



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 15.2.2008
KOM(2008) 66 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Triukšmingų operacijų apribojimai ES oro uostuose

(Direktyvos 2002/30/EB taikymo ataskaita)

1. ĮVADAS

Nuo 7–8 dešimtmečio, kai masiškai pradėti naudoti reaktyviniai orlaiviai, jų keliamas triukšmas yra didelė problema prie oro uostų įsikūrusiems gyventojams. Tai paskatino vyriausybes ir sektorių nuolat mažinti įvairių orlaivių keliamo triukšmo lygį, ypač sudarius pasaulinį susitarimą (ICAO) dėl vis griežtesnių standartų įdiegimo; tai procesas, kurio metu buvo apibrėžti vadinamieji 2, 3 ir 4 orlaiviams taikomų standartų skyriai. Todėl dabartiniai keleiviniai reaktyviniai orlaiviai kelia daug mažesnę triukšmą, palyginti su jų pirmtakais.

Remiantis susitarimu, sudarytu ICAO dėl senesnių ir triukšmingesnių 2 skyriaus standartus atitinkančių reaktyvinių orlaivių uždraudimo, visiškai 2 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių uždraudimas ES įsigaliojo nuo 2002 m. balandžio mėn.

2001 m. birželio mėn. ICAO taryba priėmė naują sertifikavimo standartą (Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 tomo 16 priedo 4 skyrius), kuriame nustatyti triukšmo standartai naujiems orlaiviams, kuriuos pradeda eksploatuoti nuo 2006 m. sausio 1 d., bet nebuvo nustatytas 3 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių laipsniško atsisakymo tvarkaraštis.

Tokio tvarkaraščio nebuvimas sukelia papildomų sunkumų, siekiant laikytis eksploatavimo apribojimų, kad būtų mažinamas triukšmas oro uostuose. Nors tam tikriems orlaiviams taikomi triukšmo standartai ir yra sugriežtinti, intensyvėjantis oro eismas ir didėjantis reguliarių skrydžių skaičius toliau kelia susirūpinimą vietiniams gyventojams. Todėl kai kuriuose oro uostuose reikia dar labiau apriboti operacijas, kad būtų sumažintas orlaivių keliamo triukšmo poveikis, kai jis ypač jaučiamas (vakarais, naktimis ir savaitgaliais), arba riboti senesnių, triukšmingesnių orlaivių, kurie tik iš dalies atitinka 3 skyriaus standartus, naudojimą.

2002 m. kovo 26 d. Bendrija priėmė Direktyvą 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo¹. Direktyva leidžia valstybėms narėms tam tikruose oro uostuose įvesti naujus operacijų apribojimus, visų pirma orlaiviams, kurie tik iš dalies atitinka 3 skyriaus standartus, jeigu tai atliekama pagal vadinamąjį „subalansuotą požiūrį“, nustatytą ICAO asamblėjos A33-7 ir A35-5 rezoliucijose. Tais pačiais metais ES priėmė Direktyvą 2002/49/EB², kurioje reikalaujama, kad didžiuosiuose civiliniuose oro uostuose, taip pat aglomeracijose, kuriose gyvena daugiau kaip 100 000 gyventojų, būtų patvirtinti strateginiai triukšmo žemėlapiai ir veiksmų planai³, siekiant užkirsti kelią, išvengti ir sumažinti kenksmingą oro eismo keliamo triukšmo poveikį (įskaitant dirginimą). 2009 m. Komisija pateiks Europos Parlamentui ir Tarybai atskirą ataskaitą dėl šios direktyvos įgyvendinimo. 2006 m. ES priėmė atnaujintą Tvarios plėtros strategiją⁴, kuria siekiama „sumažinti transporto keliamą triukšmą ir jo ištakose, ir taikant mažinimo priemones, kad būtų užtikrinta, jog bendri poveikio lygiai turėtų kuo mažesnę poveikį sveikatai“.

¹ 2002 m. kovo 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo, OL L 85, 2002 3 28, p. 40.

² 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo, OL L 189, 2002 7 18, p. 12.

³ Šiuo metu 76-i valstybių narių nurodyti oro uostai patenka į Direktyvos 2002/49/EB taikymo sritį.

⁴ Europos Sąjungos Taryba, Dok. Nr. 10117/06, 2006 m. birželio 9 d.

Direktyvos 2002/30/EB 14 straipsnyje nustatyta, kad Komisija praneštų Europos Parlamentui ir Tarybai apie šios direktyvos taikymą ne vėliau kaip po penkerių metų nuo jos įsigaliojimo. Toliau nurodoma, kad prie Komisijos ataskaitos turėtų būti pridėti, jei būtina, pasiūlymai dėl direktyvos persvarstymo. Esminis šios ataskaitos tikslas – pateikti informaciją apie tai, kaip siekiama direktyvos tikslų ir koku mastu ta direktyva taikoma. Todėl ataskaitoje yra direktyvos veiksmingumo įvertinimas, kuriame ypač atkreipiamas dėmesys į sprendimą, ar nereikia persvarstyti dabartinės „ribinio triukšmingumo orlaivių“ apibrėžties, nustatytos 2 straipsnio d punkte (t. y. orlaiviai, atitinkantys 3 skyriuje nustatytus standartus ne didesniu negu 5 EPNdB suvestiniu skirtumu⁵ – vadinamasis „minus 5“ orlaivis), kad ji būtų sugriežtinta.

Siekiant supažindinti su šios diskusijos kontekstu, šioje ataskaitoje įvertinami pokyčiai Bendrijoje triukšmo požiūriu nuo 2002 m. ir apžvelgiama, koku mastu direktyvos norminė bazė prisidėjo prie šių pokyčių. Šis kiekybinis ir kokybinis darbas, vadinamas išsamiu priemonių rinkiniu, pagal direktyvą jau atliekamas oro uostuose arba planuojama jį atlikti.

2. SUBALANSUOTAS POŽIŪRIS

Direktyvoje reikalaujama, kad valstybės narės „patvirtintų subalansuotą požiūrį į triukšmo problemų savo oro uostuose sprendimą“ (4 straipsnio 1 pastraipa). „Subalansuotas požiūris“⁶ – „požiūris, kuriuo vadovaudamasi valstybės narės svarsto prieinamas priemones triukšmo problemai kuriame nors oro uoste jų teritorijoje spręsti, būtent galimą numatyti orlaivių triukšmo jo ištakose mažinimo, žemės naudojimo planavimo ir valdymo, triukšmą mažinančios naudojimo tvarkos ir operacijų apribojimų efektą“ (2 straipsnio g pastraipa)).

Direktyva iš dalies siekta apibrėžti aplinkybes, kuriomis valstybės narės gali įvesti apribojimus ribinio triukšmingumo orlaiviams pagal ICAO rekomendacijas ir taip pat prisidėti prie bendro tikslo – neleisti blogėti triukšmo sąlygoms ir apriboti arba sumažinti žmonių, kurie patiria didelį orlaivių keliamo triukšmo poveikį, skaičių.

Įvairių oro uostų teisė apriboti 3 skyriaus standartus atitinkančių ribinio triukšmingumo orlaivių naudojimą pagal „Subalansuotą požiūrį“ buvo patvirtinta tarptautiniu mastu, siekiant reaguoti į kai kurių ICAO narių skundus dėl Reglamento (EB) Nr. 925/1999⁷ (vadinamasis „triukšmo slopinimo“ reglamentas). Tuo reglamentu uždrausti „pakartotinai sertifikuoti“ Bendrijos orlaiviai, apibrėžiami kaip 3 skyriaus standartų ribas atitinkantys tik taikant triukšmo slopinimą. Tai buvo panaikinta įsigaliojus direktyvai, nes direktyva leido valstybėms narėms uždrausti ribinio triukšmingumo orlaivius tam tikruose oro uostuose.

⁵ Efektinis juntamas triukšmas decibelais.

⁶ Žr. Direktyvos 2002/30/EB 2 straipsnio g pastraipą.

⁷ 1999 m. balandžio 29 d. Reglamentas (EB) Nr. 925/1999 dėl tam tikrų tipų civilinių ikigarsinių reaktivinių lėktuvų, kurie buvo modifikuoti ir kuriems buvo išduotas naujas pažymėjimas, kad jie atitinka Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos trečiosios redakcijos (1993 m. liepos mėn.) 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus standartus, registravimo ir naudojimo Bendrijoje, OL, 1999 5 4, p. 1.

3. DIREKTYVOS AIŠKINIMAS

Iš 52 oro uostų atsakymų⁸ yra aišku, kad ne visi oro uostai vienodai supranta direktyvos nuostatas.

Oro uostų įsipareigojimai yra visiškai aiškūs: jei valdžios institucijos siekia įvesti naujus civilinių ikigarsinių reaktyvinių orlaivių operacijų apribojimus nuo 2002 m. kovo 28 d., direktyvoje reikalaujama, kad jos priimtų „Subalansuotą požiūrį“ ir apribojimus sumažintų, kiek tai yra būtina. Be to, apribojimus įvedančios valstybės narės turi laikytis tam tikros pranešimo apie įvedimą, įvertinimą ir įgyvendinimą tvarkos. Per šį procesą turi būti išmatuotas ir įvertintas numatomas apribojimų poveikis.

Yra dvi abejonių dėl to, ką direktyva leidžia ir ką draudžia, grupės:

- 1) kai kuriems oro uostams sudėtinga nurodyti, kas buvo *per se* pasiekta pagal direktyvą, nes daugelis dalykų, kuriuos leidžia direktyva, buvo leidžiami ir pagal nacionalinius teisės aktus, o daug apribojimų valstybės narės įvedė dar iki 2002 m.
- 2) kitų oro uostų nuomone, direktyva aiškiai nedraudžia jokių apribojimų.

⁸ Interviu su oro uostų atstovais Europos Komisijai atliko „MPD Consultants“.

4. DIREKTYVOS POVEIKIS

Dauguma oro uostų operatorių nurodė, kad direktyva nepadarė tiesioginės įtakos triukšmo valdymui jų oro uoste. Kai kurie oro uostai nurodė, kad tai, ką direktyva leidžia, jau anksčiau buvo leidžiama pagal nacionalinius teisės aktus. Tai ypač būdinga Vokietijos ir JK oro uostams. Vienas Vokietijos oro uostas taip pat nurodė, kad nors direktyva leidžia taikyti apribojimus ribinio triukšmingumo orlaiviams, atitinkantiems 3 skyriaus standartus, kai kurie dvišaliai oro transporto tarnybų susitarimai taikyti tokias priemones draudžia.

Keletas oro uostų nurodė, kad direktyvos 2 priedo reikalavimai tik apsunkino triukšmo valdymą oro uoste. Šiame priede reikalaujama konsultacijų dėl išlaidų pakaitinėms triukšmo mažinimo oro uoste priemonėms ir jų naudos bei įvertinimo.

Du oro uostai nurodė būgštavimus dėl to, kad oro transporto įmonės gali pareikšti ieškinį dėl priemonių įvedimo, argumentuodamos tuo, kad nevisiškai laikomasi 2 priedo reikalavimų.

Kai kurie oro uostai nurodė, kad nors direktyva ir neturėjo tiesioginės įtakos triukšmo valdymui, netiesiogiai ji buvo naudinga dėl keleto priežasčių:

- direktyva buvo naudojama kaip naudingas kontrolinis sąrašas, kuriame išskirtos visos galimos priemonės;
- direktyvoje dėmesys sutelkiamas į konkretaus oro uosto veiksmus; tai palengvino apribojimų įvedimą;
- direktyva padėjo sukurti pasitikėjimo atmosferą tarp suinteresuotųjų šalių;
- direktyva visiems nustatė vienodas sąlygas;
- direktyva taip pat padidino supratimą apie galimus veiksmus ir gerąją praktiką vidutiniuose ir mažuose oro uostuose (kuriems direktyva nėra taikoma).

Vienas iš direktyvos tikslų – leisti taikyti triukšmo valdymą oro uostuose, kuriuose yra tam tikrų triukšmo problemų. Tokias problemas iš dalies gali lemti tai, kokie veiksmai jau yra leidžiami pagal nacionalinius teisės aktus. Šalyse, kuriose jau priimti nacionaliniai teisės aktai, leidžiantys oro uostams valdyti triukšmą, direktyva buvo taikoma mažiau, nei tose, kur tokių bendrųjų nuostatų nėra. Tačiau tuose oro uostuose, kuriuose nacionaliniai teisės aktai nebuvo veiksmingi, direktyva gali prisidėti prie triukšmo valdymo.

5. ĮVESTI APRIBOJIMAI

Ribinio triukšmingumo orlaiviams, kurie atitinka 3 skyriaus standartus, taikomi apribojimai aprašyti remiantis suvestiniu 5 dB (A) skirtumu (kaip nustatyta direktyvoje) (toliau vadinami „Minus 5“ orlaiviais); taip pat aprašyti apribojimai orlaiviams, kurių suvestinis skirtumas yra 8 dB (A) arba daugiau, nakties laiko ir triukšmo lygio įvertinimo taikymo apribojimai, įskaitant poveikį, kurį šie skirtingi apribojimai gali turėti eismui. Tačiau skirtingos įvestos priemonės gali iš dalies sutapti, nes ne visada įmanoma jas aiškiai vieną nuo kitos atskirti.

5.1. ĮVESTI APRIBOJIMAI: „MINUS 5“

„Minus 5“ orlaivių nenaudojimo taisyklės įvedė tik du oro uostai.

Tik keturi oro uostai pranešė, kad įvedė dalinius „minus 5“ orlaivių naudojimo apribojimus⁹ pagal direktyvą ir tuos apribojimus apibūdino. Nurodyti apribojimai:

- trys oro uostai įvedė naktinius draudimus naudoti „minus 5“ orlaivius; ir
- vienas oro uostas uždraudė „minus 5“ orlaivius naudoti naujuose maršrutuose (neįtraukimo taisyklės rūšis, galbūt nenaudojimo taisyklės pirmtakė).

Tačiau daugiau kaip 10 oro uostų, kurie tokių apribojimų ar draudimų neįvedė, aiškiai nurodė, kad planuoja tokius draudimus taikyti, yra tai apsvarstę ar šiuo metu svarsto, arba nurodė, jog galėtų tai atlikti tam tikromis aplinkybėmis. Taip pat yra du specialūs atvejai (du didmiesčių oro uostai):

vienas oro uostas iš tų, kurie tikrai ketina tokias priemones įvesti, tikisi, kad visiškai „minus 5“ draudimas „greitai“ pakeis iki direktyvos įsigaliojimo taikytą triukšmo slopinimo draudimą¹⁰, o vienas (EEE) oro uostas taiko iki direktyvos įsigaliojimo priimtus nacionalinius teisės aktus drausti naudoti „minus 5“ naktį nuo 2008 m.;

- vienas oro uostas apsvarstė „minus 5“ draudimą, bet vėliau atsisakė plano, kai didieji ribinio triukšmingumo orlaivių operatoriai pakeitė orlaivių įrangą, ir draudimas tapo neaktualus;
- trys oro uostai svarsto „minus 5“ apribojimus įgyvendinant savo triukšmo veiksmų planus;
- du oro uostai mano, kad gali reikėti apriboti „minus 5“ orlaivių naudojimą, jei vietinė valdžios institucija pritaikys veiklos apribojimus dėl planuojamų kilimo ir leidimosi tako darbų;
- du oro uostai mano, kad „galėtų“ pritaikyti „minus 5“ apribojimus tiksliai nenurodydami sąlygų;
- du didmiesčių oro uostai išleidžia orlaivius, remdamiesi vietoje išmatuojamu absoliutiniu (ne sertifikuotu) triukšmo lygiu, kuris turi atitikti oro uosto darbą ribojančius vietinius planavimo reikalavimus; tai iliustruoja direktyvos ir planavimo įstatymo suderinamumo klausimą kai kuriose valstybėse narėse.

Dėl nurodytų oro uostų valstybės narės pranešė, kad įgyvendino šias direktyvos nuostatas:

⁹ Direktyvos 6 straipsnio 1 pastraipa leidžia nenustatyto tipo orlaiviams įvesti „dalinius techninius operacijų apribojimus“, kaip pirmenybinės „Subalansuoto požiūrio“ veiksmų hierarchijos dalį – prieš 3 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių panaikinimą („paskutinė išėitis“)

¹⁰ Šis oro uostas taip pat nurodė, kad griežtesnė ribinio triukšmingumo orlaivių (t. y. „minus 8“) apibrėžtis daugiau nebūtų ribojanti, nes jau taikomi naktinio triukšmo normos apribojimai yra griežtesni

„minus 5“ orlaivių eismas Paryžiuje uždraustas naktį, o nuo 2008 m. uždraustas ir dieną. Tai politikos, kuria siekiama bendrą triukšmo lygį išlaikyti pagal 1999–2001 m. nustatytas ribas, dalis.

JK Londono oro uostuose įvestas nauja naktinių skrydžių tvarka, apimanti 2006–2012 m. laikotarpį.

Madrido Barajaso oro uoste 2006 m. pasibaigus vasaros skrydžiams įvestas naujų apribojimų rinkinys, apimantis laipsnišką „minus 5“ orlaivių atsisakymą nuo 2007 iki 2012 m., taip pat naktinių skrydžių apribojimai.

Kiti oro uostai pranešė, kad „minus 5“ ribinio triukšmingumo orlaiviams netaikė jokių apribojimų (arba nesirengia jų taikyti artimiausiu metu) pagal šią direktyvą.

Vienas oro uostas nurodė, kad būtų kur kas aiškiau, jei oro uostai tarpusavyje daugiau derintų tai, kaip nustatomi ribinio triukšmingumo orlaiviai.

5.2 ĮVESTI APRIBOJIMAI: „MINUS 8“ IR TOLIAU

Keletas oro uostų pritaikė arba svarsto, kaip pritaikyti apribojimus, peržengiančius minus 5 dB (A) ribas. Tik vienas oro uostas jau apribojo „minus 8“ orlaivių naudojimą, o trys planuoja nutraukti jų naudojimą:

- vienas oro uostas yra uždraudęs naktinius „minus 8“ orlaivių skrydžius nuo 2003 m.;
- vienas (didmiesčio) oro uostas pranešė apie ketinimus iki 2010 m. tapti „tik 4 skyrius“ oro uostu;
- kitas didmiesčio oro uostas nurodė, kad ateityje visi naktinių skrydžių draudimai bus grindžiami „4 skyriumi“;
- vienas oro uostas pranešė apie ketinimą uždrausti naudoti „minus 8“ orlaivius iki 2008 m., jeigu jų naudojimas iki to laiko nebus nutrauktas įprastai keičiant įrangą arba savanoriškai bendradarbiaujant.

5.3. ĮVESTI APRIBOJIMAI: NAKTINIAI SKRYDŽIAI

Daliniai triukšmo apribojimai¹¹ nebūtinai taikomi tam tikriems atitikties 3 straipsniui lygiams. Nepaisant to, tokioms bendrosioms priemonėms direktyva taip pat taikoma tuo atžvilgiu, kad prieš jas įvedant reikalingas oficialus įvertinimas.

Keturi iš atsakiusių oro uostai (trys iš jų yra didmiesčių oro uostai¹²) naktį yra uždaromi. Žinoma, kad vienas neatsakęs oro uostas yra įvedęs komendanto valandą. Be to, daug oro uostų yra uždaromi dalį nakties. Septyni oro uostai yra uždraudę 3 skyrius standartų atitinkančių ribinio triukšmingumo orlaivių skrydžius naktį, vienas iš jų yra uždraudęs 3

¹¹ Kaip apibrėžta Direktyvos 2002/30/EB 2 straipsnio e pastraipoje.

¹² Kaip apibrėžta Direktyvos 2002/30/EB I priede.

skyriaus standartus atitinkančių „minus 8“ orlaivių skrydžius. Keletas Vokietijos oro uostų leidžia leisti tik orlaiviams iš privilegijų sąrašo¹³. Gana daug oro uostų turi išsirengę triukšmo nustatymo nakties metu sistemą. Kai kurie oro uostai vietoj triukšmo normos nustatymo sistemos taiko naktinio eismo apribojimus. Apie dvidešimt oro uostų nurodė, kad naktimis netaiko jokių konkrečių apribojimų, išskyrus tam tikro kilimo ir leidimosi tako uždarymą.

5.4. ORO UOSTŲ TRIUKŠMO LYGIO ĮVERTINIMAS

Be ribinio triukšmingumo orlaivių naudojimo apribojimų arba (dalinio) oro uostų uždarymo naktį, apribojimu galima laikyti ir triukšmo lygio įvertinimo taikymą.

Triukšmo lygio įvertinimas tiesiogiai neapriboja tam tikrų orlaivių naudojimo, priešingai nei naktinių skrydžių apribojimai ir ribinio triukšmingumo orlaivių naudojimo apribojimai, bet apskritai riboja galimybę orlaiviams naudotis oro uostais. Triukšmo lygio įvertinimas apriboja bendrą triukšmą tam tikru sezonu arba metų laikotarpiu. Todėl jį galima laikyti labiau oro uostui, o ne oro transporto bendrovėms taikomu operacijų apribojimu.

Kita vertus, triukšmo lygio įvertinimas apriboja civilinių ikigarsinių reaktyvinių orlaivių patekimą į oro uostą. Nors direktyva taikoma ir triukšmo lygio įvertinimui, tai nėra akivaizdu visoms suinteresuotosioms šalims.

Triukšmo lygio įvertinimo taikymui suteikiama pirmenybė daugelyje oro uostų, palyginti su tam tikrų orlaivių naudojimo apribojimais. Triukšmo lygio įvertinimas taikomas daugelyje JK oro uostų.

6. OPERACIJŲ APRIBOJIMŲ POVEIKIS

Kai kurie oro uostai pateikė pastabų dėl įvestų operacijų apribojimų poveikio.

Persikėlimo galimybės atžvilgiu vienas oro uostas pastebėjo, kad dėl savo strateginės vietos ir užimamos didelės tiesioginių skrydžių rinkos dalies, jis nesibaimina operatorių persikėlimo. Antra vertus, kitas oro uostas nurodė, kad apsvarstytų 3 skyriaus standartus atitinkančių ribinio triukšmingumo orlaivių naudojimo apribojimą tik tada, jeigu tai būtų privaloma ir taikoma visuose ES oro uostuose.

Dauguma atvejų oro uostai nurodė, kad, jų požiūriu, oro transporto įmonės sureagavo ir ėmė naudoti mažiau triukšmingus orlaivius, o kai kurios pakeitė naktinių ir dieninių skrydžių tvarkaraščius, kai taikomi daliniai apribojimai.

Tik vienas oro uostas nurodė, kad dėl įvestų apribojimų sumažėjo teikiamų paslaugų ir jų teikimo dažnumas.

Kalbant apie šią problemą, įvesti apribojimai ne visada tampa realiais apribojimais. Viena ore uoste apribojimas 3 skyriaus standartus atitinkantiems ribinio triukšmingumo orlaiviams buvo pradėtas taikyti iš anksto, siekiant vietinei bendruomenei parodyti įsipareigojimą valdyti

¹³ Vokietijos transporto ministerijos sudarytas sąrašas, kuriame pateikiama papildoma 3 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių klasifikacija. Į šį sąrašą įtraukti orlaiviai turi pranašumą, palyginti su neįtrauktais orlaiviais, nes jiems taikoma mažiau skrydžių apribojimų ir (arba) mažesni tūpimo ir kilimo mokesčiai.

triukšmą ir atbaidyti galimus operatorius. Kitame oro uoste realus triukšmo lygis yra mažesnis nei pusė triukšmo normos. Kita vertus, yra ir tokių oro uostų, kurie sušvelnina savo aplinkosaugos apribojimus, kai šie pradeda kliudyti.

7. ORLAIVIŲ PRAMONĖ

Orlaivių pramonė direktyvą laiko apsauga nuo operacijų apribojimų, kaip vieno iš būdų, taikymo ir garantija, kad apribojimams įvesti bus skirtas pagrįstas laikas bei atliktas tinkamas apribojimų taikymo sąnaudų ir ekonominės naudos įvertinimas.

Atrodo, kad kai kurių operatorių manymu, direktyvos ribinių apribojimų aspektai jiems beveik nereikšmingi, nes ekonominės verslo sąlygos „natūraliai“ paskatino sukurti 4 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių parką. Kiti pramonės sektoriai teiktų pirmenybę didžiausiai apsaugai nuo direktyvoje numatytų apribojimų ir norėtų, kad keitimai naujais orlaiviais vyktų „natūraliai“.

Skubių siuntų vežėjai Komisijos tarnyboms pabrėžė, kad jie norėtų matyti persvarstytą direktyvą, jog būtų įveikti kai kurie apibrėžimo ir aiškinimo sunkumai ir padidinta bei išaiškinta apsauga, kurią direktyva turėtų jiems suteikti. Jų nuomone, apribojimai – įskaitant dalinius apribojimus – 4 skyriaus standartus atitinkantiems orlaiviams turėtų būti uždrausti (plg. 6 straipsnio 2 pastraipą dėl didmiesčių oro uostų), nes, jų požiūriu, nuo triukšmo lygio priklausantys operacijų apribojimai ir baudos galėtų veiksmingai uždrausti arba apriboti 4 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių naudojimą naktį. Jų nuomone, naudojimo apribojimus (pvz., stebimų triukšmo ribų nustatymas ir pirmenybiniai kilimo bei leidimosi takai), kaip galimą „pilkąją zoną“, reikia suklasifikuoti, kad nebūtų leidžiama išvengti 4 straipsnio 4 pastraipos reikalavimo laikymosi, pagal kurį apribojimai grindžiami sertifikuotu triukšmu, ir uždrausti diskriminacinius apribojimus, net jei taip nenumatyta.

8. VIETINĖS IR REGIONINĖS VALDŽIOS INSTITUCIJOS

Direktyvos vertinimo metu vietinės ir regioninės valdžios institucijos, taip pat daugybė asociacijų, pateikė rekomendacijų¹⁴. Apskritai tos rekomendacijos yra daug platesnės nei direktyvoje numatyti operacijų apribojimai.

Jų rekomendacijos dėl oro uostų operacijų ir naktinių skrydžių organizavimo:

- nustatant skrydžių trajektorijas, daugiau dėmesio turi būti kreipiama į gyventojų tankį ir kuo daugiau turi būti taikomos naujos mažo triukšmo operacijų procedūros, pvz., artėjimas nenutrūkstamai leidžiantis;
- turėtų būti daugiau atsižvelgiama į Pasaulio sveikatos organizacijos¹⁵ triukšmo standartus;
- didžiausią poveikį patiriančiai populiacijai turėtų būti taikoma kompensavimo politika;

¹⁴ Žr. pavyzdį: http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf.

¹⁵ Žr. būsimas rekomendacijas dėl nakties triukšmo:
http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1.

- turėtų būti atsižvelgiama į vietinių gyventojų grupių norus ir lūkesčius, geriau informuojant, dalyvaujant visuomenei ir tarpininkaujant.

Vietinės ir regioninės valdžios institucijos padarė išvadą, kad nors naktinių skrydžių triukšmo keliamos problemos įvairiuose Europos oro uostuose gali skirtis, nacionalinėje ir ES politikoje didžiausias dėmesys turi būti kreipiamas į tikslines komendanto valandas ir operacijų apribojimus, kad nebūtų trikdomas prie skrydžių kelių įsikūrusių gyventojų miegas.

Taip pat atkreipiamas dėmesys į tai, kaip išvengti miestų smukimo, kurį kartais sukelia oro uostų plėtra. Rekomenduojama, kad didmiesčių pakraščių ekonominė plėtra nebūtų atskirta nuo jų socialinės plėtros. Tai peržengia teigiamo ekonominio poveikio ribas kaip kompensacija už triukšmą ir atmosferos taršą: turi būti rasta būdų, kaip išvengti nuskurdinimo, kurį kartais sukelia oro uostų plėtra.

9. RIBINIO TRIUKŠMINGUMO ORLAIVIŲ PARKAI

Iš viso ribinio triukšmingumo orlaivių, kurie naudojami Bendrijos oro uostais, santykinai yra nedaug.

Be to, tikėtina, kad Europos oro uostais mažiau naudosis užsienio ribinio triukšmingumo orlaiviai, naudojami trumpo nuotolio skrydžiams (nors jie gali atvykti iš Bendrijos arba iš Europos kaimyninių valstybių). Taip pat kai kurios įmonės Europoje naudoja užsienyje užregistruotus orlaivius.

Nepaisant to, siekiant įtraukti ribiškumo sąvoką, pravartu parodyti bendrųjų orlaivių tipų, kuriuos galima apibrėžti kaip ribinius, proporcijas. Ši analizė pateikta 1 lentelėje.

1 lentelė. 3 skyriaus standartų ribas atitinkantys reaktyviniai orlaiviai iš viso orlaivių parko

Ribiškumas:	3 skyrius. Nustatyti reaktyviniai orlaiviai						Iš viso reaktyvinių orlaivių (visi tipai)
	Nuo -0 iki -5	Nuo -5 iki -8	Nuo -8 iki -10	Nuo -0 iki -10 toliau neskirstoma	Iš viso atitinkančių 3 skyriaus standartus	* Nenustatyti orlaiviai	
EB, EEE ir Šveicarija	49 1,0%	151 3,2%	245 5,2%	107 2,3%	552 11,8%	72 1,5%	4.676 100,0%
Europa	376 6,1%	219 3,6%	312 5,1%	135 2,2%	1042 17,0%	498 8,1%	6.143 100,0%
Pasaulis	1201 5,6%	671 3,1%	1460 6,8%	806 3,8%	4138 19,4%	1132 5,3%	21.345 100,0%

* Nenustatyti orlaiviai priklauso tipams, kuriems priskiriama daug 3 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių.

Šaltinis: „JP Airline Fleets“ konsultantų analizė ir DGAC bei EASA duomenų bazės.

Apskritai analizė rodo, kad 4 skyriaus standartų neatitinkantys orlaivių parkai sudaro tik santykinai nedidelę dalį ES oro uostuose naudojamų orlaivių parkų.

Šie skaičiai rodo, kad net jei nebūtų leidžiama naudoti jokių orlaivių, kurių 3 skyriaus standartų suvestinis skirtumas mažesnis kaip 10 dB, tai padarytų poveikį tik santykinai nedidelei bendro nusileidimų ir pakilimų skaičiaus daliai.

10. TRIUKŠMO POVEIKIO GYVENTOJAMS ĮVERTINIMAS

2 lentelėje nustatytas galimas ribinio triukšmingumo orlaivių atsisakymo 2010 ir 2015 m. scenarijus sumodeliuotas greta Pagrindinio varianto šiems dviem metams:

- Pagrindinis variantas. Jokių direktyvos ir jos aiškinimo bei taikymo oro uostuose pakeitimų, jokių orlaivių parko sudėties pakeitimų.
- 1 scenarijus. 1 grupės orlaivių atsisakymas – veiksmingas 3 skyriaus standartus atitinkančių ribinio triukšmingumo orlaivių atsisakymas Bendrijos oro uostuose, kaip nustatyta direktyvoje, t. y. laikantis 3 skyriaus standartų (suvestinis skirtumas ne didesnis kaip 5 dB (A)).
- 2 scenarijus. 1 ir 2 grupių orlaivių atsisakymas – veiksmingas 3 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių atsisakymas (suvestinis skirtumas ne didesnis kaip 8 dB (A)).
- 3 scenarijus. 2 ir 3 grupių orlaivių atsisakymas – veiksmingas 3 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių atsisakymas (suvestinis skirtumas ne didesnis kaip 10 dB (A)), todėl leidžiamos tik 4 skyriaus standartus atitinkančios operacijos.

2 lentelė. Bendrojo gyventojų, patiriančių Bendrijos oro uostų poveikį, skaičiaus prognozės

	Bendras gyventojų skaičius Lden ¹⁶ 55 dB srityje (milijonais)	Bendras gyventojų skaičius Lnight ¹⁷ 45 dB srityje (milijonais)	Pastabos
2002 m.	2,2	2,7	
2006 m.	2,2	3,0	Nuo 2002 m. iki 2006 m. gyventojų skaičius Lden 55 dB srityje padidėjo mažiau kaip 0,1 milijono.
2010 m. Pagrindinis variantas	2,4	3,2	Nuo 2006 m. iki 2010 m. gyventojų skaičius Lden 55 dB srityje didėja 10 %.
2010 m. 1 scenarijus	2,3	3,1	Lden sritis 4 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu Lnight sritis 2 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu
2010 m. 2 scenarijus	2,3	3,1	Lden sritis 5 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu Lnight sritis 3 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu
2010 m. 3 scenarijus	2,3	3,1	Lden sritis 6 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu Lnight sritis 4 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu
2015 m. Pagrindinis variantas	2,7	3,2	Nuo 2010 m. iki 2015 m. gyventojų skaičius Lden 55 dB srityje didėja 9 %.
2015 m. 1 scenarijus	2,6	3,2	Lden sritis 4 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu Lnight sritis 2 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu

¹⁶ Tai triukšmo rodiklis, žymintis vidutinį triukšmą dieną, vakare ir naktį (24 valandų laikotarpis).

¹⁷ Tai triukšmo rodiklis, žymintis vidutinį triukšmą naktį.

2015 m. 2 scenarijus	2,6	3,2	Lden sritis 4 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu Lnight sritis 2 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu
2015 m. 3 scenarijus	2,5	3,1	Lden sritis 5 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu Lnight sritis 3 % mažesnė, palyginti su pagrindiniu variantu

Remiantis šiais rezultatais, galima padaryti tokias didelės apimties išvadas.

- Pagrindinio varianto kontūrai nuo 2002 iki 2006 m. plėtėsi labai pamažu.
- Tikimasi, kad Pagrindinio varianto kontūrai plėsis ir nuo 2006 iki 2010 m. Per šį laikotarpį poveikį patiriančių gyventojų skaičius padidės 8–10 %.
- Tikimasi, kad Pagrindinio varianto kontūrai 2010–2015 m. plėsis didėjant poveikį patiriančių gyventojų skaičiui pagal Lden 55 dB rodiklį (tikimasi 9 % padidėjimo), o gyventojų pagal Lnight 45 dB rodiklį padaugės apie 2 % (mažesnis padidėjimas dėl naktinių skrydžių apribojimų).
- Gyventojų pagal Lnight 45 dB rodiklio apimtį skaičius yra 25–30 % didesnis, palyginti su gyventojų skaičiumi pagal Lden 55 dB rodiklio apimtį.
- 1 scenarijus duoda mažai naudos – gyventojų skaičiaus sumažėjimas 4 % pagal Lden 55 dB rodiklį ir sumažėjimas 2 % pagal Lnight 45 dB rodiklį.
- 2 scenarijaus nauda panaši kaip ir 1-ojo scenarijaus – gyventojų skaičiaus sumažėjimas apytiksliai 4–5 % pagal Lden 55 dB rodiklį ir 2–3% pagal Lnight 45 dB rodiklį.
- 3 scenarijaus nauda panaši kaip ir 2-ojo scenarijaus – gyventojų skaičiaus sumažėjimas apytiksliai 4–5 % pagal Lden 55 dB rodiklį ir 3–4% pagal Lnight 45 dB rodiklį.

2 lentelėje pateiktų skaičių paskirtis yra parodyti bendrą ribinio triukšmingumo orlaivių keliamo triukšmo poveikį Bendrijos oro uostuose, o ne gauti tikslius duomenis apie gyventojų patiriamą poveikį. Dauguma oro uostų nurodė, kad turi Lden ir Lnight rodiklių kontūrus ir turi, renka arba planuoja vėliau šiais metais surinkti duomenis apie gyventojus. Galima tikėtis, atsižvelgiant į Direktyvos 2002/49/EB reikalavimą, kad apie šiuos kontūrus Komisijai bus pranešta iki 2007 m. gruodžio mėn. Tokie suderinti triukšmo žemėlapiai turėtų pateikti išsamesnius duomenis ir tikslesnius gyventojų patiriamo poveikio apskaičiavimus, palyginti su tais, kuriuos oro uostai turėjo dėl šios ataskaitos.

Išsamesnė triukšmo emisijos penkiuose ES oro uostuose (Amsterdamo, Lisabonos, Glazgo, Tulūzos, Varšuvos) tendencijų analizė rodo¹⁸, kad įvairiuose oro uostuose tendencijos gali skirtis. Šie penki tyrimai rodo:

- Visuose oro uostuose matomas kontūrų srities didėjimas, laikant, kad neatlikta jokių orlaivių parko sudėties pakeitimų. Šis augimas ateinančius 4 metus (2006–2010 m.) bus 5–15 %, o 2006–2015 m. – 18–24 %.
- Net jeigu visi 3 skyriaus standartus atitinkantys ribinio triukšmingumo orlaiviai būtų pakeisti, numatoma, kad Lden 55 rodiklio kontūrai iki 2015 m. plės nuo 13 iki 20 %. Lnight 45 rodiklio kontūrų plėtimasis pagal tokį scenarijų yra 14–22 %.
- Kiekviename oro uoste Lden 55 rodiklio kontūrų srities plėtimasis yra labai panašus į Lnight 45 rodiklio kontūrų srities plėtimąsi. Tai patvirtina, kad naktinio triukšmo didėjimas lemia bendrą triukšmo didėjimą (Lden).
- Visų 3 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių pakeitimas 4 skyriaus standartus atitinkančiais orlaiviais sumažintų Lden 55 rodiklio kontūrų plėtimąsi apytiksliai 4,5–6,5 %s.
- Tokio visų 3 skyriaus standartų ribas atitinkančių orlaivių pakeitimo poveikis tirtuose oro uostuose smarkiai skiriasi.
- Rezultatai įvairuoja nuo sumažinto 1,5 % iki 7,0 % augimo; tai priklauso nuo dabar esančio naktinių skrydžių režimo.
- Kontūrų srities skirtumas, pakeitus visus 3 skyriaus standartus atitinkančius orlaivius, kurių suvestinis skirtumas < 5 dB, ir visus orlaivius, kurių suvestinis skirtumas < 8 dB, yra mažesnis kaip pusė procento.

Trumpai tariant, šie tyrimai patvirtina, kad kontūrų sritys, visų pirma nakties metu, gerokai plės, o natūrali orlaivių parko kaita šį procesą lėtins. Jei orlaivių parkas būtų sudarytas tik iš 4 skyriaus standartus atitinkančių orlaivių, labai sumažėtų kontūrų plėtimasis kai kuriuose oro uostuose, atsižvelgiant į jų specifinę vietinę situaciją.

11. IŠVADOS

- Direktyva nustato suderintą subalansuoto požiūrio struktūrą ir padeda užtikrinti, kad svarstant apribojimus būtų atsižvelgta į visų interesus.
- Tačiau direktyva taikoma tik tam tikruose oro uostuose; kai kurios suinteresuotosios šalys laikosi nuomonės, kad ji nėra visiškai aiški ir kad kai kurios valstybės narės jau taikė panašias nuostatas remdamosi savo nacionaliniais teisės aktais, kol direktyva dar nebuvo įsigaliojusi.
- Be to, jos poveikis ribinio triukšmingumo orlaivių atžvilgiu yra ribotas, nes ir taip šių orlaivių yra nedaug – jie pakeičiami natūraliai.

¹⁸ MPD orlaivių keliamo triukšmo tyrimas (2007 m.)

- Apskritai triukšmo poveikį patiriančių žmonių (ypač naktį) nuo direktyvos įsigaliojimo padaugėjo dėl išaugusio skrydžių skaičiaus, nepaisant galimybės taikyti dalinius apribojimus.
- Mes prognozuojame, kad triukšmo poveikį patiriančių žmonių toliau daugės, nors padėtis įvairiuose oro uostuose gali skirtis.
- Dėl šios priežasties Komisija ketina patikrinti Direktyvos 2002/30/EB nuostatų aiškinimo būdus ir jos taikymo sritį.
- Komisija taip pat apsvarstys, ar reikia dabartinės direktyvos pakeitimų, pvz., ribinio triukšmingumo orlaivio apibrėžties. Tai atlikdama, ji atsižvelgs į pirmiau aprašytų skaičiavimų rezultatus, numatydama, kad triukšmo poveikį patiriančių žmonių skaičiaus didėjimas galėtų būti sumažintas griežčiau apibrėžus ribinio triukšmingumo orlaivius.
- 2009 m. Komisija įvertins Direktyvos 2002/49/EB įgyvendinimą, atsižvelgiant į aplinkos triukšmo vertinimą ir valdymą aplink oro uostus bei pateiks ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai.

Komisija tris ateinančius mėnesius laukia suinteresuotųjų šalių atsiliepimų, kuriuos ketina įtraukti į numatytą direktyvos nagrinėjimą.