuje tražene podatke i vremenski okvir, oblik i način za njihovo dostavljanje. Agencija provjerava primljene informacije o buci zrakoplova i učinkovitosti u vezi s bukom u svrhu izrade modela te ustupa informacije drugim stranama u svrhu izrade modela.

4. Podaci iz stavaka 2. i 3. ovog članka ograničeni su na ono što je strogo neophodno i dostavljaju se besplatno, u elektroničkom obliku i u određenom formatu, prema potrebi.

5. Agencija provjerava podatke o buci zrakoplova i njegovoj učinkovitosti u vezi s bukom u svrhu izrade modela u vezi sa svojim zadaćama koje obavlja sukladno članku 6. stavku 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

⁽¹⁾ Uredba (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ (SL L 79, 19.3.2008., str. 1.).

6. Podaci se pohranjuju u središnjoj bazi podataka i dostupni su nadležnim tijelima, operatorima zrakoplova, pružateljima usluga zračne plovidbe i operatorima zračnih luka u operativne svrhe.

Članak 8.

Pravila o uvođenju operativnih ograničenja

1. Prije uvođenja operativnog ograničenja, nadležna tijela daju državama članicama, Komisiji i relevantnim zainteresiranim stranama obavijest o tome šest mjeseci ranije, a taj rok završava najmanje dva mjeseca prije određivanja parametara koordinacije slotova kako su definirani u članku 2. točki (m) Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 ⁽¹⁾ za dotičnu zračnu luku za relevantno razdoblje rasporeda.

2. Nakon procjene obavljene u skladu s člankom 6. ove Uredbe, uz obavijest se prilaže pisano izvješće sukladno zahtjevima određenim u članku 5. u kojem se objašnjavaju razlozi za uvođenje operativnog ograničenja, cilj smanjenja buke utvrđen za zračnu luku, mjere koje su se razmatrale u svrhu ostvarenja tog cilja, kao i ocjena vjerojatne troškovne učinkovitosti raznih razmotrenih mjera, uključujući, ako je to potrebno, njihov prekogranični učinak.

3. Na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu Komisija može u roku od tri mjeseca nakon dana u kojem je primila obavijest iz stavka 1. preispitati postupak uvođenja operativnog ograničenja. Ako Komisija utvrdi da uvođenje operativnog ograničenja vezanog za buku ne slijedi postupak utvrđen u ovoj Uredbi, može o tome obavijestiti relevantno nadležno tijelo. Relevantno nadležno tijelo razmatra obavijest Komisije i obavješćuje Komisiju o svojim namjerama prije uvođenja operativnih ograničenja.

4. Ako se operativno ograničenje odnosi na povlačenje zrakoplova granične sukladnosti iz neke zračne luke, nikakve dodatne usluge iznad broja operacija zrakoplova granične sukladnosti u odgovarajućem razdoblju prethodne godine ne dopuštaju se u toj zračnoj luci šest mjeseci nakon obavijesti navedene u stavku 1. Države članice dužne su osigurati da nadležna tijela odlučuju o godišnjoj stopi smanjenja operacija zrakoplova granične sukladnosti operatora o kojima se radi u toj zračnoj luci, uvažavajući starost zrakoplova i sastav ukupne flote. Ne dovodeći u pitanje članak 5. stavak 4., ta stopa ne smije biti veća od 25 % broja operacija zrakoplova granične sukladnosti za svakog operatora koji opslužuje tu zračnu luku.

Članak 9.

Zemlje u razvoju

1. Kako bi se izbjegle nepredviđene ekonomske poteškoće, nadležna tijela mogu izuzeti zrakoplove granične sukladnosti koji su registrirani u zemljama u razvoju od ograničenja povezana s bukom, uz istodobno poštovanje načela nediskriminacije, uz uvjet da su takvi zrakoplovi:

(a) dobili certifikat o buci prema normama specificiranim u poglavlju 3., svesku 1. Priloga 16. Čikaškoj konvenciji;

(b) bili korišteni u operacijama u Uniji tijekom petogodišnjeg razdoblja koje je prethodilo stupanju na snagu ove Uredbe;

(c) bili upisani u registar dotične zemlje u razvoju u tom petogodišnjem razdoblju; i

(d) ako se dalje upotrebljavaju u operacijama fizičke ili pravne osobe u toj zemlji.

2. Ako država članica odobri izuzeće iz stavka 1., o njemu odmah obavješćuje nadležna tijela drugih država članica i Komisiju.

⁽¹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.).

Članak 10.**Izuzeca za operacije zrakoplova iznimne prirode**

Nadležna tijela mogu, od slučaja do slučaja, u zračnim lukama za koje su nadležna odobriti s obzirom na pojedinačne operacije zrakoplova granične sukladnosti koje se inače ne bi mogle odvijati na temelju ove Uredbe.

Izuzece je ograničeno na:

- (a) operacije koje su toliko iznimne prirode da bi bilo nerazumno uskratiti privremeno izuzece, uključujući letove humanitarne pomoći; ili
- (b) nekomercijalne operacije zrakoplova u svrhu tehničkih preinaka, popravaka ili održavanja.

Članak 11.**Delegirani akti**

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 12. u vezi s:

- (a) tehničkim ažuriranjima za norme certificiranja buke iz članka 5. stavka 5. i članka 9. stavka 1. točke (a), te za certifikacijske postupke iz članka 7. stavka 1.;
- (b) tehničkim ažuriranjima za metodologiju i pokazatelja utvrđenih u Prilogu I.

Svrha tih ažuriranja uzeti je u obzir promjene relevantnih međunarodnih pravila, prema potrebi.

Članak 12.**Izvršavanje ovlasti delegacije**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 11. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 13. lipnja 2016. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti automatski se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 11. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
5. Delegirani akt donesen na temelju članka 11. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 13.**Informiranje i revizija**

Države članice na zahtjev Komisiji podnose informacije o primjeni ove Uredbe.

Najkasnije 14. lipnja 2021., Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni ove Uredbe.

Uz to izvješće podnose se, gdje je to potrebno, prijedlozi za reviziju ove Uredbe.

Članak 14.**Postojeća operativna ograničenja**

Operativna ograničenja u vezi s bukom koja su već bila uvedene prije 13. lipnja 2016. ostaju na snazi dok ih nadležna tijela ne odluče preispitati u skladu s ovom Uredbom.

Članak 15.**Stavljanje izvan snage**

Direktiva 2002/30/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od 13. lipnja 2016.

Članak 16.**Prijelazne odredbe**

Neovisno o članku 15. ove Uredbe, operativna ograničenja u vezi s bukom donesena nakon 13. lipnja 2016. mogu se donijeti u skladu s Direktivom 2002/30/EZ ako je proces konzultacija koji prethodi njihovom donošenju bio u tijeku toga datuma i ako se ta ograničenja donesu najkasnije jednu godinu nakon tog datuma.

Članak 17.**Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu 13. lipnja 2016.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 16. travnja 2014.

Za Europski parlament

Predsjednik

M. SCHULZ

Za Vijeće

Predsjednik

D. KOURKOULAS

PRILOG I.

PROCJENA SITUACIJE U VEZI S BUKOM U ZRAČNOJ LUCI

Metodologija:

Nadležna tijela osigurat će upotrebu metoda procjene buke razvijenih u skladu s dokumentom br. 29 Europske konferencije civilnog zrakoplovstva naslovljenim „Standardna metoda izračuna krivulja jednakih razina buke oko civilnih zračnih luka”, 3. izdanje.

Pokazatelji:

1. Opisat će se učinak buke od zračnog prometa, bar u smislu pokazatelja buke L_{den} i L_{night} koji su definirani i izračunati sukladno Prilogu I. Direktivi 2002/49/EZ.
2. Mogu se upotrebljavati dodatni pokazatelji buke koji imaju objektivnu osnovu.

Informacije o upravljanju bukom:

1. Sadašnji popis
 - 1.1 Opis zračne luke uključujući informacije o njezinoj veličini, lokaciji, okolini, opsegu i vrsti zračnog prometa.
 - 1.2 Opis svih ciljeva zaštite okoliša za zračnu luku i nacionalni kontekst. To će uključivati opis ciljeva smanjenja buke za zračnu luku.
 - 1.3 Detalji o krivuljama jednakih razina buke za relevantne prethodne godine – uključujući procjenu broja ljudi pod utjecajem buke zrakoplova, obavljenu sukladno Prilogu II. Direktivi 2002/49/EZ.
 - 1.4 Opis postojećih i planiranih mjera za upravljanje bukom zrakoplova koje se već provode u okviru uravnoteženog pristupa i njihov učinak i doprinos situaciji u vezi s bukom, upućivanjem na sljedeće:
 - 1.4.1 Za smanjenje buke na njezinom izvoru:
 - (a) informacije o sadašnjoj zrakoplovnoj floti i svim očekivanim tehnološkim poboljšanjima;
 - (b) posebni planovi za obnovu flote.
 - 1.4.2 Za planiranje i upravljanje korištenjem zemljišta:
 - (a) uspostavljeni instrumenti planiranja, kao što su cjelovito planiranje ili zoniranje buke;
 - (b) uspostavljene mjere za ublažavanje buke, kao što su kodeksi u graditeljstvu, programi zvučne izolacije ili mjere za smanjenje područja namjene zemljišta u osjetljive svrhe;
 - (c) proces konzultacija o mjerama za korištenje zemljišta;
 - (d) praćenje širenja.
 - 1.4.3 Za operativne mjere smanjenja buke, utoliko ako te mjere ne ograničavaju kapacitet zračne luke:
 - (a) korištenje povoljnijih uzletno-sletnih staza;
 - (b) korištenje najboljih ruta u vezi s bukom;

- (c) korištenje postupaka za smanjenje buke pri uzlijetanju i prilazu zrakoplova;
- (d) prikazivanje u kojem opsegu su te mjere uređene prema okolišnim pokazateljima, navedenima u Prilogu I. Uredbi Komisije (EU) br. 691/2010.

1.4.4 Za operativna ograničenja:

- (a) korištenje globalnih ograničenja, kao što su gornja granica operacija ili kvote buke;
- (b) korištenje ograničenja posebnih za zrakoplove, kao što je povlačenje zrakoplova granične sukladnosti;
- (c) korištenje djelomičnih ograničenja, uz razlike između dnevnih i noćnih mjera.

1.4.5 Uspostavljeni financijski instrumenti, kao što su naknade zračnih luka za prekoračenje dopuštenih razina buke.

2. Prognoza bez novih mjera

- 2.1 Opisi razvoja zračne luke, ako postoje, koji je već odobren i u tijeku, na primjer, povećanje kapaciteta, proširenje uzletno-sletne staze i/ili terminala, predviđanja pristupa i uzlijetanja, projekcija buduće kombinacije prometa i procjena rasta te detaljno istraživanje učinka buke na okolno područje koje je posljedica širenja kapaciteta, uzletno-sletnih staza i terminala, kao i izmjene putanja leta i prilaznih i uzletnih zračnih linija.
- 2.2 U slučaju proširenja kapaciteta zračne luke koristi od dostupnosti toga dodatnog kapaciteta u široj mreži zračne plovidbe i u regiji.
- 2.3 Opis učinka na okružje u uvjetima buke bez daljnjih mjera, kao i učinka mjera koje se već planiraju u svrhu ublažavanja učinka buke u istom razdoblju.
- 2.4 Predviđene krivulje jednakih razina buke – uključujući i procjenu broja ljudi koji će biti izloženi buci zrakoplova – pri čemu je potrebno razlikovati već postojeća naselja, novoizgrađena ili planirana naselja i planirana buduća naselja koja su već dobila odobrenje nadležnih tijela.
- 2.5 Procjena posljedica i mogućih troškova ako se ne poduzmu mjere u cilju smanjenja učinka povećane razine buke – ako se očekuje povećanje.

3. Procjena dodatnih mjera

- 3.1 Pregled dodatnih raspoloživih mjera koje su dostupne i naznaka glavnih razloga za njihov odabir. Opis mjera koje su izabrane za daljnju analizu i informacije o ishodima analize troškovne učinkovitosti, osobito troškova koje će izazvati njihovo uvođenje; procijenjeni broj ljudi koji će imati koristi od primjene tih mjera, te vremensko razdoblje djelovanja izabranih mjera; te rangiranje ukupne uspješnosti svake pojedine mjere.
 - 3.2 Pregled mogućih utjecaja izabranih mjera na okoliš zračne luke i na konkurentnost drugih zračnih luka, operatora i ostalih zainteresiranih strana.
 - 3.3 Razlozi zbog kojih su izabrane baš te mjere.
 - 3.4 Netehnički sažetak.
-

PRILOG II.

Procjena troškovne učinkovitosti operativnih ograničenja u vezi s bukom

Troškovna učinkovitost predviđenih operativnih ograničenja u vezi s bukom ocijenit će se uzimajući u obzir sljedeće elemente, u mjeri u kojoj je to moguće, kvantificirano:

1. predviđene koristi u pogledu buke od predviđenih mjera, sada i u budućnosti;
2. sigurnost operacija zrakoplova, uključujući rizik za treće strane;
3. kapacitet zračne luke;
4. učinci na Europsku mrežu zračne plovidbe.

Osim toga, nadležna tijela vlasti mogu uzeti u obzir sljedeće čimbenike:

1. zdravlje i sigurnost lokalnog stanovništva koje živi u blizini zračne luke;
2. održivost okoliša, uključujući međusobne ovisnosti između buke i emisija;
3. izravne i neizravne učinke na zapošljavanje i gospodarstvo, kao i učinke koji ih pospešuju.

Izjava Komisije o preispitivanju Direktive 2002/49/EZ

Komisija raspravlja s državama članicama o Prilogu II. Direktivi 2002/49/EZ (metode računanja buke) s ciljem njegova donošenja u sljedećim mjesecima.

Na temelju rada koji sada poduzima WHO o metodologiji procjene implikacija utjecaja buke za zdravlje, Komisija namjerava revidirati Prilog III. Direktivi 2002/49/EZ (procjena učinka na zdravlje, krivulje reakcija na doze).
