



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 15.2.2008
COM(2008) 66 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

**Az EU repülőterein a zajvédelemmel összefüggésben bevezetett üzemeltetési
korlátozásokról**

(Jelentés a 2002/30/EK irányelv alkalmazásáról)

1. BEVEZETÉS

A repülőgépek által kibocsátott zaj érzékeny kérdés a repülőterek közelében élők számára, mióta az 1960-as és az 1970-es években elterjedt a sugárhajtású repülőgépek használata. Emiatt a kormányok és az ágazat egyaránt arra törekednek, hogy folyamatosan csökkentsék az egyes repülőgépek által okozott zajszintet, különösen az egyre szigorúbb szabványok bevezetéséről szóló, globális (ICAO) szintű megállapodás megkötése útján, melynek eredményeként meghatározták a repülőgépekre vonatkozó szabványokat tartalmazó, úgynevezett 2., 3. és 4. fejezeteket. Ennek eredményeként korunk utasszállító gépei lényegesen csendesebbek elődeiknél.

Az ICAO-n belül a régebbi és zajosabb, 2. fejezet szerinti sugárhajtású repülőgépek betiltása érdekében született egyezmény alapján az EU-ban 2002 áprilisától teljesen betiltották a 2. fejezet szerinti repülőgépeket.

Az ICAO Tanácsa 2001 júniusában új szabványt fogadott el a zajminősítésre vonatkozóan (a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. kötetének 16. melléklete 4. fejezete), melyben megállapítják a 2006. január 1-jét követően üzembe helyezett új légi járművekre alkalmazandó zajminősítési szabványokat, azonban a 3. fejezet szerinti repülőgépek kivonását illetően nem állapítottak meg ütemtervet.

Az említett ütemterv hiánya miatt a nyomás a repülőtéren zajszint csökkentését célzó üzemeltetési korlátozások alkalmazásának irányába erősödött. Habár az egyes légi járművekre vonatkozó zajvédelmi szabványokat megszigorították, a forgalom növekedése és egyre több repülőtéren a gyakoribbá váló forgalom továbbra is aggasztja a helyi lakosokat. Emiatt egyes repülőtereken felmerült az igény a kiegészítő üzemeltetési korlátozások iránt, hogy így korlátozzák a légi járművek okozta zaj hatását a legérzékenyebb időszakokban (este, éjjel és hétvégén), vagy a 3. fejezet követelményeinek éppen eleget tevő (marginálisan megfelelő), régebbi, zajosabb repülőgépek használatát.

A Közösség 2002. március 26-án elfogadta a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról szóló 2002/30/EK irányelvet¹. Az irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy egyes repülőtereken új üzemeltetési korlátozásokat vezessenek be, különösen a 3. fejezet követelményeinek éppen eleget tevő repülőgépekre, amennyiben ezt az ICAO Közgyűlésének A33-7 és A35-5 állásfoglalásában megállapított, úgynevezett „kiegyensúlyozott megközelítéssel” összhangban teszik. Az EU ugyanebben az évben elfogadta a 2002/49/EK irányelvet², mely a légi forgalom okozta zaj káros hatásainak (a zaj zavaró, idegesítő hatását is ideértve) megakadályozása, elkerülése és csökkentése érdekében előírja stratégiai zajtérképek és cselekvési tervek kialakítását a főbb polgári repülőterek környékére³, illetve a több mint 100 ezer lakosú agglomerációkra. A Bizottság 2009-ben külön jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az említett irányelv

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/30/EK irányelve (2002. március 26.) a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról HL L 85., 2002.3.28., 40. o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről HL L 189., 2002.7.18., 12. o.

³ A tagállamok által kijelölt 76 repülőtér jelenleg a 2002/49/EK irányelv hatálya alá tartozik.

végrehajtásáról. Az EU 2006-ban megújított stratégiát fogadott el a fenntartható fejlődésről⁴, melynek célja a „közlekedés által okozott zaj csökkentése a forrásnál, valamint zajcsökkentő intézkedések útján, annak biztosítása érdekében, hogy a teljes expozíciós szint mellett minimálisra csökkenjenek az egészségre kifejtett hatások”.

A 2002/30/EK irányelv 14. cikke értelmében a Bizottság az irányelv alkalmazásáról szóló jelentést köteles benyújtani az Európai Parlament és a Tanács számára, legkésőbb öt évvel annak hatályba lépését követően. Az irányelv előírja továbbá, hogy a Bizottság jelentéséhez szükség esetén az irányelv felülvizsgálatára vonatkozó javaslatokat mellékelni kell. E jelentés fő célja annak bemutatása, hogy milyen mértékben sikerült elérni az irányelv célkitűzéseit, és hogy az irányelv alkalmazása mennyire járult ehhez hozzá. Szerepel benne ezért az irányelv eredményességének értékelése, különös hangsúlyt fektetve annak megállapítására, hogy a fokozottabb szigorúság érdekében felül kell-e vizsgálni a 2. cikk d) pontjában a „követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépre” vonatkozó fogalom meghatározást (vagyis hogy a 3. fejezetben megállapított zajminősítési határértéknél összesítve legfeljebb 5 EPNdB⁵-vel kisebb az általa kibocsátott zaj – úgynevezett „mínusz 5-ös” repülőgép).

E vita háttérének bemutatása érdekében a jelentés értékeli a közösségi zajkörnyezetben 2002 óta bekövetkezett változásokat, hogy megállapítható legyen, az irányelv szabályozási kerete mennyire járult hozzá ezekhez a változásokhoz. Ez a mennyiségi és minőségi munka szükségessé tette a repülőtereken az irányelv értelmében már megtett vagy tervezett intézkedések részletes számbavételét.

2. A KIEGYENSÚLYOZOTT MEGKÖZELÍTÉS

Az irányelv előírja a tagállamok számára, hogy „kiegyensúlyozott megközelítést” fogadjanak el „a területükön található repülőterek zajproblémáinak kezelésére” (4. cikk, (1) bekezdés). A „kiegyensúlyozott megközelítés”⁶ a következőt jelenti: „olyan megközelítés, amelynek alapján tagállamok mérlegelik a területükön található repülőterek zajproblémáinak megoldására rendelkezésre álló intézkedési lehetőségeket, nevezetesen a repülőgépek zajának a zaj forrásánál történő csökkentéséből, a területfelhasználás-tervezési és irányítási intézkedésekből, a zajcsökkentő üzemi eljárásokból és üzemeltetési korlátozásokból eredő várható hatásokat” (2. cikk, g) pont).

Az irányelv részben azon körülmények megállapítására törekszik, melyek fennállása esetén a tagállamok az ICAO iránymutatásaival összhangban korlátozásokat vezethetnek be a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek vonatkozásában, egyidejűleg pedig hozzájárul azon általános célkitűzésekhez, melyek a zajkörnyezet rosszabbodásának megakadályozására, illetve a légi járművek okozta zaj káros hatásai által jelentős mértékben érintett személyek számának korlátozására vagy csökkentésére irányulnak.

⁴ Az Európai Unió Tanácsa, Doc 10117/06, 2006. június 9.

⁵ Decibelben kifejezett ténylegesen érzékelt zaj.

⁶ Lásd a 2002/30/EK irányelv 2. cikkének g) pontját.

Néhány ICAO tagországtól a 925/1999/EK rendelet⁷ (az úgynevezett „hushkit” rendelet) tekintetében érkező panaszokra reagálva nemzetközi szinten elfogadták az egyes repülőtereknek arra vonatkozó jogát, hogy a kiegyensúlyozott megközelítés keretében korlátozzák a követelményeknek éppen eleget tevő, 3. fejezet szerinti repülőgépek üzemeltetését. Az említett rendelet kitiltotta a Közösségből az új zajminősítési eljárásan átesett olyan repülőgépeket, melyek csak a zajcsökkentő módosítások után feleltek meg a 3. fejezet követelményeinek. Az irányelv hatálybalépésekor a rendelet hatályát veszítette, mert az irányelv engedélyezte a tagállamok számára a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek betiltását egyes repülőtereken.

3. AZ IRÁNYELV ÉRTELMEZÉSE

Az 52 repülőtértől kapott válaszok alapján⁸ egyértelmű, hogy nem minden repülőtér értelmezi egyformán az irányelv rendelkezéseit.

A repülőterek kötelezettségei meglehetősen egyértelműnek tűnnek: amennyiben a hatóságok célja 2002. március 28. után új üzemeltetési korlátozások bevezetése a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépekre vonatkozóan, az irányelv értelmében kötelesek kiegyensúlyozott megközelítést alkalmazni, és a korlátozásokat a szükséges mértékre csökkenteni. A korlátozásokat bevezető tagállamoknak emellett bizonyos eljárásokat be kell tartaniuk a bevezetésről szóló értesítés, az ellenőrzés és a végrehajtás tekintetében. E folyamat során a korlátozások tervezett hatását számszerűsíteni kell.

Az irányelv által engedélyezett vagy tiltott kérdéseket illetően két kétséget felvető terület mutatkozik:

- (1) egyes repülőterek üzemeltetői úgy érzik, hogy nem könnyű megállapítani, hogy mit sikerült pusztán az irányelv révén elérni, mivel az irányelv számos olyan intézkedést engedélyezett, melyeket a nemzeti jog is lehetővé tett, és sok korlátozást a tagállamok már 2002 előtt bevezettek;
- (2) egyéb repülőterek üzemeltetői szerint pedig az irányelv nem tilt kifejezetten semmiféle korlátozást.

⁷ A Tanács 925/1999/EK rendelete (1999. április 29.) a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény harmadik kiadása (1993. július) 16. melléklete I. kötete II. része 3. fejezete előírásainak megfelelően módosított és az ezt igazoló új bizonyítvánnyal ellátott egyes szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépek Közösségen belüli lajstromozásáról és üzemeltetéséről HL, 1999.5.4., 1. o.

⁸ A repülőterek képviselőit az Európai Bizottság MPD-tanácsadói keresték fel.

4. AZ IRÁNYELV HATÁSAI

A repülőtér-üzemeltetők többsége szerint az irányelv nem befolyásolta közvetlenül azt, hogy hogyan kezelik a repülőtér környezetében kialakuló zajt. Egyes repülőterek képviselői közölték, hogy az irányelv által engedélyezett intézkedéseket a nemzeti szabályozás már eleve lehetővé tette. Ez különösen a német és az egyesült királyságbeli repülőterekre igaz. Egy német repülőtér képviselője jelezte továbbá, hogy habár az irányelv lehetővé teszi, hogy a követelményeknek éppen eleget tevő, 3. fejezet szerinti repülőgépekre korlátozásokat alkalmazzanak, egyes kétoldalú légiközlekedési megállapodások tiltják az ilyen intézkedések bevezetését.

Több repülőtér képviselője elmondta, hogy az a repülőtér környezetében kialakuló zaj kezelésének folyamatát az irányelv a 2. mellékletben szereplő követelmények révén megnehezítette. Ez a melléklet előírja, hogy konzultációt tartsanak a repülőtéri zaj csökkentésének alternatív módszereiről, illetve értékeljék az ezek következtében felmerülő költségeket és előnyöket.

Két repülőtér képviselője jelezte, attól tartanak, hogy a légitársaságok az intézkedések bevezetését követően pert indíthatnak arra hivatkozva, hogy a 2. melléklet követelményeinek nem tettek eleget teljes mértékben.

Néhány repülőtér képviselője jelezte, hogy bár az irányelv nem gyakorolt közvetlen hatást a zaj kezelésére, közvetett módon mégis ez történt, ennek okai a következők:

- az irányelv hasznos ellenőrzőlistaként bemutatta valamennyi rendelkezésre álló, potenciális intézkedést;
- az irányelv hangsúlyozta, hogy a repülőtereknek milyen lehetőségük van az egyéni intézkedésre, így segítette a korlátozások bevezetését;
- az irányelv segített bizalmi légkört teremteni az érdekeltek körében;
- az irányelv egyenlő feltételeket biztosított;
- az irányelv emellett fokozta a(z irányelv alkalmazási körébe nem tartozó) közepes és kisméretű repülőterek körében a lehetséges intézkedések és a legjobb gyakorlat iránti tudatosságot.

Az irányelv egyik célja az volt, hogy lehetővé tegye a zaj kezelését a különleges zajproblémákkal küzdő repülőterek környezetében. Az, hogy a repülőtereknek voltak-e ilyen problémáik, részben attól függött, hogy a nemzeti jog milyen intézkedéseket engedélyezett korábban. Azokban az országokban, ahol a zaj kezelését illetően lehetőségeket biztosítottak a nemzeti jogszabályok a repülőterek számára, kevésbé tudták kihasználni az irányelvet, mint azokban, ahol ilyen nem volt. Azonban az olyan repülőtereken, ahol nem volt hatályos nemzeti szabályozás, az irányelv hozzájárulhatott a zaj kezeléséhez.

5. A BEVEZETETT KORLÁTOZÁSOK

Az alábbiakban ismertetjük a követelményeknek éppen eleget tevő, (az irányelvben meghatározott módon) 5 dB(A) összesített határértékkel rendelkező 3. fejezet szerinti repülőgépekre – a továbbiakban: „mínusz 5-ös” repülőgép – vonatkozó korlátozásokat, illetve a legalább 8 dB(A) összesített határértékű repülőgépekre vonatkozó korlátozásokat, az éjszakai korlátozásokat és a zajkvóta alkalmazását, ideértve azon hatásokat is, melyeket ezen különféle korlátozások a forgalomra gyakorolhatnak. Azonban a különféle bevezetett intézkedések bizonyos mértékig átfedhetik egymást, nem mindig van mód egyértelmű elhatárolásra.

5.1. A „MÍNUSZ 5-ÖS” KORLÁTOZÁS BEVEZETÉSE

Csak két repülőtér vezetett be üzemeltetést tiltó szabályozást a „mínusz 5-ös” repülőgépekre.

Mindössze négy repülőtér vezetett be az irányelvnek megfelelően részleges korlátozó intézkedéseket⁹ a „mínusz 5”-ös repülőgépek üzemeltetésre, a repülőterek képviselői el is magyarázták ezeket az intézkedéseket. A korlátozások a következők:

- három repülőtér éjszakai tilalmat vezetett be a „mínusz 5-ös” repülőgépekre; és
- egy repülőtér megtiltotta, hogy a „mínusz 5-ös” repülőgépek új útvonalakon közlekedjenek (egyfajta korlátozó szabály, feltehetően az üzemeltetés tilalmáról szóló szabályt megelőlegezendő).

Azonban az ilyen tilalmakat vagy korlátozásokat be nem vezető repülőterek közül több mint tíz vagy határozottan számít erre, vagy megvizsgálta a kérdést, vagy jelenleg vizsgálja, vagy jelezte, hogy adott körülmények között bevezetné ezeket. Két különleges eset is volt (két városi repülőtér):

az olyan repülőterek közül, melyek határozottan számítanak ilyen intézkedések bevezetésére, az egyik repülőtéren „hamarosan” teljes „mínusz 5-ös” tilalmat terveznek bevezetni az irányelv előtti hushkit tilalom helyett¹⁰, egy (EGT-s) repülőtéren pedig az irányelv előtti nemzeti jogszabályok alapján tiltják be a „mínusz 5-ös” repülőgépek éjszakai üzemeltetését 2008-tól;

- az egyik repülőtéren megvizsgálták a „mínusz 5-ös” tilalom lehetőségét, azonban elvetették a rendszert azután, hogy a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgép típus egyik fő üzemeltetője új gépeket szerzett be, és a tilalom ezzel feleslegessé vált;
- három repülőtéren mérlegelik, hogy a zajvédelmi cselekvési tervekben bevezetik a „mínusz 5-ös” korlátozást;

⁹ Az irányelv 6. cikkének (1) bekezdése engedélyezi a „részleges üzemeltetési korlátozások” bevezetését meg nem határozott repülőgép típusoknál a kiegyensúlyozott megközelítés keretén belül az intézkedések elsőbbségi hierarchiájának részeként, a követelményeknek éppen eleget tevő, 3. fejezet szerinti repülőgépek utolsó lehetőségként történő kivonását megelőzően.

¹⁰ Ez a repülőtér azt is jelezte, hogy a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek szigorúbb besorolása (azaz a mínusz 8-as) nem lenne egyúttal korlátozóbb is, mivel az éjszakai kvóta vonatkozásában meglévő korlátozások máris szigorúbbak.

- két repülőtér képviselői szerint elképzelhető, hogy be kell vezetniük a „mínusz 5-ös” korlátozást, ha a tervezett futópálya fejlesztések fejében a helyi hatóságok megkövetelik a tevékenységek efféle korlátozását;
- két repülőtéren úgy vélték, hogy „elképzelhető”, hogy bevezetik a „mínusz 5-ös” korlátozásokat további feltételek megállapítása nélkül;
- két városi repülőtéren a helyileg mért és a repülőtér üzemeltetését korlátozó, helyi tervezési követelményeknek megfelelő – abszolút (és nem minősítés szerinti) – zajszint alapján fogadja a légi járműveket; ez rávilágít az irányelv és egyes tagállamok tervezési jogszabályai összeegyeztethetőségének kérdésére.

A következő repülőterek esetében a tagállamok arról adtak értesítést, hogy végrehajtották az irányelv rendelkezéseit:

A „mínusz 5-ös” repülőgépek nem üzemelhetnek Párizsban éjszaka, 2008-tól pedig nappal sem. Ez része annak a stratégiának, mellyel az általános zajszennyezettséget a 1999–2001 közötti szintre kívánják mérsékelni.

Az Egyesült Királyságban, a londoni repülőtereken új éjszakai repülési rendszert hoztak létre a 2006 és 2012 közötti időszakra.

Madrid-Barajason új korlátozásokat vezettek be 2006 nyara után, többek között a „mínusz 5-ös” repülőgépek fokozatos kivonását 2007 és 2012 között, illetve éjszakai repülési korlátozásokat.

A többi repülőtéren arról számoltak be, hogy az irányelvvel összefüggésben nem állapítottak meg korlátozásokat (és nem is terveznek ilyeneket) a követelményeknek éppen eleget tevő, „mínusz 5-ös” repülőgépek esetében.

Egy repülőtér jelezte, hogy egyértelműbb lenne, ha jobban harmonizálnák a repülőterek körében, miként definiálják a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépeket.

5.2 „MÍNUSZ 8-AS” ÉS ENNÉL SZIGORÚBB KORLÁTOZÁSOK BEVEZETÉSE

Kevés repülőtéren vezettek be vagy terveznek bevezetni a mínusz 5 db(A)-snál szigorúbb korlátozásokat. Csak egy korlátozta eddig a „mínusz 8-as” repülőgépeket, és három tervezi ezek kivonásának megkövetelését:

- egy repülőtéren 2003 óta éjszakai tilalmat vezettek be a „mínusz 8-as” repülőgépekre;
- egy (városi) repülőtéren bejelentették, hogy azt tervezik, 2010 után „csak 4. fejezet szerinti” repülőgépeket fogadnak;
- egy további városi repülőtéren jelezték, hogy ha éjszakai korlátozásokat vezetnek be, akkor azokat a „4. fejezetre” fogják alapozni;
- egy repülőtér vezetésének deklarált szándéka a „mínusz 8-as” repülőgépek 2008-ig történő betiltása, amennyiben ezeket természetes cserélődés vagy önkéntes együttműködés révén nem vonják ki ennél hamarabb a forgalomból;

5.3. A BEVEZETETT ÉJSZAKAI KORLÁTOZÁSOK

A részleges üzemeltetési korlátozások¹¹ nem szükségszerűen a 3. fejezet adott szintjeinek való megfelelésre vonatkoznak. Mindenesetre az ilyen általános intézkedésekre is vonatkozik az irányelv, mivel előírja, hogy ezek bevezetése előtt hivatalos elemzést kell készíteni.

Négy válaszadó repülőtér (ebből három repülőtér városi¹²) éjszaka zárva tart. Egy a válaszadástól elzárkózó repülőtérrel ismert, hogy éjszakai tilalmat vezetett be. Emellett számos repülőtér zárva van az éjszaka egy részében. Hét repülőtér éjszakára kitiltotta a követelményeknek éppen eleget tevő, 3. fejezet szerinti repülőgépeket, egy pedig kifejezetten a 3. fejezet szerinti, „mínusz 8-as” repülőgépeket tiltotta ki. Emellett több német repülőtér csak a bónuszlistán szereplő légi járművek üzemelését engedélyezi¹³. Sok repülőtéren éjszakai zajkvótarendszer van érvényben. Néhány repülőtér a kvótarendszer helyett az éjszakai mozgásokra vezetett be korlátozásokat. Körülbelül húsz repülőtér jelezte, hogy éjszaka nem alkalmaznak különösebb korlátozásokat, eltekintve egy adott futópálya esetleges lezárásától.

5.4. REPÜLŐTÉRI ZAJKVÓTA

A követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépekre vonatkozó korlátozásokon és a (részleges) éjszakai bezárásokon felül, a zajkvóta alkalmazása is korlátozásnak tekinthető.

A zajkvóta nem közvetlenül egy adott repülőgép üzemeltetését korlátozza, ellentétben az éjszakai korlátozásokkal és a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépekre vonatkozó korlátozásokkal, hanem a flotta egészének hozzáférését. A zajkvóta a teljes zajt korlátozza egy adott időszakon belül, ami lehet az év egy szakához kötődő vagy éves. Ilyen módon ez inkább a repülőterekre, mint a légitársaságokra alkalmazandó üzemeltetési korlátozásnak tekinthető.

Másfelől a zajkvóta korlátozza a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek repülőterekre való bejutását. Habár az irányelv a zajkvótára is vonatkozik, ez nem nyilvánvaló minden érdekelt fél számára.

A zajkvóta alkalmazását számos repülőtér részesíti előnyben az adott repülőgépekre vonatkozó üzemeltetési korlátozásokkal szemben. A zajkvótát különösen az Egyesült Királyság számos repülőterén alkalmazzák.

6. AZ ÜZEMELTETÉSI KORLÁTOZÁSOK HATÁSAI

Egyes repülőterek megfogalmazták észrevételeiket a bevezetett üzemeltetési korlátozások hatásaival kapcsolatban.

A társaságok esetleges áttelepülését illetően egy repülőtér képviselője megjegyezte, hogy nem tart az üzemeltetők áttelepülésétől, a repülőtér stratégiai elhelyezkedése és az általa biztosított

¹¹ A 2002/30/EK irányelv 2. cikkének e) pontjában meghatározottak szerint.

¹² A 2002/30/EK irányelv I. mellékletében megállapítottak szerint.

¹³ A német Szövetségi Közlekedési Minisztérium által létrehozott jegyzék, amely a 3. fejezet szerinti repülőgépeket tovább osztályozza. A jegyzékben szereplő repülőgépek előnyt élveznek az ott nem szereplőkkel szemben, esetükben kevesebb a repülési korlátozás és/vagy alacsonyabb fel- és leszállási díjakat kell fizetniük.

közvetlen légi forgalom jelentős aránya miatt. Másfelől egy másik repülőtér jelezte, hogy csak akkor mérlegelné a követelményeknek éppen eleget tevő, 3. fejezet szerinti repülőgépek betiltását, ha az kötelező lenne, és valamennyi uniós repülőtéren alkalmaznák.

A repülőterek a legtöbb esetben jelezték, hogy nézetük szerint a légitársaságok kevésbé zajos légi járművek üzemeltetésével reagáltak a változtatásokra, illetve részleges korlátozások esetében átütemezték éjszakai és nappali járataikat.

Csak egy repülőtér jelezte, hogy a bevezetett korlátozások eredménye a szolgáltatások csökkenése és a kisebb járatgyakoriság lett.

Ezzel kapcsolatos az a felvetés, hogy a bevezetett korlátozások „gyakorlati értelemben” nem mindig tényleges korlátozások. Egy repülőtéren a követelményeknek éppen eleget tevő, 3. fejezet szerinti repülőgépek üzemeltetésének korlátozása megelőző jellegű volt, hogy érzékeltesék a helyi közösséggel a repülőtér zajkezelés iránti elkötelezettségét, illetve visszatartsák a potenciális üzemeltetőket. Egy másik repülőtéren a tényleges zajszint a zajkvótának kevesebb mint fele. Másfelől viszont vannak olyan repülőterek is, melyek enyhítik a környezetvédelemre irányuló korlátozásokat, amint fejlődésnek indulnak.

7. A LÉGIJÁRMŰ-ÜZEMELTETŐK

A légijármű-üzemeltetők szerint az irányelv elsősorban védelmet jelent az üzemeltetési korlátozások alkalmazásával szemben, emellett pedig garancia a korlátozások ésszerű időbeli bevezetésére, továbbá az említett korlátozások költségeinek és előnyeinek megfelelő értékelésére.

Bizonyos üzemeltetők láthatólag úgy érezték, hogy az irányelv marginális korlátozásai számukra nemigen relevánsak, mivel a vállalkozásukra nehezedő gazdasági nyomás eredményeként már eljutottak oda, hogy a „természetes” cserélődésnek köszönhetően flottájuk gyakorlatilag a 4. fejezetnek megfelelő. Az ágazaton belüli egyéb üzemeltetők maximális védelmet szeretnének az irányelv korlátozásaival szemben, hogy a „természetes” cserélődés spontán működése lehetővé váljon.

Az expressz futárszolgálatok hangsúlyozták a bizottsági szolgálatok számára, hogy örömmel vennék az irányelv felülvizsgálatát egyes meghatározásbeli és értelmezési nehézségek leküzdése érdekében, illetve annak érdekében, hogy bővítsék és egyértelművé tegyék az irányelv által számukra kínált védelmet. Úgy gondolják, hogy a 4. fejezet szerinti légi járművekre vonatkozó korlátozásokat – ideértve a részleges korlátozásokat is – kifejezetten tiltani kellene (vö. a városi repülőterek tekintetében a 6. cikk (2) bekezdését), mert nézetük szerint például az üzemeltetési korlátozások és a zajszintek után kivetett bírságok tilthatják vagy korlátozhatják a 4. fejezet szerinti légi járművek éjszakai üzemeltetését. Az üzemeltetési korlátozásokat (úgy mint a monitorozott zajhatárértékek és preferált futópályák megállapítását) potenciális „szürke területnek” tekintik, ahol további egyértelműsítés szükséges annak érdekében, hogy ne lehessen megkerülni a 4. cikk (4) bekezdésében előírt azon követelményt, mely szerint a korlátozásokat a tanúsítás során megállapított zajmutatókra kell alapozni, a ténylegesen megkülönböztető – bár nem ilyennek szánt – korlátozások megakadályozása érdekében.

8. HELYI ÉS REGIONÁLIS HATÓSÁGOK

Az irányelv értékelési folyamatának fényében a helyi és a regionális hatóságok, illetve számos szövetség is ajánlásokat nyújtott be¹⁴. Az említett ajánlások általánosságban az irányelvben előírt üzemeltetési korlátozásoknál jóval tágabb körűek.

A repülőterek üzemeltetésszervezésére és az éjszakai járatokra vonatkozóan lényegében a következőket ajánlják:

- több figyelmet kell fordítani a népsűrűsége a repülési útvonalak meghatározásakor, és maximálisan ki kell használni az olyan új, alacsony zajjal járó üzemeltetési eljárásokat, mint amilyen a repülőtér folyamatos süllyedéssel történő megközelítése;
- jobban figyelembe kell venni az Egészségügyi Világszervezet¹⁵ zajszabványait;
- a leginkább érintett lakosság esetében kompenzációs intézkedéseket kell bevezetni;
- a jobb tájékoztatás, a nyilvános részvétel és a közvetítés útján figyelmet kell fordítani a helyi csoportok kívánságaira és elvárásaira.

Arra a következtetésre jutnak, hogy bár az éjszakai járatok okozta zajszennyezés miatti problémák eltérhetnek az egyes európai repülőtereken, a célzott időbeli és üzemeltetési korlátozásoknak a nemzeti és uniós politikák fókuszában kell lenniük annak érdekében, hogy a repülési útvonalak alatt élők nyugodt alvását biztosítani lehessen.

Felhívják a figyelmet továbbá annak fontosságára, hogy a városrészek minőségromlását el kell kerülni, hiszen a repülőtér-fejlesztés helyi szinten időnként ezzel járhat. Ajánlatos, hogy a városok peremkerületeinek gazdasági fejlesztését ne válasszák szét e területek szociális fejlesztésétől. Ez túlmegy azon, hogy a kedvező gazdasági hatásokkal kívánják kompenzálni a zaj- és légköri szennyezést: meg kell találni a módját, hogyan lehet elkerülni az elszegényedést, amellyel a repülőtér-fejlesztés helyi szinten időnként együtt jár.

9. A KÖVETELMÉNYEKNEK ÉPPEN ELEGET TEVŐ REPÜLŐGÉPEK MEGOSZLÁSA FLOTTÁK SZERINT

A közösségi repülőtereket használó, a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek száma összességében viszonylag alacsony.

Továbbá valószínűsíthetően egyre kevesebb, rövid távon közlekedő, a követelményeknek éppen eleget tevő, tengerentúli légi jármű fogja használni az európai repülőtereket (bár több ezek közül a Közösségből vagy Európával szomszédos országokból származik). Emellett néhány társaság külföldön lajstromozott légi járművet használ európai tevékenységéhez.

¹⁴ Lásd például: http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf.

¹⁵ Lásd az éjszakai zajról szóló, későbbiekben megjelenő iránymutatásokat: <http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721> 1.

Mindenesetre a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek problémájának megvilágításához hasznos ismertetni a követelményeknek éppen eleget tevőként besorolható repülőgépek fő típusainak származás szerinti arányát. Az elemzés az 1. táblázatban szerepel.

1. táblázat: A 3. fejezet szerinti sugárhajtású repülőgépek megoszlása flották szerint

A követelmények teljesítésének határa (marginalitás):	3. fejezet szerinti sugárhajtású repülőgépek						Összes sugárhajtású repülőgép (valamennyi típus)
	-0 – -5	-5 – -8	-8 – -10	-0-tól -10-ig pontosabban nem megállapítható	3. fejezet szerint összesen	*nem besorolt repülőgépek	
EK, EGT és Svájc	49 1,0%	151 3,2%	245 5,2%	107 2,3%	552 11,8%	72 1,5%	4.676 100,0%
Európa	376 6,1%	219 3,6%	312 5,1%	135 2,2%	1042 17,0%	498 8,1%	6.143 100,0%
Világ	1201 5,6%	671 3,1%	1460 6,8%	806 3,8%	4138 19,4%	1132 5,3%	21,345 100,0%

* Nem besorolt repülőgépek, melyek között vélhetően számos 3. fejezet szerinti repülőgép szerepel.

Forrás : tanácsadói elemzések a JP Airline Fleets, a DGAC és az EASA adatbázisai alapján.

Az elemzés általánosságban azt mutatja, hogy a nem a 4. fejezet szerinti légi járművek az uniós repülőtereket használó teljes légijármű-állománynak csak viszonylag kis százalékát teszik ki.

E számok jelzik, hogy ha a továbbiakban kitiltanának minden olyan légi járművet, melynél a 3. fejezet szerinti összesített határérték 10 dB-nél kevesebb, ez az összes leszállásnak és felszállásnak csak viszonylag kis hányadát érintené.

10. A LAKOSSÁGOT ÉRINTŐ ZAJTERHELÉS BECSLÉSE

A 2. táblázat a 2010 és 2015 évre három lehetséges forgatókönyvet ad meg a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek fokozatos kivonására, amelyeket alapeseten felül erre a két évre az modelleztünk, az alábbi módon:

- alapeset – az irányelv és a repülőterek által történő értelmezése illetve alkalmazási módja nem változik, a légijármű-állomány összetétele nem módosul;
- 1. forgatókönyv – 1. sávba tartozó repülőgépek fokozatos kivonása – a követelményeknek éppen eleget tevő, 3. fejezet szerinti repülőgépek fokozatos kivonása a közösségi repülőterekről, az irányelvben meghatározottak szerint, tehát azon légi járművek kivonása, ahol az összesített érték a 3. fejezet szerinti zajminősítési értéknél legfeljebb 5 dB(A)-val kisebb;

- 2. forgatókönyv – 1. és 2. sávba tartozó repülőgépek fokozatos kivonása – a 3. fejezet szerinti határértéknél legfeljebb 8 dB(A) összesített értékkel kisebb zajszintű repülőgépek fokozatos kivonása;
- 3. forgatókönyv – 2. és 3. sávba tartozó repülőgépek fokozatos kivonása – a 3. fejezet szerinti határértéknél legfeljebb 10 dB(A) összesített értékkel kisebb zajszintű repülőgépek fokozatos kivonása, tehát csak a 4. fejezet szerinti légi járművek üzemeltetése lehetséges.

2. táblázat: A közösségi repülőterek által okozott zajnak kitett lakosság teljes, becsült száma

	Az Lden ¹⁶ 55dB-es zajkontúro n belüli teljes lakosság (millió)	Az Lnight ¹⁷ 45dB-es zajkontúro n belüli teljes lakosság (millió)	Megjegyzés
2002	2,2	2,7	
2006	2,2	3,0	2002-től 2006-ig az Lden 55dB által érintett lakosság száma kevesebb mint 0,1 millióval nő
2010 alapeset	2,4	3,2	2006-től 2010-ig az Lden 55dB által érintett lakosság száma 10 %-kal nő
2010 1. forgatókönyv	2,3	3,1	Az Lden 4 %-kal csökken az alapesethez képest Az Lnight 2 %-kal csökken az alapesethez
2010 2. forgatókönyv	2,3	3,1	Az Lden 5 %-kal csökken az alapesethez képest Az Lnight 3 %-kal csökken az alapesethez képest
2010 3. forgatókönyv	2,3	3,1	Az Lden 6 %-kal csökken az alapesethez képest Az Lnight 4 %-kal csökken az alapesethez képest
2015	2,7	3,2	2010-től 2015-ig az Lden 55dB által

¹⁶ Ez a mérőszám a nappali, esti és éjszakai (24 órás periódusra számolt) átlagos zajt adja meg.

¹⁷ Ez a mérőszám az átlagos éjszakai zajt adja meg.

alapeset			érintett lakosság száma 9 %-kal nő
2015 1. forgatókönyv	2,6	3,2	Az Lden 4 %-kal csökken az alapesethez képest Az Lnight 2 %-kal csökken az alapesethez képest
2015 2. forgatókönyv	2,6	3,2	Az Lden 4 %-kal csökken az alapesethez képest Az Lnight 2 %-kal csökken az alapesethez képest
2015 3. forgatókönyv	2,5	3,1	Az Lden 5 %-kal csökken az alapesethez képest Az Lnight 3 %-kal csökken az alapesethez képest

Ezekből az eredményekből a következő, átfogó következtetések vonhatók le.

- Az alapeset szerinti zajmutatók nem sokat növekedtek 2002 és 2006 között;
- Az alapeset szerinti zajmutatók várhatóan növekednek 2006 és 2010 között, valamint a zaj által érintett lakosság teljes száma is nő ebben az időszakban 8–10%-kal.
- A alapeset szerinti zajmutatók várhatóan tovább növekednek 2010 és 2015 között, valamint a zajnak kitett lakosság száma is nő, az Lden 55dB-es sávban az érintettek száma várhatóan körülbelül 9%-kal, az Lnight 45dB-es sávban körülbelül 2%-kal nő (itt kisebb mértékű a várható növekedés az éjszakai korlátozások miatt).
- Az Lnight 45dB-es sávban 25-30%-kal többen érintettek, mint az Lden 55dB-esben.
- Az 1. forgatókönyv kis előnyökkel jár: körülbelül 4%-kal csökken az Lden 55dB-es sávban és 2%-kal az Lnight 45dB-es sávban az érintettek száma.
- A 2. forgatókönyv előnye hasonlóak az 1. forgatókönyvnél tapasztaltakhoz: körülbelül 4-5%-kal csökken az Lden 55dB-es sávban és 2-3%-kal az Lnight 45dB-es sávban az érintettek száma.
- A 3. forgatókönyv a 2. forgatókönyvhöz hasonló előnyökkel jár: körülbelül 4-5%-kal csökken az Lden 55dB-es sávban és 2-3%-kal az Lnight 45dB-es sávban az érintettek száma.

A 2. táblázatban szereplő számadatok a közösségi repülőtereken a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek okozta zaj általános hatására irányulnak, és nem a lakosság

érintettségének pontos becslése a cél. A legtöbb repülőtér jelezte, hogy az Lden és Lnight kontúrokat tartalmazó zajtérképek és lakosságra vonatkozó becslések elkészítése vagy megtörtént, vagy folyamatban van, vagy az év folyamán későbbre tervezik. A 2002/49/EK irányelv előírásai miatt várható, hogy e zajkontúrokról 2007 decemberéig jelentést nyújtanak be a Bizottságnak. Ezek a harmonizált zajtérképek részletesebb adatokkal és a lakosságra vonatkozó pontosabb becslésekkel kell, hogy szolgáljanak, mint amilyenekre lehetőség volt e jelentés keretében valamennyi repülőtérrel szemben.

Öt uniós repülőtér (Amszterdam, Lisszabon, Glasgow, Toulouse, Varsó)¹⁸ zajkibocsátási tendenciáinak részletesebb elemzése alapján megállapítható, hogy ezek a tendenciák repülőtérként eltérhetnek. Ez az öt esettanulmány a következő eredményekkel szolgált:

- Változatlan légi jármű-állomány feltételezése esetén valamennyi repülőtéren növekszik a zajkontúrok által lefedett területek nagysága. Ez a következő négy éves időszakra (2006–2010) 5–15%-os, a 2006–2015 közötti időszakra pedig 18–24%-os.
- Még ha valamennyi, a követelményeknek éppen eleget tevő, 3. fejezet szerinti repülőgépet ki is cserélnének, az Lden 55-ös zajkontúrok a becslések szerint 2015-ig akkor is 13–20%-kal növekednének. Ilyen forgatókönyv esetén az Lnight 45-ös zajkontúrok növekedése 14–22%-os.
- Az Lden 55-ös zajkontúr alakulása minden repülőtér esetében hasonló az adott repülőtéren az Lnight 45-ös zajkontúr alakulásához. Ez megerősíti, hogy az éjszakai zaj növekvő tendenciája a teljes zaj (Lden) növekedését is eredményezi.
- Ha valamennyi 3. fejezet szerinti repülőgépet 4. fejezet szerinti repülőgéppel cserélnének ki, az körülbelül 4,5–6,5%-kal csökkentené az Lden 55-ös zajkontúr növekedését.
- Valamennyi 3. fejezet szerinti repülőgép 4. fejezet szerinti repülőgéppel való kicserélésének hatása jelentős eltérést mutat az Lnight 45-ös zajkontúrra vonatkozóan az esettanulmányban részt vevő repülőterek között.
- A növekedés csökkenése 1,5–7,0% között változhat az érvényben lévő éjszakai korlátozásoktól függően.
- Kevesebb mint fél százalék a különbség a zajkontúrok által lefedett területekben a valamennyi, 3. fejezet követelményeinek megfelelő, < 5 dB-es repülőgép kicserélése és a valamennyi < 8 dB-es kicserélése között.

Összefoglalva, az esettanulmányok megerősítik, hogy várhatóan jelentős mértékben növekedni fognak ezen zajkontúrok által lefedett területek, főleg éjszaka, miközben a légi jármű-állomány természetes cserélődése csökkenti a becsült adatokat. Ha a légi jármű-állomány csak a 4. fejezet szerinti repülőgépekből állna, ez egyes repülőtereken a sajátos helyi körülményektől függően jelentősen csökkentené a zajkontúrok által lefedett területek növekedését.

¹⁸ MPD Study of Aircraft Noise (Az MPD tanulmánya a repülőgépek okozta zajról) (2007).

11. KÖVETKEZTETÉSEK

- Az irányelv harmonizált struktúrát hoz létre a kiegyensúlyozott megközelítés megvalósításához, és hasznos annak biztosítását illetően, hogy a korlátozások bevezetésének mérlegelésekor valamennyi érdeket figyelembe vesznek.
- Azonban az irányelvet csak korlátozott számú repülőtér esetében alkalmazták; egyes érdekelték véleménye az, hogy az irányelv nem eléggé egyértelmű, és néhány tagállamban már az irányelv hatálybalépését megelőzően tartalmazott a nemzeti jog hasonló rendelkezéseket.
- Emellett korlátozott a hatása a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek tekintetében, mivel az ilyen repülőgépek aránya a természetes cserélődés révén viszonylag kicsi;
- Általánosságban az irányelv hatálybalépése óta növekedett a – különösen az éjszakai – zajterheléssel érintettek száma, mivel a mozgásszám is általában véve növekedett; történt mindez annak ellenére, hogy lehetőség volt részleges korlátozások bevezetésére.
- Előrejelzésünk szerint a zajjal érintettek száma tovább növekszik majd, habár a helyzet repülőterenként eltérhet.
- A Bizottság ezen okból meg kívánja vizsgálni, hogy milyen módon egyértelműsíthetők a 2002/30/EK irányelv rendelkezései és alkalmazási köre.
- Megvizsgálja továbbá, hogy a hatályos irányelvben szükség van-e módosításokra, például a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgép meghatározásában. Ennek során figyelembe veszi a fent leírt becslések eredményét, feltételezve, hogy a zajjal érintettek számának növekedése csökkenthető a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek szigorúbb meghatározásával.
- A Bizottság 2009-ben értékeli a 2002/49/EK irányelv végrehajtását a környezeti zaj repülőterek környékén való értékelése és kezelése tekintetében, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

A Bizottság a következő 3 hónapban várja az érdekelték észrevételeit, és ezeket bele kívánja foglalni az irányelv tervezett vizsgálatába.