



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 15.2.2008
COM(2008) 66 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

Ekspluatācijas ierobežojumi trokšņa dēļ ES lidostās

(Ziņojums par Direktīvas 2002/30/EK piemērošanu)

1. IEVADS

Kopš reaktīvo lidmašīnu plašākas izmantošanas sākuma 20 gs. 60. un 70. gados gaisa kuģu saceltais troksnis ir visai jūtama problēma lidostu apkārtnes iedzīvotājiem. Tā likusi valdībām un nozarei meklēt arvien jaunus uzlabojumus atsevišķu gaisa kuģu trokšņa līmeņa samazināšanai, it sevišķi, pasaules mērogā panākot vienošanos (ICAO) par arvien stingrāku standartu ieviešanu — šis process ir ļāvis noteikt gaisa kuģiem t. s. 2., 3. un 4. nodaļas standartus. Līdz ar to tagadējās reaktīvās pasažieru lidmašīnas ir ievērojami klusākas par savām priekštecēm.

Pamatojoties uz ICAO panākto vienošanos par vecāko un trokšņaināko 2. nodaļas reaktīvo gaisa kuģu aizliegumu, 2002. gada aprīlī ES stājās spēkā pilnīgs 2. nodaļas gaisa kuģu aizliegums.

2001. gada jūnijā ICAO Padome pieņēma jaunu sertifikācijas standartu (Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma 1. sējuma 4. nodaļu), nosakot trokšņa standartus jaunajiem gaisa kuģiem, kas nonāk ekspluatācijā no 2006. gada 1. janvāra, taču netika noteikts grafiks 3. nodaļas gaisa kuģu izņemšanai no ekspluatācijas.

Grafika trūkums rada papildu grūtības, nosakot ekspluatācijas ierobežojumus, kas pazemina trokšņa līmeni lidostās. Lai gan atsevišķiem gaisa kuģiem piemērojamie trokšņa standarti ir padarīti stingrāki, satiksmes pieaugums un aizvien regulārāka satiksme arvien vairāk lidostās sagādā raizes vietējiem iedzīvotājiem. Rezultātā tiek pieprasīti ekspluatācijas papildu ierobežojumi atsevišķās lidostās, kas mazinātu gaisa kuģu trokšņa ietekmi visjutīgākajos laika posmos (vakarā, naktī un nedēļas nogalē) vai ierobežotu vecāko, trokšņaināko, tikai minimālajām 3. nodaļas prasībām atbilstošo gaisa kuģu izmantošanu.

2002. gada 26. martā Kopiena pieņēma Direktīvu 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni¹. Direktīva ļauj dalībvalstīm atsevišķās lidostās ieviest jaunus ekspluatācijas noteikumus, it īpaši gaisa kuģiem, kas atbilst tikai minimālajām 3. nodaļas prasībām, ja tas tiek darīts saskaņā ar t. s. "līdzsvaroto pieeju", kas izklāstīta ICAO Asamblejas rezolūcijās A33-7 un A35-5. Tajā pašā gadā ES pieņēma Direktīvu 2002/49/EK², kas lika izveidot stratēģiskās trokšņa kartes un rīcības plānus³ galveno lidostu apkārtnē, kā arī aglomerācijās ar vairāk nekā 100 000 iedzīvotājiem, lai tādējādi novērstu, nepieļautu un mazinātu gaisa satiksmes trokšņa ietekmi (ieskaitot kairinājumu). 2009. gadā Komisija iesniegs atsevišķu ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šās direktīvas īstenošanu. 2006. gadā ES pieņēma pārlabotu Noturīgas attīstības stratēģiju⁴, kuras mērķis ir "samazināt satiksmes radīto troksni gan trokšņa izraisītāja līmenī, gan veicot pasākumus tā slāpēšanai, nodrošinot, lai trokšņa kopējais līmenis iespējami mazāk ietekmētu veselību".

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīva 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni (OV L 85, 28.3.2002., 40. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002, 12. lpp.).

³ Patlaban Direktīvas 2002/49/EK darbības jomā ietilpst 76 dalībvalstu norādītās lidostas.

⁴ Eiropas Savienības Padome, dok. Nr. 10117/06, 2006. gada 9. jūnijs.

Direktīvas 2002/30/EK 14. pantā paredzēts, ka Komisijai ne vēlāk kā piecus gadus pēc direktīvas stāšanās spēkā jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par tās piemērošanu. Tas arī nosaka, ka Komisijas ziņojumam vajadzības gadījumā pievienojami priekšlikumi direktīvas pārskatīšanai. Šā ziņojuma pamatmērķis ir parādīt, cik veiksmīgi ir sasniegti direktīvas mērķi un cik lielā mērā te ir palīdzējusi direktīvas piemērošana. Tādēļ tajā ir novērtēta direktīvas efektivitāte, īpaši uzsverot jautājumu par to, vai ir vajadzība pārskatīt 2. panta d) apakšpunktā noteikto līdzšinējo “minimālajām prasībām atbilstoša gaisa kuģa” definīciju (t. i., tāds, kas atbilst 3. nodaļas sertifikācijas ierobežojumiem ar kumulatīvo starpību ne vairāk kā 5 EPNdB⁵ — t. s. “mīnus 5” gaisa kuģis), nomainot to ar striktāku.

Šajā ziņojumā novērtētas pārmaiņas Kopienas trokšņu klimatā kopš 2002. gada, lai tematu aplūkotu kopsakarā un konstatētu, kādā mērā direktīvas tiesiskais regulējums ir veicinājis minētās pārmaiņas. Šajā darbā nācās kvantitatīvā un kvalitatīvā aspektā detalizēti izskatīt visus pasākumus, kas lidostās jau ir ieviesti vai tiek plānoti atbilstīgi direktīvai.

2. LĪDZSVAROTĀ PIEEJA

Direktīva liek dalībvalstīm “paredzēt līdzsvarotu pieeju trokšņu problēmu risināšanā savas teritorijas lidostās” (4. panta 1. punkts). “Līdzsvarota pieeja”⁶ ir “pieeja, saskaņā ar kuru dalībvalstis izskata pieejamos pasākumus trokšņu problēmas risināšanai lidostā to teritorijā, proti, prognozējamo gaisa kuģu izraisīto trokšņu samazināšanas ietekmi trokšņu rašanās vietā, zemes izmantojuma plānošanu un kontroli, trokšņu mazināšanas procedūras un ekspluatācijas ierobežojumus” (2. panta g) apakšpunkts).

Direktīva ir domāta arī tāpēc, lai noteiktu, kādos apstākļos dalībvalstis var ieviest ierobežojumus attiecībā uz minimālajām prasībām atbilstošajiem gaisa kuģiem saskaņā ar ICAO nostādnēm un tajā pašā laikā sekmēt vispārējā mērķa sasniegšanu — novērst trokšņu klimata pasliktināšanos un ierobežot vai samazināt to cilvēku skaitu, kurus ievērojami ietekmē kaitīgais gaisa kuģu troksnis.

Atsevišķu lidostu tiesības līdzsvarotas pieejas sakarā ierobežot minimālajām prasībām atbilstošu 3. nodaļas gaisa kuģu ekspluatāciju tika starptautiski akceptētas, atsaucoties uz dažu ICAO dalībvalstu sūdzībām par Regulu (EK) Nr. 925/1999⁷ (t. s. “klusinātāju” regulu). Minētā regula aizliedza Kopienā izmantot “pārsertificētus” gaisa kuģus, kuri bija aprakstīti kā 3. nodaļai atbilstoši tikai ar klusinātājiem. Līdz ar direktīvas stāšanos spēkā tā tika atcelta, jo direktīva atļāva dalībvalstīm atsevišķās lidostās aizliegt izmantot minimālajām prasībām atbilstošus gaisa kuģus.

3. DIREKTĪVAS INTERPRETĀCIJA

Balstoties uz 52 lidostu atbildēm⁸, redzams, ka ne visas lidostas vienādi interpretē direktīvas noteikumus.

⁵ Efektīvais uztveramais troksnis decibelos.

⁶ Sk. Direktīvas 2002/30/EK 2. panta g) apakšpunktu.

⁷ Padomes 1999. gada 29. aprīļa Regula (EK) 925/1999 par dažu tipu civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu reģistrāciju un ekspluatāciju Kopienā, kuras ir pārveidotas un sertificētas no jauna kā atbilstīgas Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas trešā izdevuma (1993. gada jūlijs) 16. pielikuma I sējuma II daļas 3. nodaļas prasībām (OV L 115, 4.5.1999., 1. lpp.).

⁸ MPD konsultantu pārrunas ar lidostām Eiropas Komisijas vajadzībām.

Lidostu pienākumi šķiet visai skaidri — ja varas iestādes tiecas ieviest jaunus ekspluatācijas ierobežojumus civilajām zemskaņas reaktīvajām lidmašīnām pēc 2002. gada 28. marta, direktīva liek tām ieņemt līdzsvaroto pieeju un ierobežojumos nepārsniegt nepieciešamo. Bez tam dalībvalstīm, kuras ievieš ierobežojumus, jāievēro noteikta kārtība attiecībā uz paziņošanu par ieviešanu, novērtēšanu un īstenošanu. Plānotais ierobežojumu efekts šajā procesā ir jāizsaka skaitļos.

Jautājumā par to, ko direktīva atļauj vai aizliedz, šaubas varētu būt divos aspektos:

- (1) dažas lidostas uzskata, ka ir grūti tieši norādīt uz direktīvas panākto, jo tas, kas ir atļauts atbilstīgi direktīvai, tik un tā bijis atļauts atbilstīgi valsts likumiem, un daudzus ierobežojumus dalībvalstis ieviesa pirms 2002. gada;
- (2) citas lidostas uzskata, ka direktīva skaidri neaizliedz nevienu konkrētu ierobežojumu veidu.

4. DIREKTĪVAS SEKAS

Vairums lidostu apsaimniekotāju norādīja, ka direktīva nav tieši iespaidojusi trokšņa pārzināšanu lidostas apkārtnē. Dažas lidostas minēja, ka tas, ko direktīva ļauj darīt, jau bijis iespējams pēc valsts likumiem. Tas it īpaši attiecas uz Vācijas un AK lidostām. Viena Vācijas lidosta arī norādīja, ka direktīva gan pieļauj ierobežojumus minimālajām prasībām atbilstošiem 3. nodaļas gaisa kuģiem, taču daži divpusēji nolīgumi par gaisa satiksmes pakalpojumiem aizliedz ieviest tādus pasākumus.

Vairākas lidostas minējušas, ka direktīvas 2. pielikuma prasības trokšņa pārzināšanu lidostas apkārtnē ir padarījuši vieglāku. Pielikumā paredzēts konsultēties un izvērtēt alternatīvu trokšņa mazināšanas līdzekļu izmaksu lietderību.

Divas lidostas pauda bažas, ka pēc pasākumu ieviešanas aviokompānijas varētu tās sūdzēt tiesā ar argumentu, ka nav pilnīgi ievērotas 2. pielikuma prasības.

Dažas lidostas norādīja, ka direktīvai neesot bijis tiešas ietekmes uz trokšņa pārzināšanu, taču netieši tā devusi labumu vairāku iemeslu dēļ:

- direktīva noderējusi par kontrolsarakstu, kurā uzrādīti visi iespējamie pasākumi;
- direktīvas uzsvars uz darbību atsevišķās lidostās atvieglinājis ierobežojumu ieviešanu;
- direktīva palīdzējusi veidot uzticības gaisotni ieinteresēto personu starpā;
- direktīva ļāvusi visiem rīkoties, ņemot vērā vienādus noteikumus;
- direktīva arī vairojusi izpratni par iespējamiem pasākumiem un pareizu praksi vidējo un mazo lidostu vidū (tām direktīva netiek piemērota).

Viens no direktīvas mērķiem bija dot iespējas tikt galā ar troksni pie lidostām, kurām ir īpašas problēmas ar troksni. Vai lidostām bija tādas problēmas — tas pa daļai varēja būt atkarīgs no tā, kādas darbības jau bijušas atļautas ar valsts likumiem. Valstis, kurās jau bija savi likumi, kas ļāva lidostām mazināt troksni, šķiet, mazāk izmantojušas direktīvu nekā tās, kurām tāda pamata nebija. Tomēr tajās lidostās, kur valstu likumi nedarbojās, direktīva var būt sekmējusi trokšņa mazināšanu.

5. IEVIESTIE IEROBEŽOJUMI

Ierobežojumi gaisa kuģiem, kas atbilst tikai minimālajām 3. nodaļas prasībām, ir aprakstīti, pamatojoties uz kumulatīvo starpību (kas definēta direktīvā) 5 dB(A), šē turpmāk saukti par “mīnus 5” gaisa kuģiem, kā arī ierobežojumi gaisa kuģiem ar kumulatīvo starpību 8 dB(A) vai vairāk, ierobežojumi nakts laikā un trokšņa budžetu izmantošana, ieskaitot šo dažādo ierobežojumu ietekmi uz satiksmi. Tomēr dažādie pasākumi var zināmā mērā pārklāties, jo skaidra nošķiršana ne vienmēr ir iespējama.

5.1. IEVIESTIE IEROBEŽOJUMI. “MĪNUS 5”

Noteikumi ar “mīnus 5” gaisa kuģu ekspluatācijas aizliegumu bija ieviesti tikai divās lidostās.

Tikai četras lidostas ziņoja, ka atbilstīgi direktīvai ieviesušas daļējus ierobežojumus⁹ “mīnus 5” gaisa kuģu ekspluatācijai, un tos aprakstīja sīkāk. To vidū bija šādi:

- trīs lidostas bija ieviesušas “mīnus 5” gaisa kuģu nakts lidojumu aizliegumus; un
- viena lidosta bija aizliegusi “mīnus 5” gaisa kuģu izmantošanu jaunos maršrutos (sava veida nepapildinošs aizliegums, iespējams, priekšgājējs ekspluatācijas aizliegumam).

Taču no lidostām, kas nebija ieviesušas tādus aizliegumus vai ierobežojumus, vairāk nekā 10 vai nu noteikti grasījās to darīt, vai bija apsvērušas vai attiecīgajā brīdī to apsvēra, vai norādīja, ka zināmos apstākļos varētu to darīt. Ir arī divi īpaši gadījumi (divu pilsētu lidostas):

no lidostām, kuras noteikti grasās ieviest tādus pasākumus, viena lidosta grasās ieviest vispārēju “mīnus 5” aizliegumu, “drīzumā” nomainot pirms direktīvas ieviesto klusinātāju aizliegumu¹⁰, un viena (EEZ) lidosta izmanto pirms direktīvas ieviestos valsts likumus, lai no 2008. gada aizliegtu “mīnus 5” ekspluatāciju naktī;

- viena lidosta bija apsvērusi “mīnus 5” aizliegumu, taču atteicās no šā plāna pēc tam, kad viens no lielākajiem minimālajām prasībām atbilstošo gaisa kuģu tipa ekspluatētajiem nomainīja gaisa floti, līdz ar to aizliegums kļuva lieks;
- trīs lidostas apsver “mīnus 5” ierobežojumus savos trokšņa mazināšanas plānos;
- divas lidostas uzskatīja, ka tām nāksies ierobežot “mīnus 5” gaisa kuģus, ja pašvaldības uzliktie darbības ierobežojumi būs cena par plānoto skrejceļu izveidi;
- divas lidostas uzskatīja, ka tās “varētu” uzlikt “mīnus 5” ierobežojumus, nekonkretizējot nosacījumus;
- divas pilsētu lidostas pieņem, ka gaisa kuģi, pamatojoties uz vietēji izmērāmiem trokšņa līmeņiem, atbilst vietējām plānošanas prasībām, kas ierobežo lidostas darbību, absolūtu (nevis sertificētu) trokšņa līmeņu izteiksmē; tas ir piemērs direktīvas saderībai ar plānošanas likumiem dažās dalībvalstīs.

Šādu lidostu gadījumā dalībvalstis ir paziņojušas, ka īsteno direktīvas noteikumus:

“Mīnus 5” gaisa kuģiem ir aizliegta ekspluatācija naktī Parīzē, un no 2008. gada tie tiks aizliegti arī dienā. Tas ietilpst centienos noturēt kopējo trokšņa kaitējumu 1999.–2001. gada līmenī.

⁹ Direktīvas 6. panta 1. punktā atļauts ieviest “daļējus ekspluatācijas ierobežojumus” tuvāk neprecizētiem gaisa kuģu tipiem kā vienu no līdzsvarotās pieejas darbībām nozīmīguma secībā pirms “pēdējās iespējas” — minimālajām prasībām atbilstošo 3. nodaļas gaisa kuģu izņemšanas no ekspluatācijas.

¹⁰ Šī lidosta arī norādīja, ka, striktāk definējot atbilstību minimālajām prasībām (t. i., mīnus 8), netiktu īstenota lielāka ierobežošana, jo esošie nakts kvotas skaitīšanas ierobežojumi jau ir stingrāki

AK Londonas lidostās 2006.–2012. gadam tika ieviests jauns nakts lidojumu režīms.

Madrides Barahasas lidostā pēc 2006. gada vasaras tika ieviests jauns ierobežojumu kopums, kurā ietilpst pakāpeniska “mīnus 5” gaisa kuģu izņemšana no ekspluatācijas 2007.–2012. gadā un nakts lidojumu ierobežojumi.

Pārējās lidostas ziņoja, ka sakarā ar direktīvu minimālajām prasībām atbilstošajiem “mīnus 5” gaisa kuģiem nav uzlikti (un nav paredzēti) nekādi ierobežojumi.

Viena lidosta norādīja, ka būtu lielāka skaidrība, ja visās lidostās būtu labāk saskaņota minimālajām prasībām atbilstošo gaisa kuģu definīcija.

5.2 IEVIESTIE IEROBEŽOJUMI. “MĪNUS 8” UN VAIRĀK

Dažās lidostās ir ieviesti vai tiek apsvērti ierobežojumi, kas pārsniedz mīnus 5 dB(A). Tikai viena jau ierobežojusi visus “mīnus 8” gaisa kuģus, bet trīs plāno pieprasīt to izņemšanu no ekspluatācijas:

- vienā lidostā kopš 2003. gada pastāv “mīnus 8” gaisa kuģu nakts lidojumu aizliegums;
- viena (pilsētas) lidosta ir paziņojusi par nodomu līdz 2010. gadam kļūt par “tikai 4. nodaļas” lidostu;
- kāda cita pilsētas lidosta norādīja, ka nākotnē nakts lidojumu ierobežojumi tiks balstīti uz “4. nodaļu”;
- viena lidosta ir paziņojusi par nodomu līdz 2008. gadam aizliegt “mīnus 8” gaisa kuģu lidojumus, ja tas pats rezultāts līdz tam laikam nebūs sasniegts ar dabisku flotes atjaunināšanu vai labprātīgu sadarbīšanos.

5.3. IEVIESTIE IEROBEŽOJUMI. NAKTS

Daļējiem trokšņa ierobežojumiem¹¹ gaisa kuģu ekspluatācijā nav obligāti jābūt mērķētiem uz atbilstību konkrētiem 3. nodaļas līmeņiem. Tomēr tādi vispārīgi pasākumi arī ietilpst direktīvā tādā ziņā, ka pirms to ieviešanas tiek prasīta formāla novērtēšana.

Četras atbildējušās lidostas (trīs no tām ir pilsētu lidostas¹²) pa nakti ir slēgtas. Par vienu no neatbildējušajām lidostām ir zināms, ka tajā ir lidojumu aizlieguma stundas. Bez tam vairākas lidostas daļu nakts ir slēgtas. Septiņas lidostas ir aizliegušas minimālajām prasībām atbilstošo 3. nodaļas gaisa kuģu lidojumus naktī, viena no tām faktiski ir aizliegusi 3. nodaļas “mīnus 8” gaisa kuģus. Bez tam vairākas Vācijas lidostas atļauj lidojumus tikai gaisa kuģiem, kas ir priekšrocību sarakstā¹³. Diezgan daudzās lidostās ir nakts trokšņa kvotu uzskaites sistēma. Dažās lidostās kvotu uzskaites sistēmas vietā ir nakts satiksmes ierobežojumi. Apmēram

¹¹ Tie definēti Direktīvas 2002/30/EK 2. panta e) apakšpunktā.

¹² Norādītas Direktīvas 2002/30/EK I pielikumā.

¹³ Vācijas Federālās transporta ministrijas veidots saraksts, kur noteikta sīkāka 3. nodaļas gaisa kuģu klasifikācija. Sarakstā esošajiem gaisa kuģiem ir priekšrocības salīdzinājumā ar sarakstā neesošiem gaisa kuģiem mazāku lidojumu ierobežojumu un/vai zemākas nolaišanās un pacelšanās maksas veidā.

divdesmit lidostas norādīja, ka tām nav nekādu konkrētu ierobežojumu naktī, izņemot viena konkrēta skrejceļa varbūtēju slēgšanu.

5.4. LIDOSTU TROKŠŅA BUDŽETI

Līdztekus ierobežojumiem attiecībā uz minimālajām prasībām atbilstošajiem gaisa kuģiem vai (daļēju) lidostas slēgšanu naktīs arī trokšņa budžetu piemērošanu var uzskatīt par ierobežojumu.

Trokšņa budžeti pretstatā nakts laika ierobežojumiem un ierobežojumiem attiecībā uz minimālajām prasībām atbilstošiem gaisa kuģiem tieši neierobežo atsevišķa gaisa kuģa ekspluatāciju, taču tie ierobežo veselās gaisa flotes iekļūšanu lidostā. Trokšņa budžeti ierobežo kopējo troksni noteiktā laikposmā, kas var būt saistīts ar sezonu vai noteikts visam gadam. Tādējādi to drīzāk var uzskatīt par ekspluatācijas aizliegumu lidostai, nevis aviokompānijām.

Taču trokšņa budžeti tiešām limitē civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu iekļūvi lidostā. Lai gan arī trokšņa budžeti ir ietverti direktīvā, ne visām ieinteresētajām personām tas ir skaidrs.

Daudzas lidostas labprātāk izvēlas trokšņa budžetu izmantošanu nekā ekspluatācijas ierobežojumus konkrētiem gaisa kuģiem. Apvienotajā Karalistē trokšņa budžeti darbojas daudzās lidostās.

6. EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMU SEKAS

Dažas lidostas piedāvāja izteikt piezīmes par ieviesto ekspluatācijas ierobežojumu sekām.

Attiecībā uz pārvietošanas iespējām viena lidosta norādīja, ka nebaidās no aviokompāniju pārdislokācijas, jo tai ir stratēģiskā ziņā labs novietojums un būtiska dalība satiksmē starp noteiktiem punktiem. Taču cita lidosta norādīja, ka varētu apsvērt minimālajām prasībām atbilstošu 3. nodaļas gaisa kuģu aizliegumu tikai tad, ja tas būtu obligāts un piemērojams visās ES lidostās.

Vairumā gadījumu lidostas norādīja, ka, viņuprāt, aviokompānijas ir reaģējušas, izmantojot mazāk trokšņainus gaisa kuģus un daļējo ierobežojumu sakarā mazliet pārkārtojot nakts un dienas laiku.

Tikai viena lidosta norādīja, ka ieviesto ierobežojumu rezultātā tiek piedāvāts mazāk pakalpojumu un mazinās lidojumu biežums.

Pie šā jautājuma piebilstams, ka uzliktie ierobežojumi ne vienmēr ir faktiski ierobežojumi “praktiskā nozīmē”. Vienā lidostā ierobežojums attiecībā uz minimālajām prasībām atbilstošajiem 3. nodaļas gaisa kuģiem bija profilaktisks, lai izradītu vietējai kopienai apņemšanos mazināt troksni un atturētos no aviokompāniju piedāvājumiem. Citā lidostā faktiskais reģistrētais troksnis ir mazāks par pusi no trokšņa kvotas. Taču ir arī tādas lidostas, kas ekoloģiskos ierobežojumus padara vaļīgākus, tiklīdz tie kļūst par apgrūtinājumu.

7. GAISA KUĢU EKSPLUATĒTĀJI

Gaisa kuģu ekspluatētāji direktīvu uzskata par aizsardzību pret tūlītēju ekspluatācijas aizliegumu izmantošanu un par garantiju pārdomātam ierobežojumu ieviešanas grafikam un ierobežojumu izmaksu lietderības pienācīgam izvērtējumam.

Izskatās, ka dažus ekspluatētājus minimālajām prasībām atbilstošo gaisa kuģu ierobežošana direktīvā tikpat kā neskar, jo ekonomiskās sviras viņu darbības jomā jau piespiedušas viņus faktiski veidot 4. nodaļas floti “dabiskas” nomaiņas kārtā. Citi nozares sektori vēlētos maksimālu aizsardzību pret direktīvas noteiktajiem ierobežojumiem, lai “dabiskā” nomaiņa ritētu savu gaitu.

Ātrsatisksmes pārvadātāji Komisijas dienestiem norādīja, ka vēlētos, lai direktīvu pārskata un novērš dažas definīcijas un interpretācijas problēmas, un paplašina un precizē aizsardzību, ko direktīvai vajadzētu viņiem nodrošināt. Viņi uzskata, ka ierobežojumi, tostarp daļējie ierobežojumi, attiecībā uz 4. nodaļas gaisa kuģiem būtu īpaši jāaizliedz (sal. 6. panta 2. punktu “Pilsētas lidostas”), jo, viņuprāt, piemēram, ekspluatācijas ierobežojumi un sodi par trokšņa līmeņa pārsniegšanu faktiski aizliegtu vai limitētu 4. nodaļai atbilstošu gaisa kuģu ekspluatāciju naktīs. Ekspluatācijas ierobežojumos (kā novērojamu trokšņa ierobežojumu un ieteicamo skrejceļu noteikšana) viņi saskata potenciālu “pelēko zonu”, kam vajadzīga precizēšana, lai nebūtu iespējams apiet 4. panta 4. punkta prasību balstīt ierobežojumus uz sertificētu troksni un lai aizliegtu faktiski diskriminējošus ierobežojumus, pat ja tie tā nav iecerēti.

8. VIETĒJĀ UN REĢIONĀLĀ VARA

Izvērtējušas direktīvu, pašvaldības un reģionālās valdības, kā arī vairākas apvienības ir iesniegušas ieteikumus¹⁴. Kopumā šie ieteikumi pēc satura ir plašāki nekā tikai direktīvas paredzētie ekspluatācijas ierobežojumi.

Attiecībā uz ekspluatācijas organizēšanu lidostās un nakts lidojumiem būtiskākie ieteikumi ir šādi:

- nosakot lidojumu trajektorijas, vairāk vērības jāveltī apdzīvotībai un maksimāli jāizmanto jaunas ekspluatācijas trokšņa samazināšanas procedūras, piemēram, nepārtraukta pazeminājuma pieeja,
- stingrāk jāievēro Pasaules Veselības organizācijas trokšņa standarti¹⁵,
- jāievieš kompensācijas politika attiecībā uz iedzīvotājiem, kuri visvairāk pakļauti troksnim,
- jāņem vērā vietējo grupu vēlmes un cerības — nodrošinot pilnīgāku informāciju, sabiedrības iesaisti un starpniecību.

Noslēgumā teikts, ka nakts lidojumu trokšņa kairinājuma problēmas dažādās Eiropas lidostās gan var atšķirties, taču valstu un ES politikas centrā jābūt mērķtiecīga lidojumu aizlieguma

¹⁴ Piemēram sk. http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf.

¹⁵ Sk. topošās nostādnes par nakts trokšņiem: http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1.

stundām un ekspluatācijas ierobežojumiem, lai netiktu traucēts zem lidojumu trajektorijām dzīvojošo miegs.

Uzmanība tiek vērsta arī uz to, cik svarīgi ir izvairīties no pilsētvides degradācijas, kas vietām notiek lidostu attīstības dēļ. Tiek ieteikts pilsētu nomaļu saimniecisko attīstību nenošķirt no to sociālās attīstības. Tas sniedzas tālāk nekā pozitīvo ekonomisko rezultātu samērošana ar kompensāciju par trokšņa un atmosfēras piesārņojumu: jāmeklē iespējas izvairīties no panikuma, ko reizēm izraisa lidostu attīstība.

9. MINIMĀLAJĀM PRASĪBĀM ATBILSTOŠIE GAISA KUĢI GAISA FLOTĒ

Kopējais Kopienas lidostās izmantojamo minimālajām prasībām atbilstošo lidaparātu skaits ir relatīvi mazs.

Bez tam tuvajai satiksmei ar aizjūras zemēm Eiropas lidostas minimālajām prasībām atbilstošus gaisa kuģus izmanto arvien mazāk (lai gan tie var būt no Kopienas vai Eiropas kaimiņzemēm). Dažas aviokompānijas ekspluatācijai Eiropā izmanto ārvalstīs reģistrētus gaisa kuģus.

Tomēr, lai minimālo prasību apmierināšanu skatītu kopsakarā, ir lietderīgi parādīt to gaisa kuģu ģenerisko tipu proporciju, kurus var definēt kā minimālajām prasībām atbilstošus. Analīze dota 1. tabulā.

1. tabula. 3. nodaļas reaktīvās lidmašīnas flotes kontekstā

Minimālo prasību apmierināšana:	Apzinātas 3. nodaļas reaktīvās lidmašīnas						Visu tipu reaktīvo lidmašīnu flote kopā
	-0 līdz -5	-5 līdz -8	-8 līdz -10	-10 līdz -13	Kopā 3. nodaļa	* Neapzināti gaisa kuģi	
EK, EEZ & Šveice	49 1,0%	151 3,2%	245 5,2%	107 2,3%	552 11,8%	72 1,5%	4.676 100,0%
Eiropa	376 6,1%	219 3,6%	312 5,1%	135 2,2%	1042 17,0%	498 8,1%	6.143 100,0%
Pasaule	1201 5,6%	671 3,1%	1460 6,8%	806 3,8%	4138 19,4%	1132 5,3%	21.345 100,0%

* Tādu tipu neapzināti gaisa kuģi, kuriem atbilst liels skaits 3. nodaļas gaisa kuģu

Avots : *JP Airline Fleets* un DGAC un EASA datu bāzu konsultantu veiktā analīze.

Kopumā analīze rāda, ka gaisa flote, kas neatbilst 4. nodaļas prasībām, veido relatīvi mazu daļu no visas flotes, kas izmanto ES lidostas.

Šie skaitļi rāda, ka pat tad, ja vairs nebūtu atļauts izmantot nevienu no gaisa kuģiem ar kumulatīvo 3. nodaļas starpību, kas mazāka par 10 dB, tas ietekmētu tikai relatīvi mazu daļu no visa pacelšanās un nolaišanās gadījumu skaita.

10. IEDZĪVOTĀJU PAKĻAUTĪBAS TROKSNIM APRĒĶINĀŠANA

2. tabulā 2010. un 2015. gadam noteikti trīs iespējamie minimālajām prasībām atbilstošo gaisa kuģu ekspluatācijas pakāpeniskas izbeigšanas scenāriji, kas šiem diviem gadiem izstrādāti papildus pamatgadījumam:

- pamatgadījums — direktīva un tās interpretācija un piemērošana lidostās bez pārmaiņām, flotes sastāvs bez pārmaiņām;
- 1. scenārijs — 1. joslas gaisa kuģi tiek pakāpeniski nomainīti — faktiskā minimālajām prasībām atbilstošo 3. nodaļas gaisa kuģu nomaiņa Kopienas lidostās tā, kā definēts Direktīvā, t. i., kuri atbilst 3. nodaļas sertifikācijas ierobežojumiem ar kumulatīvo starpību ne vairāk kā 5 dB(A);
- 2. scenārijs — 1. un 2. joslas gaisa kuģi tiek pakāpeniski nomainīti — faktiskā 3. nodaļas ierobežojumiem ar kumulatīvo starpību ne vairāk kā 8 dB(A) atbilstošo gaisa kuģu pakāpeniska nomaiņa;
- 3. scenārijs — 2. un 3. joslas gaisa kuģi tiek pakāpeniski nomainīti — faktiskā 3. nodaļas ierobežojumiem ar kumulatīvo starpību ne vairāk kā 10 dB(A) atbilstošo gaisa kuģu pakāpeniska nomaiņa, atļaujot tikai 4. nodaļas gaisa kuģu ekspluatāciju.

2. tabula: Aprēķini attiecībā uz kopējo iedzīvotāju pakļautību (Kopienas lidostas).

	Iedzīvotāju skaits Lden ¹⁶ 55dB (miljonos)	Iedzīvotāju skaits Lnight ¹⁷ 45dB (miljonos)	Komentārs
2002. gads	2,2	2,7	
2006. gads	2,2	3,0	Laikā no 2002. līdz 2006. gadam apdzīvotība Lden 55dB robežās pieaugs par mazāk nekā 0,1 miljonu
2010. gads, pamatgadījums	2,4	3,2	Laikā no 2006. līdz 2010. gadam apdzīvotība Lden 55dB robežās pieaug par 10 %
2010. gads, 1. scenārijs	2,3	3,1	Lden 4 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu Lnight 2 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu
2010. gads, 2. scenārijs	2,3	3,1	Lden 5 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu Lnight 3 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu
2010. gads, 3. scenārijs	2,3	3,1	Lden 6% samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu Lnight 4 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu
2015. gads, pamatgadījums	2,7	3,2	Laikā no 2010. līdz 2015. gadam apdzīvotība Lden 55dB robežās pieaugs par 9 %
2015. gads, 1. scenārijs	2,6	3,2	Lden 4 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu Lnight 2 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu
2015. gads, 2. scenārijs	2,6	3,2	Lden 4 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu Lnight 2 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu
2015. gads, 3. scenārijs	2,5	3,1	Lden 5 % samazinājums salīdzinājumā ar pamatgadījumu Lnight 3 % samazinājums salīdzinājumā ar

¹⁶ Šis trokšņa rādītājs raksturo vidējo trokšņa līmeni naktī, vakarā un dienā (24 stundu periodā).

¹⁷ Šis trokšņa rādītājs raksturo vidējo trokšņa līmeni nakts laikā.

			pamatgadījumu
--	--	--	---------------

No šiem rezultātiem var izdarīt šādus plašus secinājumus:

- Pamatgadījuma kontūras no 2002. gada līdz 2006. gadam paplašinājās ļoti maz.
- Paredzams, ka pamatgadījuma apmēri no 2006. gada līdz 2010. gadam pieaugs, kopējai iedzīvotāju pakļautībai šajā laikā palielinoties par 8–10 %.
- Paredzams, ka pamatgadījuma apmēri no 2010. gada līdz 2015. gadam pieaugs, kopējai iedzīvotāju pakļautībai palielinoties, jo paredzams, ka iedzīvotāju skaits Lden 55dB robežās palielināsies par apmēram 9 % un iedzīvotāju skaits Lnight 45dB robežās palielināsies par apmēram 2 % (zemāks palielinājums nakts laika ierobežojumu dēļ).
- Apdzīvotība Lnight 45dB robežās ir par 25–30 % lielāka nekā Lden 55dB.
- 1. scenārijs dodniecīgu labumu — iedzīvotāju skaita samazinājumu par apmēram 4 % Lden 55dB un 2 % no Lnight 45dB.
- 2. scenārijs dod līdzīgu labumu kā 1. scenārijs — iedzīvotāju skaita samazinājumu par apmēram 4–5 % Lden 55dB un 2–3 % no Lnight 45dB.
- 3. scenārijs dod līdzīgu labumu kā 2. scenārijs — iedzīvotāju skaita samazinājumu par apmēram 4–5 % Lden 55dB un 3–4% no Lnight 45dB.

2. tabulas skaitļi doti tādēļ, lai varētu koncentrēties uz iedzīvotāju kopējo pakļautību troksnim, ko radījuši minimālajām prasībām atbilstošie gaisa kuģi Kopienas lidostās, nevis lai iegūtu precīzu troksnim pakļauto iedzīvotāju skaitu. Vairums lidostu norādīja, ka tām Lden un Lnight kontūru noteikšana un iedzīvotāju skaita aprēķins vai nu ir pabeigts, vai arī tiek gatavoti, vai tiek plānoti šogad. Ņemot vērā Direktīvas 2002/49/EK prasību, gaidāms, ka šīs kontūras tiks iesniegtas Komisijai līdz 2007. gada decembrim. Saskaņotās trokšņa kartes sniegs vairāk detalizētus datus un precīzāku iedzīvotāju skaita aprēķinu par visām lidostām, nekā bija iespējams iegūt, gatavojot šo ziņojumu.

Dziļāka trokšņa tendenču analīze piecās ES lidostās (Amsterdāmā, Lisabonā, Glāzgovā, Tulūzā, Varšavā)¹⁸ rāda, ka tendences lidostās mēdz atšķirties. Piecu gadījumu pētījums rāda:

- Visās lidostās vērojama kontūras laukuma palielināšanās nemainīga flotes sastāva hipotēzē. Pieaugums ir par 5–15 % nākamajos 4 gados (2006.–2010.) un par 18–24 % laika posmā no 2006. gada līdz 2015. gadam.
- Pat tad, ja nomainītu visus 3. nodaļas gaisa kuģus, tiek lēsts, ka Lden 55 kontūras līdz 2015. gadam pieaugtu par 13–20 %. Pieaugums Lnight 45 kontūrās pēc šā scenārija ir 14–22 %.

¹⁸ *MPD Study of Aircraft Noise (MPD gaisa kuģu trokšņa pētījums) (2007).*

- Katrā lidostā Lden 55 kontūru laukuma pārmaiņas ļoti atgādina Lnight 45 kontūru laukuma pārmaiņas tajā pašā lidostā. Tas apstiprina pieņēmumu, ka nakts trokšņa pieauguma tendence izraisa kopējā trokšņa pieaugumu (Lden).
- Visu 3. nodaļas gaisa kuģu nomaīņa ar 4. nodaļas gaisa kuģiem Lden 55 kontūru paplašināšanos procentuāli samazinātu par 4,5–6,5.
- Ietekme, ko radītu visu 3. nodaļas gaisa kuģu nomaīņa ar 4. nodaļas gaisa kuģiem, Lnight 45 kontūrā dažādās pētītajās lidostās ievērojami atšķiras.
- Rezultāti ir pieauguma procentu samazinājums robežās no 1,5 līdz 7,0 atkarā no attiecīgā pašreizējā nakts režīma.
- Starpība kontūras laukumā starp visu joslas < 5 dB gaisa kuģu nomaīņu ar 3. nodaļas prasībām atbilstošiem gaisa kuģiem un nomaīņu ar visiem joslas < 8 dB gaisa kuģiem ir mazāka par pusi procenta.

Īsi sakot, pētījumi apstiprina, ka kontūru laukumiem, it sevišķi naktīs, sagaidāms ievērojams pieaugums, bet dabiska flotes nomaīņa aprēķinātos skaitļus samazinās. Ja flote sastāvētu vienīgi no 4. nodaļas gaisa kuģiem, tas ievērojami samazinātu kontūras pieaugumu dažās lidostās to īpašās vietējās situācijas dēļ.

11. SECINĀJUMI

- Direktīva ievieš saskaņotu struktūru līdzsvarotai pieejai un ir bijusi lietderīga, ierobežojumu apspriešanā nodrošinot rēķināšanos ar visu interesēm.
- Tomēr direktīva ir izmantota tikai attiecībā uz kādām atsevišķām lidostām; dažas no ieinteresētajām personām uzskata, ka tā nav pietiekami skaidra, un dažās valstīs līdzīgi noteikumi jau darbojās pirms direktīvas stāšanās spēkā.
- Turklāt tās ietekme uz minimālajām prasībām atbilstošiem gaisa kuģiem nav liela, jo tādu gaisa kuģu skaits ir relatīvi mazs to dabiskās nomaīņas dēļ.
- Plašākā skatījumā, tā kā izlido un ielido vairāk gaisa kuģu, kopš direktīvas stāšanās spēkā ir palielinājies troksnim pakļauto cilvēku skaits, sevišķi naktīs, lai gan ir iespēja ieviest daļējus ierobežojumus.
- Varam paredzēt, ka troksnim pakļauto cilvēku skaits turpinās augt, kaut arī lidostu starpā stāvoklis var būt atšķirīgs.
- Tādēļ Komisijai ir nodoms izpētīt, kā varētu precizēt Direktīvas 2002/30/EK noteikumus un darbības jomu.
- Tā arī izskatīs vajadzību izdarīt grozījumus pašreizējā direktīvā, piemēram, mainīt minimālajām prasībām atbilstošo gaisa kuģu jēdziena izpratni. Šajā darbā tā ņems vērā iepriekš aprakstīto aprēķinu rezultātus, paredzot, ka troksnim pakļauto cilvēku skaita pieaugumu var samazināt ar striktāku minimālajām prasībām atbilstošo gaisa kuģu jēdziena definīciju.

- 2009. gadā Komisija novērtēs Direktīvas 2002/49/EK īstenošanu attiecībā uz vides trokšņa novērtēšanu un pārzināšanu lidostu apkārtnē un iesniegs ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.

Komisija cer tuvākajos 3 mēnešos sagaidīt atsauksmes no ieinteresētajām personām un plāno tās izmantot paredzētajā direktīvas izskatīšanā.