

32002L0030

L 85/40

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

28.3.2002

DYREKTYWA 2002/30/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 26 marca 2002 r.****w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽³⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽⁴⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Głównym celem wspólnej polityki transportowej jest stały rozwój. Wymaga to zintegrowanego podejścia ukierunkowanego na zapewnienie zarówno efektywnego funkcjonowania systemu transportowego Wspólnoty, jak i ochrony środowiska naturalnego.
- (2) Stały rozwój transportu lotniczego wymaga wprowadzenia środków ukierunkowanych na zmniejszenie doczłowości hałasu samolotów w portach lotniczych, gdzie szczególnie występuje problem hałasu.
- (3) Nowe, zastrzone normy certyfikacji hałasu, określone w tomie 1 część II rozdział 4 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zostały ustanowione w ramach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego i w dłuższym okresie przyczynią się do zmniejszenia poziomów hałasu wokół portów lotniczych.
- (4) Norma określona w rozdziale 4 została przyjęta jako standard dla certyfikacji samolotów, a nie jako podstawa do wprowadzania ograniczeń działalności.
- (5) Stopniowe wycofywanie z eksploatacji samolotów wymienionych w rozdziale 2 na mocy dyrektywy Rady 92/14/EWG z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie limitów operacyjnych statków powietrznych objętych częścią II

rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988) ⁽⁵⁾, będzie zakończone do dnia 1 kwietnia 2002 r., nowe środki będą wymagane dla zapobieżenia nasilania się emisji hałasu po 2002 r. przy założeniu stałego wzrostu transportu lotniczego w Europie.

- (6) Wprowadzenie samolotów o korzystniejszych z punktu widzenia środowiska naturalnego parametrach może przyczynić się do bardziej efektywnego wykorzystania przepustowości istniejących portów lotniczych oraz ułatwić rozwój infrastruktury portów lotniczych zgodnie z wymogami rynku.
- (7) Wspólne zasady i procedury dla wprowadzenia ograniczeń działalności w portach lotniczych Wspólnoty, jako część zrównoważonego podejścia do zarządzania hałasem, przyczyni się do ochrony wymogów rynku wewnętrznego przez wprowadzenie podobnych ograniczeń działalności w portach lotniczych o zasadniczo porównywalnych problemach z hałasem. Zawiera się w tym ocena wpływu hałasu w porcie lotniczym i ocena środków pozostających do dyspozycji do zmniejszenia tego wpływu, a także dokonanie wyboru odpowiednich środków łagodzących w celu osiągnięcia najmniejszym kosztem maksymalnych korzyści dla środowiska naturalnego.
- (8) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych ⁽⁶⁾ przewiduje w art. 8 i 9 między innymi opublikowanie i następnie badanie nowych ograniczeń działalności: należy określić związek tych przepisów z niniejszą dyrektywą.
- (9) Należy uznać uzasadnione interesy sektora transportu lotniczego w zastosowaniu oszczędzających koszty rozwiązań dla osiągnięcia celów zarządzania hałasem.
- (10) 33. Zgromadzenie MOLC przyjęło uchwałę nr A33/7 wprowadzającą pojęcie „zrównoważonego podejścia” do zarządzania hałasem, ustanawiając w niej zasady polityki wobec sposobu rozwiązywania problemu hałasu samolotów, w tym międzynarodowe doradztwo dla portów lotniczych przy wprowadzaniu ograniczeń działalności w poszczególnych portach lotniczych. Koncepcja „zrównoważonego podejścia” do zarządzania emisją

⁽¹⁾ Dz.U. C 75 E z 26.3.2002, str. 318.⁽²⁾ Opinia wydana dnia 20 marca 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).⁽³⁾ Opinia wydana dnia 14 marca 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 26 marca 2002 r.⁽⁵⁾ Dz.U. L 76 z 23.3.1992, str. 21. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 991/2001 (Dz.U. L 138 z 22.5.2001, str. 12).⁽⁶⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8.

- hałasu składa się z czterech głównych elementów i wymaga starannej oceny różnych możliwych rozwiązań kwestii zmniejszenia hałasu, w tym zmniejszenia hałasu lotniczego u źródła, planowania przestrzennego oraz środków zarządzania, operacyjnych procedur minimalizowania hałasu oraz ograniczenia działalności, bez naruszania odnośnych zobowiązań prawnych, istniejących umów, obowiązującego ustawodawstwa oraz obowiązujących zasad polityki.
- (11) Zrównoważone podejście jest ważnym krokiem w celu osiągnięcia obniżenia poziomu hałasu. Jednakże dla uzyskania skutecznego i trwałego obniżenia poziomu hałasu konieczne jest zastosowanie bardziej surowych norm technicznych, takich jak bardziej surowe normy hałasu dla samolotów w połączeniu z wycofaniem z eksploatacji hałaśliwych samolotów.
- (12) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku ⁽¹⁾, która jest środkiem horyzontalnym obejmującym wszystkie rodzaje transportu, wprowadziła wspólne podejście do oceny i zarządzania hałasem w środowisku. Jest ona nakierowana na monitorowanie problemów środowiska spowodowanych przez hałas w dużych aglomeracjach i w okolicach głównych elementów infrastruktury transportowej, w tym portów lotniczych, przez publikowanie informacji o hałasie w środowisku i jego skutkach, oraz przez domaganie się od właściwych władz sporządzania planów działalności zapobiegania i obniżania poziomu hałasu w środowisku, gdzie jest to konieczne, i zachowania poziomu hałasu w środowisku, gdy jest on niski.
- (13) Dyrektywa Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne ⁽²⁾ już teraz przewiduje pogłębioną analizę projektów dotyczących portów lotniczych, przewidujących środki zmierzające do obniżenia poziomu hałasu. Można to rozpatrywać jako spełnienie części wymogów oceny zawartych w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do projektów rozbudowy infrastruktury portów lotniczych.
- (14) Taka ocena może wykazać, że cele można osiągnąć jedynie przez ograniczenie nowych usług oraz stopniowe wycofywanie samolotów, które w niewielkim stopniu spełniają normy certyfikacji hałasu zawarte w rozdziale 3.
- (15) Należy zwrócić uwagę na szczególne problemy związane z hałasem w portach lotniczych, ulokowanych w centrum wielkich aglomeracji („miejskie porty lotnicze”), upoważniając do przyjęcia bardziej surowych przepisów.
- (16) Należy zakończyć sporządzanie listy portów lotniczych na podstawie informacji, które dostarczą Państwa Członkowskie.
- (17) Należy ułatwiać rozbudowę infrastruktury portów lotniczych w celu zabezpieczenia zabezpieczeniem stałego rozwoju usług transportu lotniczego.
- (18) Jest konieczne dalsze utrzymywanie środków zarządzania hałasem w portach lotniczych oraz umożliwienie wprowadzenia pewnych zmian technicznych do środków częściowego ograniczenia działalności.
- (19) Należy unikać nadmiernych ciężarów ekonomicznych dla podmiotów gospodarczych z krajów rozwijających się, upoważniając do przyznania zwolnień tam, gdzie jest taka potrzeba, przewidując jednak środki zabezpieczające przed ich nadużyciem.
- (20) Jest konieczne zapewnienie przejrzystości oraz konsultacji pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami w odniesieniu do propozycji środków związanych z hałasem, w tym wprowadzenia nowych ograniczeń działalności.
- (21) Podmioty gospodarcze powinny być informowane z odpowiednim wyprzedzeniem przed wprowadzeniem nowych ograniczeń działalności.
- (22) Należy przyjąć przepisy zapewniające możliwość odwołania się od przyjęcia ograniczeń działalności do organu odwoławczego, którym może być sąd.
- (23) Dyrektywa pozostaje w zgodzie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności określonymi w art. 5 Traktatu. Wprowadzenie ograniczeń działalności w portach lotniczych Wspólnoty może pomóc w zapobieganiu zwiększania się emisji hałasu w sąsiedztwie portów lotniczych, ale może też doprowadzić do zniekształceń konkurencji. Dlatego cel ten może skuteczniej zostać osiągnięty na poziomie Wspólnoty poprzez przyjęcie zharmonizowanych zasad wprowadzania ograniczeń działalności jako części procesu zarządzania hałasem. Dyrektywa ogranicza się do tego, co niezbędne dla osiągnięcia tego celu, i nie wykracza poza to, co jest konieczne dla jego osiągnięcia.
- (24) Środki konieczne dla wdrożenia niniejszej dyrektywy należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽³⁾.
- (25) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie zastępują przepisy rozporządzenia Rady (WE) nr 925/1999 z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie rejestracji i eksploatacji na obszarze Wspólnoty niektórych typów poddźwiękowych samolotów odrzutowych, które zostały zmodyfikowane i otrzymały nowe certyfikaty jako spełniające normy zawarte w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, trzecie wydanie (lipiec 1993 r.) ⁽⁴⁾ Rozporządzenie to powinno zostać z tego powodu uchylone,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cele

Celami niniejszej dyrektywy są:

- a) ustanowienie zasad obowiązujących we Wspólnocie w celu ułatwienia wprowadzania ograniczeń działalności w jednolity sposób na poziomie portów lotniczych dla ograniczenia lub zmniejszenia liczby osób znacząco dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu;

⁽¹⁾ Ta dyrektywa jest przygotowywana i będzie stosowana po jej przyjęciu.

⁽²⁾ Dz.U. L 175 z 5.7.1985, str. 40. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Rady 97/11/WE (Dz.U. L 73 z 14.3.1997, str. 5).

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 115 z 4.5.1999, str. 1.

- b) stworzenie ram zgodnych z wymogami rynku wewnętrznego;
- c) popieranie rozwoju przepustowości portów lotniczych w harmonii ze środowiskiem naturalnym;
- d) ułatwianie osiągnięcia celów zmierzających do osłabiania hałasu w każdym z portów lotniczych;
- e) umożliwienie wyboru dostępnych środków w celu osiągnięcia maksymalnych korzyści najmniejszym kosztem dla środowiska naturalnego.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „port lotniczy” oznacza cywilny port lotniczy na obszarze Wspólnoty, w którym dokonuje się ponad 50 000 operacji (przez operację rozumie się przylot lub odlot) cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych w roku kalendarzowym, przy czym uwzględnia się średnią z ostatnich trzech lat kalendarzowych przed zastosowaniem przepisów niniejszej dyrektywy do danego portu lotniczego;
- b) „miejski port lotniczy” oznacza port lotniczy pośrodku wielkiej aglomeracji, w którym żaden pas startowy nie umożliwia rozbiegu na starcie dłuższego niż 2 000 metrów i który zapewnia tylko usługi pomiędzy poszczególnymi punktami pomiędzy lub na obszarze państw europejskich, gdzie znaczna liczba mieszkańców jest dotknięta przez hałas powodowany przez samoloty i gdzie jakiegokolwiek dodatkowe zwiększenie ruchu lotniczego stanowi szczególnie dużą uciążliwość ze względu na bardzo wysoką emisję hałasu. Takie porty lotnicze są wymienione w załączniku I. Załącznik ten może zostać zmieniony zgodnie z procedurą ustaloną w art. 13 ust. 3;
- c) „cywilne poddźwiękowe odrzutowe statki powietrzne” oznaczają statki powietrzne o całkowitej masie startowej 34 000 kg i więcej według certyfikatu lub z maksymalną według certyfikatu dla danego typu statku powietrznego pojemnością pomieszczeń wewnętrznych zawierających ponad 19 miejsc pasażerskich, z wyłączeniem wszelkich miejsc przeznaczonych tylko dla załogi;
- d) „samolot marginalnie zgodny” oznacza cywilny poddźwiękowy samolot odrzutowy, który wypełnia limity certyfikacyjne ustanowione w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym przez skumulowany margines nie więcej niż 5 EPNdB (efektywnie odczuwany hałas w decybelach), gdzie skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB otrzymanych przez dodanie indywidualnych marginesów (tzn. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) na każdym z trzech referencyjnych punktów pomiaru określonych w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- e) „ograniczenia działalności” oznaczają działania związane z hałasem, które ograniczają lub zmniejszają dostęp cywil-

nych poddźwiękowych odrzutowych statków powietrznych do portu lotniczego. Obejmuje to również ograniczenia działalności nakierowane na wycofanie z eksploatacji w poszczególnych portach lotniczych samolotów marginalnie zgodnych, jak również ograniczenia działalności o charakterze częściowym, wpływające na działalność cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych według pory dnia;

- f) „zainteresowane strony” oznaczają osoby fizyczne lub prawne, które są dotknięte lub które zostaną prawdopodobnie dotknięte przez lub mające uzasadniony interes we wprowadzeniu środków redukcji hałasu, w tym ograniczeń działalności;
- g) „zrównoważone podejście” oznacza podejście, zgodnie z którym Państwa Członkowskie rozważają dostępne środki rozwiązania problemu hałasu w porcie lotniczym na swoim terytorium, a mianowicie przewidywalne skutki zmniejszenia hałasu samolotów u źródła, planowanie przestrzenne i zarządzanie, operacyjne procedury zmniejszenia hałasu oraz ograniczenia działalności.

Artykuł 3

Właściwe organy

Państwa Członkowskie zapewniają funkcjonowanie właściwych organów odpowiedzialnych za sprawy wchodzące w zakres zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

Ogólne zasady zarządzania hałasem powodowanym przez samoloty

1. Państwa Członkowskie stosują zrównoważone podejście do rozwiązywania problemu hałasu w portach lotniczych na ich terytorium. Mogą rozważyć również zachęty ekonomiczne jako środek zarządzania hałasem.
2. Przy rozważaniu ograniczeń działalności właściwe organy biorą pod uwagę prawdopodobne koszty i korzyści różnych dostępnych środków, jak również charakterystyki poszczególnych portów lotniczych.
3. Środki lub kombinacja środków podjętych na podstawie niniejszej dyrektywy nie mogą być bardziej restrykcyjne, niż jest to konieczne dla osiągnięcia celu, jakim jest ochrona środowiska dla danego portu lotniczego. Środki te nie mogą wprowadzać żadnej dyskryminacji na podstawie przynależności państwowej lub tożsamości przewoźnika powietrznego lub producenta samolotów.
4. Ograniczenia działalności ustalane na podstawie danych eksploatacyjnych są oparte na emisji hałasu przez samoloty ustalone w procedurze certyfikacyjnej przeprowadzonej zgodnie z tomem 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, trzecie wydanie (lipiec 1993 r.).

Artykuł 5

Reguły dokonywania ocen

1. Przy rozważaniu decyzji o ograniczeniach działalności uwzględnia się w odpowiednim zakresie i na ile jest to możliwe, informacje wymienione w załączniku II, w odniesieniu do rozważanych ograniczeń działalności i charakterystyk portu lotniczego.

2. W przypadku gdy projekty portów lotniczych są przedmiotem oceny wpływu na środowisko na mocy dyrektywy 85/337/EWG, ocena przeprowadzona zgodnie z tą dyrektywą jest rozpatrywana jako spełniająca wymogi ust. 1, o ile ocena uwzględnia w możliwie szerokim zakresie informacje wymienione w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 6

Zasady wprowadzania ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie samolotów marginalnie zgodnych

1. Gdy ocena wszystkich dostępnych środków, w tym ograniczenia działalności o charakterze częściowym, przeprowadzona zgodnie z wymogami art. 5 wykazuje, że osiągnięcie celów niniejszej dyrektywy wymaga wprowadzenia ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie marginalnie zgodnego samolotu, w odniesieniu do rozważanego portu lotniczego stosuje się następujące zasady w miejsce procedury ustalonej w art. 9 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92:

- a) sześć miesięcy po zakończeniu oceny i po wydaniu decyzji o wprowadzeniu ograniczeń działalności nie dopuszcza się w tym porcie lotniczym żadnej usługi z samolotami marginalnie zgodnymi innej niż usługi świadczone w odpowiednim okresie poprzedniego roku;
- b) nie mniej niż po sześciu następnym miesiącach każdy operator może zostać zobowiązany do zmniejszenia liczby operacji jego samolotów marginalnie zgodnych obsługujących dany port lotniczy o nie więcej niż 20 % rocznie w stosunku do początkowej łącznej liczby tych operacji.

2. Miejskie porty lotnicze wymienione w załączniku I mogą wprowadzać, z zastrzeżeniem zasad dotyczących oceny w art. 5, środki, które mogą być bardziej surowe w odniesieniu do określenia samolotu marginalnie zgodnego, jeśli te środki nie mają wpływu na cywilne poddźwiękowe odrzutowe statki powietrzne, które są zgodne albo na podstawie oryginalnego certyfikatu, albo ponownej procedury certyfikacyjnej z normami hałasu w tomie 1 część II rozdz. 4 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Artykuł 7

Istniejące ograniczenia działalności

Artykuł 5 nie ma zastosowania do:

- a) ograniczeń działalności, o których zdecydowano już w chwili wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy;
- b) drobnych zmian technicznych do częściowych ograniczeń działalności, które nie pociągają za sobą znacznych zmian kosztów dla linii lotniczych w jakimkolwiek porcie lotniczym Wspólnoty i które zostały wprowadzone po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 8

Wyłączenia dotyczące samolotów zarejestrowanych w krajach rozwijających się

Samoloty marginalnie zgodne zarejestrowane w krajach rozwijających się są przez okres 10 lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy wyłączone z przepisów art. 6, przy spełnieniu następujących warunków:

- a) samoloty te, z certyfikatami hałasu wystawionymi zgodnie z normami wymienionymi w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, były używane w danym porcie lotniczym we Wspólnocie pomiędzy dniem 1 stycznia 1996 r. i dniem 31 grudnia 2001 r. („okres referencyjny”); oraz
- b) samoloty te były w okresie referencyjnym zarejestrowane w danym kraju rozwijającym się i nadal są używane przez osobę fizyczną lub prawną zamieszkałą lub mającą siedzibę w tym kraju.

Artykuł 9

Wyłączenie działalności lotniczej o wyjątkowym charakterze

W indywidualnych przypadkach Państwa Członkowskie mogą zezwolić w portach lotniczych usytuowanych na ich terytorium na pojedyncze operacje samolotów marginalnie zgodnych, które nie mogłyby być prowadzone na podstawie innych przepisów niniejszej dyrektywy.

Wyłączenie to jest ograniczone do:

- a) samolotów, których indywidualne operacje mają charakter tak wyjątkowy, że odmowa czasowego wyłączenia nie byłaby uzasadniona;
- b) samolotów w lotach niedochodowych — w celu modyfikacji, napraw lub przeglądów.

Artykuł 10

Konsultacje i przejrzystość

Państwa Członkowskie zapewniają, w celu wykonania art. 5 i 6, ustanowienie procedur konsultacji zainteresowanych stron, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego.

Artykuł 11

Uprzednie powiadamanie

1. Państwa Członkowskie zapewniają, że przy wprowadzaniu wszelkich nowych ograniczeń działalności zainteresowane strony otrzymają oficjalne powiadomienie o tych ograniczeniach, zawierające wyjaśnienie przyczyn ich wprowadzenia, uwzględniające odpowiednie elementy zrównoważonego podejścia:

- a) sześć miesięcy przed wejściem w życie środków wymienionych w art. 6 ust. 1 lit. a);

- b) rok przed wejściem w życie środków wymienionych w art. 6 ust. 1 lit. b) i ust. 2;
- c) w przypadku środków stosowanych na podstawie art. 6 — dwa miesiące przed konferencją w sprawie rozkładu lotów na odpowiedni sezon lotów.

2. Państwa Członkowskie bezzwłocznie poinformują inne Państwa Członkowskie oraz Komisję o wszelkich nowych ograniczeniach działalności w rozumieniu niniejszej dyrektywy, które postanowiły wprowadzić w porcie lotniczym na swoim terytorium.

Artykuł 12

Prawo do odwołania

Państwa Członkowskie zapewniają prawo do odwołania się od środków podjętych na mocy art. 6 i art. 7 lit. b) przed organem apelacyjnym innym niż organ, który przyjął kwestionowany środek, zgodnie z krajowym ustawodawstwem i procedurami.

Artykuł 13

Komitet

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ustanowiony przez art. 11 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.
2. Komisja może zasięgać opinii Komitetu w każdej sprawie dotyczącej stosowania niniejszej dyrektywy.
3. Przy dokonywaniu odniesień do przepisów niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.
4. Komitet odnotowuje oceny przeprowadzone przez Państwa Członkowskie zgodnie z art. 5 oraz środki podjęte lub których podjęcie planuje się na podstawie tych ocen.

Artykuł 14

Informacja i zmiany

Państwa Członkowskie na żądanie przedkładają Komisji informację o stosowaniu niniejszej dyrektywy.

Nie później niż w pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy.

Sprawozdanie zawiera, gdy jest to konieczne, propozycje zmiany dyrektywy.

Sprawozdanie zawiera ocenę skuteczności niniejszej dyrektywy, w szczególności potrzebę zmiany definicji marginalnie zgodnego samolotu ustanowionej w art. 2 lit. d) na rzecz wymogów bardziej surowych.

Artykuł 15

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 925/1999 traci moc z datą wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 16

Przepisy wykonawcze

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 28 września 2003 r. i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Wspomniane środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 17

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 18

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 26 marca 2002 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego
P. COX
Przewodniczący

W imieniu Rady
F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Lista miejskich portów lotniczych

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

—

ZAŁĄCZNIK II

Informacja określona w art. 5 ust. 1

1. Stan bieżący
 - 1.1. Opis portu lotniczego zawierający informacje o jego przepustowości, umiejscowieniu, otoczeniu, charakterystyce i wielkości ruchu lotniczego oraz charakterystyce poszczególnych dróg startowych.
 - 1.2. Opis celów w zakresie ochrony środowiska naturalnego dla portu lotniczego w kontekście celów krajowych.
 - 1.3. Informacje o mapach konturowych hałasu dla obecnego roku i poprzednich lat — w tym ocena liczby osób dotkniętych hałasem samolotów. Opis metody obliczeniowej zastosowanej do opracowania mapy konturowej hałasu.
 - 1.4. Opis już zastosowanych środków do zredukowania hałasu samolotów: na przykład informacja o planowaniu przestrzennym i zarządzaniu; programach izolacji dźwiękowej; procedury operacyjne, jak PANS-OPS; ograniczenia działalności, takie jak: limity poziomu hałasu, ograniczenia i zakazy nocne, opłaty za hałas; preferencyjne użytkowanie dróg startowych, trasy preferowane ze względu na hałas/zapisy trasy oraz monitorowanie hałasu.
 2. Prognoza bez uwzględnienia nowych środków
 - 2.1. Opis rozbudowy portu lotniczego (jeśli istnieje) już zaaprobowany w programie, na przykład, zwiększenia przepustowości, rozbudowy dróg startowych i/lub terminalu oraz charakterystyka przewidywanego przyszłego ruchu lotniczego i jego szacowany wzrost.
 - 2.2. W przypadku rozszerzenia przepustowości portu lotniczego korzyści uzyskane z dodatkowej przepustowości.
 - 2.3. Opis skutków pozostawienia ogólnego poziomu hałasu bez podejmowania dalszych środków i tych środków, które są już zaplanowane dla zmniejszenia wpływu hałasu w tym samym okresie.
 - 2.4. Prognozowana mapa konturowa hałasu — zawierająca ocenę liczby osób prawdopodobnie dotkniętych hałasem samolotów — z rozróżnieniem osiedli istniejących i nowo zbudowanych.
 - 2.5. Ocena konsekwencji i możliwych kosztów niepodejmowania działania na rzecz zmniejszenia wpływu zwiększonej emisji hałasu — jeśli przewiduje się taki rozwój sytuacji.
 3. Ocena dodatkowych środków
 - 3.1. Zarys dostępnych dodatkowych środków jako część różnych opcji, o których mowa w art. 4 ust. 1, w szczególności wskazanie głównej przyczyny ich wyboru. Opis tych środków wybranych dla dalszego analizowania i pełniejsza informacja o kosztach wprowadzenia tych środków; liczba osób, które skorzystają, oraz ramy czasowe; uszeregowanie ogólnej skuteczności poszczególnych środków.
 - 3.2. Ocena koszty/efekty lub koszty/korzyści wprowadzenia poszczególnych środków, z uwzględnieniem skutków społeczno-ekonomicznych, jakie środki wywrą na użytkownikach portu lotniczego: podmiotach gospodarczych (obrot pasażerski i towarowy); podróżnych oraz miejscowych społecznościach.
 - 3.3. Ogólny przegląd możliwych do wystąpienia w środowisku naturalnym lub dla konkurencji skutków proponowanych środków dla innych portów lotniczych, dla podmiotów gospodarczych i innych zainteresowanych stron.
 - 3.4. Przyczyny wyboru preferowanych opcji.
 - 3.5. Podsumowanie o charakterze nietechnicznym.
 4. Odniesienia do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku naturalnym.
 - 4.1. W przypadku gdy mapy konturowe hałasu lub plan działania zostały przygotowane zgodnie z warunkami wymienionej dyrektywy, należy ich użyć przy dostarczaniu informacji wymaganej na mocy niniejszego załącznika.
 - 4.2. Ocena narażenia na hałas (tzn. ustalenie mapy konturowej hałasu oraz liczby osób narażonych) jest prowadzona przy zastosowaniu co najmniej wspólnych wskaźników hałasu Lden i Lnight wymienionych w wyżej wymienionej dyrektywie, w przypadku gdy są one dostępne.
-