



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 15.2.2008  
KOM(2008) 66 wersja ostateczna

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

**Ograniczenie działalności powodującej hałas w portach lotniczych UE**

**(Sprawozdanie na temat stosowania dyrektywy 2002/30/WE)**

## 1. WPROWADZENIE

Od przełomu lat 60. i 70. XX w., kiedy na szeroką skalę wprowadzono do eksploatacji samoloty odrzutowe, hałas powodowany przez statki powietrzne stał się istotną kwestią dla mieszkańców obszarów położonych w sąsiedztwie portów lotniczych. Sytuacja ta zmusiła rządy oraz przemysł do nieustannego wprowadzania ulepszeń zmierzających do zmniejszania poziomu hałasu emitowanego przez statki powietrzne, zwłaszcza po zawarciu porozumienia międzynarodowego (ICAO) w sprawie wprowadzania coraz bardziej rygorystycznych norm – proces ten doprowadził do opracowania tzw. norm dla statków powietrznych zgodnych z rozdziałem 2, 3 i 4. W wyniku tych działań dzisiejsze samoloty odrzutowe są znacznie cichsze od swych poprzedników.

Na podstawie porozumienia osiągniętego w ICAO w sprawie zakazu eksploatacji starszych i głośniejszych samolotów odrzutowych, o których mowa w rozdziale 2, od kwietnia 2002 r. zaczął obowiązywać całkowity zakaz eksploatacji statków powietrznych tego typu.

W czerwcu 2001 r. Rada ICAO przyjęła nową normę certyfikacji (rozdział 4 w załączniku 16, tom 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym) ustanawiającą wymogi odnośnie do emisji hałasu dotyczące nowych statków powietrznych wprowadzanych do eksploatacji od dnia 1 stycznia 2006 r., ale nie ustalono harmonogramu wycofywania z eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w rozdziale 3.

Brak takiego harmonogramu spotęgował presję na wprowadzanie dodatkowych ograniczeń działalności w celu ograniczenia hałasu w portach lotniczych. Pomimo zaostrzenia norm hałasu w odniesieniu do poszczególnych statków powietrznych, rosnąca intensywność i częstotliwość ruchu w coraz liczniejszych portach lotniczych jest niezmiennie przedmiotem troski miejscowej ludności. W związku z tym wysuwane są żądania stosowania dodatkowych ograniczeń działalności w konkretnych portach lotniczych, w celu zmniejszenia hałasu powodowanego przez statki powietrzne podczas najbardziej kluczowych pór i okresów (wieczór, noc, weekend) lub ograniczenia wykorzystywania starszych i bardziej hałaśliwych statków powietrznych, które są jedynie marginalnie zgodne z postanowieniami rozdziału 3.

W dniu 26 marca 2002 r. Wspólnota przyjęła dyrektywę 2002/30/WE w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty<sup>1</sup>. Dyrektywa umożliwia państwom członkowskim wprowadzanie w poszczególnych portach lotniczych nowych ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących w szczególności samolotów marginalnie zgodnych z rozdziałem 3, z zastrzeżeniem zachowania zgodności z tzw. „podejściem zrównoważonym”, przyjętym w uchwałach A33-7 i A35-5 Zgromadzenia ICAO. W tym samym roku UE przyjęła dyrektywę 2002/49/WE<sup>2</sup> nakładającą wymóg sporządzania map konturowych hałasu oraz przyjęcia planów działania wokół większych cywilnych portów lotniczych<sup>3</sup> i aglomeracji o liczbie ludności powyżej 100 000 w celu zapobiegania skutkom (włączając dokuczliwość) hałasu

---

<sup>1</sup> 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, Dz.U. L 85 z 28.3.2002, s. 40

<sup>2</sup> Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12

<sup>3</sup> Obecnie dyrektywa 2002/49/WE ma zastosowanie do 76 portów lotniczych wyznaczonych przez państwa członkowskie

wywołanego ruchem lotniczym i unikania lub ograniczenia tych skutków. W 2009 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie oddzielne sprawozdanie w sprawie wykonania tej dyrektywy. W 2006 r. UE przyjęła odnowioną strategię dotyczącą trwałego rozwoju<sup>4</sup>, tak aby „ograniczyć wywoływany transportem hałas — zarówno u źródła, jak i poprzez środki łagodzące — tak by ogólny poziom narażenia na hałas miał jak najmniejszy wpływ na zdrowie”.

W art. 14 dyrektywy 2002/30/WE nakłada się na Komisję wymóg złożenia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania w sprawie stosowania dyrektywy najpóźniej pięć lat po jej wejściu w życie. W dyrektywie określa się również, że sprawozdanie Komisji powinno zawierać, jeśli istnieje taka potrzeba, wnioski dotyczące zmiany dyrektywy. Podstawowym celem niniejszego sprawozdania jest wykazanie, w jakim stopniu osiągnięto cele dyrektywy i jak dalece przyczyniło się do tego jej stosowanie. Zawiera ono zatem ocenę skuteczności dyrektywy, gdzie nacisk położono na określenie, czy konieczna jest zmiana obowiązującej definicji „samolotu marginalnie zgodnego” ustanowionej w art. 2 lit. d) (tj. spełniającego limity certyfikacyjne ustanowione w rozdziale 3 poprzez skumulowany margines o wartości nie większej niż 5 EPNdB<sup>5</sup> – tzw. samolotu „minus 5”) na rzecz bardziej surowych wymogów.

W celu usytuowania niniejszej dyskusji w pewnym kontekście, w sprawozdaniu dokonuje się oceny zmian poziomu hałasu we Wspólnocie od 2002 r. oraz obserwacji, w jakim stopniu przepisy dyrektywy przyczyniły się do tych zmian. Ta praca ilościowo-jakościowa wymagała zapoznania się ze szczegółowym wykazem środków podjętych lub planowanych w portach lotniczych zgodnie z przepisami dyrektywy.

## 2. ZRÓWNOWAŻONE PODEJŚCIE

Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie wymóg stosowania „zrównoważonego podejścia do rozwiązywania problemu hałasu w portach lotniczych na ich terytorium” (art. 4 ust. 1). „Zrównoważone podejście”<sup>6</sup> oznacza „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”. (art. 2 lit. g)).

Dyrektywa częściowo określa okoliczności, w których państwa członkowskie mogą wprowadzić ograniczenia dotyczące samolotów marginalnie zgodnych według wytycznych ICAO, a co za tym idzie, przyczynić się do realizacji głównego celu, jakim jest zapobieżenie wzrostowi poziomu hałasu oraz zmniejszenie liczby ludności znacząco dotkniętej szkodliwymi skutkami hałasu emitowanego przez statki powietrzne.

Uprawnienia poszczególnych portów lotniczych w ramach zrównoważonego podejścia dotyczące ograniczenia eksploatacji samolotów marginalnie zgodnych, o których mowa w rozdziale 3, zostały zaakceptowane na forum międzynarodowym w wyniku skarg niektórych

---

<sup>4</sup> Rada Unii Europejskiej, dok. 10117/06 z dnia 9 czerwca 2006 r.

<sup>5</sup> efektywnie odczuwalny hałas w decybelach

<sup>6</sup> Zob. art. 2 lit. g) dyrektywy 2002/30/WE

członków ICAO dotyczących rozporządzenia (WE) nr 925/1999<sup>7</sup> (tzw. rozporządzenia „wyciszającego”). Rozporządzenie to zakazało eksploatacji na obszarze Wspólnoty statków powietrznych „ponownie certyfikowanych”, definiowanych jako samoloty spełniające wymagania rozdziału 3 wyłącznie po przeprowadzeniu wyciszenia. Rozporządzenie zostało uchylone po wejściu w życie dyrektywy, która zezwoliła państwom członkowskim na zakaz eksploatacji samolotów marginalnie zgodnych w poszczególnych portach lotniczych.

### 3. INTERPRETACJA DYREKTYWY

Na podstawie odpowiedzi z 52 portów lotniczych<sup>8</sup> wynika w sposób oczywisty, że nie wszystkie porty lotnicze jednakowo interpretują postanowienia dyrektywy.

Zobowiązania nakładane na porty lotnicze wydają się całkiem oczywiste: w przypadku gdy władze zamierzają po dniu 28 marca 2002 r. wprowadzić nowe ograniczenia eksploatacyjne dotyczące cywilnych poddźwiękowych odrzutowych statków powietrznych, dyrektywa nakłada na nie wymóg przyjęcia zrównoważonego podejścia tzn. wprowadzenia jedynie ograniczeń koniecznych. Ponadto państwa członkowskie wprowadzające ograniczenia muszą postępować według określonych procedur, które dotyczą powiadomienia o wprowadzeniu, oceny oraz wdrożenia. W trakcie tego procesu należy ilościowo określić planowane skutki ograniczeń.

Istnieją dwa zasadnicze obszary wątpliwości w odniesieniu do tego, na co dyrektywa zezwala, a czego zakazuje:

- (1) władze niektórych portów lotniczych uważają, że bardzo trudno jest jednoznacznie wskazać pozytywne skutki wykonania dyrektywy jako takiej, ponieważ wiele uprawnień w niej zawartych zostało już wcześniej wprowadzonych aktami prawa krajowego i dlatego wiele ograniczeń zostało wprowadzonych przez państwa członkowskie jeszcze przed 2002 r.;
- (2) władze pozostałych portów lotniczych uważają, że dyrektywa nie zabrania w sposób oczywisty żadnej formy ograniczeń.

---

<sup>7</sup> Rozporządzenie (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.), Dz.U. L 115 z 4.5.1999 r., s. 1

<sup>8</sup> Konsultacje z portami lotniczymi przeprowadzone na zlecenie Komisji Europejskiej przez MPD Consultants

#### 4. SKUTKI WYKONANIA DYREKTYWY

Większość operatorów portów lotniczych wskazała, że wykonanie dyrektywy nie miało bezpośredniego wpływu na zarządzanie hałasem wokół ich portów lotniczych. Niektórzy z nich stwierdzili, że uprawnienia zawarte w dyrektywie były już wcześniej wprowadzone przepisami prawa krajowego. Dotyczy to w szczególności portów lotniczych w Niemczech i w Zjednoczonym Królestwie. Władze jednego z niemieckich portów wskazały również, że dyrektywa wprawdzie uprawnia do wprowadzenia ograniczeń dotyczących samolotów marginalnie zgodnych, o których mowa w rozdziale 3, ale niektóre umowy dwustronne o świadczeniu usług lotniczych zabraniają wprowadzania takich środków.

Władze kilku portów lotniczych wskazały, że dyrektywa zwiększyła uciążliwość procesu zarządzania hałasem wokół portów lotniczych, ze względu na wymogi zawarte w załączniku 2. Załącznik ten nakłada wymóg konsultowania oraz dokonania oceny kosztów i korzyści środków alternatywnych zmniejszających hałas wokół portu lotniczego.

Władze dwóch portów lotniczych wyraziły obawy, że linie lotnicze mogą występować z powództwem sądowym po wprowadzeniu środków na podstawie argumentacji, że wymogi załącznika 2 nie są w pełni przestrzegane.

Władze niektórych portów wskazały, że nawet jeśli dyrektywa nie miała bezpośredniego wpływu na zarządzanie hałasem, to pośrednio przyczyniła się do tego z wielu powodów:

- dyrektywa stanowi użyteczną listę kontrolną przypominającą o wszelkich dostępnych w tym względzie środkach;
- podkreślenie w dyrektywie indywidualnych działań portów lotniczych ułatwiło wdrożenie ograniczeń;
- dyrektywa ułatwiła wprowadzenie klimatu zaufania pomiędzy zainteresowanymi stronami;
- ustanowiono w niej równe reguły gry;
- podniosła wśród średnich i małych portów lotniczych (do których nie stosują się przepisy dyrektywy) poziom wiedzy o możliwych działaniach i dobrej praktyce w tym względzie.

Jednym z celów dyrektywy było umożliwienie zarządzania hałasem wokół portów lotniczych, w których problem ten był szczególnie poważny. Występowanie tych problemów było po części uzależnione od możliwości działania przewidzianych dotąd w przepisach prawa krajowego. Państwa, w których przepisy prawne już wcześniej umożliwiały portom lotniczym zarządzanie hałasem, skorzystały z dyrektywy w mniejszym stopniu od państw, gdzie nie istniały takie ramy regulacyjne. Zatem dyrektywa mogła przyczynić się do zarządzania hałasem w portach lotniczych, w przypadku których nie obowiązywało ustawodawstwo krajowe dotyczące tej kwestii.

## 5. WPROWADZONE OGRANICZENIA

Poniżej opisano ograniczenia dotyczące samolotów marginalnie zgodnych, o których mowa w rozdziale 3, w oparciu o skumulowany margines (określony w dyrektywie) o wartości 5 dB(A), zwanych dalej statkami powietrznymi „minus 5”, jak również ograniczenia dotyczące samolotów ze skumulowanym marginesem o wartości 8 dB(A) lub większej, a także ograniczenia w porze nocnej oraz wykorzystywanie kwot hałasu, uwzględniając wpływ powyższych ograniczeń na ruch lotniczy. Należy mieć jednak świadomość, że wprowadzane środki mogą się częściowo pokrywać i nie zawsze istnieje możliwość ich wyraźnego odseparowania.

### 5.1. WPROWADZONE OGRANICZENIA: „MINUS 5”

Zakaz eksploatacji statków powietrznych „minus 5” wprowadziły jedynie dwa porty lotnicze.

Jedynie cztery porty lotnicze wskazały, że zgodnie z dyrektywą wprowadziły ograniczenia częściowe<sup>9</sup> dotyczące eksploatacji statków powietrznych „minus 5” i ograniczenia te następnie opisały. Wśród tych portów lotniczych:

- trzy wprowadziły zakazy nocne dotyczące statków powietrznych „minus 5”;
- jeden zakazał eksploatacji statków powietrznych „minus 5” na nowych trasach (stanowi to niejako zasadę nieposzerzania obszaru eksploatacji, prawdopodobnie poprzedzającą zasadę zakazu eksploatacji).

W grupie portów lotniczych, które nie wprowadziły powyższych zakazów lub ograniczeń, ponad 10 zdecydowanie zamierza to uczynić, rozważa ich wprowadzenie lub wskazało, że mogłoby to uczynić w określonych okolicznościach. W grupie portów lotniczych, które zdecydowanie zamierzają wprowadzić takie środki, można wyróżnić dwa szczególne przypadki (dwa miejskie porty lotnicze): jeden z portów zamierza „wkrótce”<sup>10</sup> wprowadzić całkowity zakaz dotyczący statków powietrznych „minus 5”, zastępując nim zakaz sprzed okresu obowiązywania dyrektywy dotyczący samolotów „wyciszonych”, a inny port (EOG) zastosuje ustawodawstwo krajowe, sprzed okresu obowiązywania dyrektywy, zakazujące eksploatacji samolotów „minus 5” w nocy z mocą od 2008 r.

- jeden port lotniczy rozważał wprowadzenie zakazu eksploatacji statków powietrznych „minus 5”, ale odstąpił od tego w momencie, gdy jeden z głównych operatorów samolotów typu marginalnego zmodernizował flotę, w związku z czym zakaz stał się zbędny;

---

<sup>9</sup> Artykuł 6 ust. 1 dyrektywy zezwala na wprowadzenie „ograniczeń działalności o charakterze częściowym” dotyczących nieokreślonych typów samolotów częściowo w ramach preferencyjnej hierarchii działań w kontekście zrównoważonego podejścia, jako czynności poprzedzających „ostateczne” wycofanie samolotów marginalnych według rozdziału 3.

<sup>10</sup> Port lotniczy, o którym mowa, wskazał, że bardziej rygorystyczna definicja samolotu marginalnie zgodnego (tj. minus 8) nie miałyby bardziej restrykcyjnego charakteru, jako że obowiązujące ograniczenia ilościowego limitu hałasu nocnego są już bardziej rygorystyczne.

- trzy porty lotnicze rozważają wprowadzenie ograniczeń „minus 5” w swoich planach działalności dotyczących przeciwdziałaniu hałasowi;
- dwa porty lotnicze wyraziły pogląd, że musiałyby ograniczyć eksploatację statków powietrznych „minus 5”, gdyby władze lokalne wprowadziły taki przymus w zamian za planowaną rozbudowę drogi startowej;
- dwa porty lotnicze wyraziły pogląd, że „mogłyby” wprowadzić ograniczenia „minus 5” bez określenia warunków;
- dwa miejskie porty lotnicze przyjmują statki powietrzne na podstawie mierzonych miejscowo poziomów emitowanego hałasu, które w kategoriach bezwzględnego (zamiast certyfikowanego) poziomu hałasu muszą spełniać miejscowe wymogi planowania przestrzennego regulujące funkcjonowanie portu lotniczego; fakt ten stanowi przykład kwestii zgodności dyrektywy z prawem planowania przestrzennego w niektórych państwach członkowskich.

W odniesieniu do poniższych portów lotniczych państwa członkowskie poinformowały, że wdrażają przepisy dyrektywy.

W Paryżu obowiązuje zakaz eksploatawania statków powietrznych „minus 5” w nocy, który będzie rozszerzony od 2008 r. na zakaz eksploatawania w dzień. Działania te stanowią część polityki ograniczania całkowitej dokuczliwości hałasu do poziomu z lat 1999–2001.

W portach lotniczych w Londynie wprowadzono nowy system lotów w porze nocnej na lata 2006–2012.

W porcie lotniczym Madryt-Barajas po zakończeniu okresu letniego 2006 r. wprowadzono zbiór ograniczeń uwzględniający stopniowe wycofywanie statków powietrznych „minus 5” w latach 2007–2012 oraz ograniczenia lotów w porze nocnej.

Pozostałe porty lotnicze poinformowały, że nie wprowadziły (i nie zamierzają wprowadzić) w związku z dyrektywą żadnych ograniczeń dotyczących samolotów marginalnie zgodnych „minus 5”.

Jeden z portów lotniczych wskazał, że dla większej przejrzystości należałoby ujednotwić sposób rozumienia przez porty lotnicze pojęcia samolotu marginalnie zgodnego.

## **5.2. WPROWADZONE OGRANICZENIA: „MINUS 8” I POWYŻEJ**

Niektóre porty lotnicze wprowadziły lub rozważają wprowadzenie ograniczeń ostrzejszych niż minus 5 dB(A). Tylko jeden z nich już wprowadził ograniczenia dotyczące statków powietrznych „minus 8”, a trzy zamierzają nałożyć wymóg ich wycofania:

- w jednym z portów lotniczych od 2003 r. obowiązuje zakaz nocny dotyczący statków powietrznych „minus 8”;
- jeden (miejski) port lotniczy zadeklarował zamiar wprowadzenia do 2010 r. „zgodności całkowitej z rozdziałem 4”;

- inny miejski port lotniczy poinformował, że wszelkie zakazy nocne wprowadzone w przyszłości będą „zgodne z rozdziałem 4”;
- jeden port lotniczy zgłosił zamiar wprowadzenia zakazu dla statków powietrznych „minus 8” do 2008 r. w przypadku, gdy nie zostanie to osiągnięte wcześniej w sposób naturalny, poprzez modernizację floty lub działania dobrowolne.

### 5.3. WPROWADZONE OGRANICZENIA: PORA NOCNA

Częściowe ograniczenia działalności związane z hałasem<sup>11</sup> nie muszą mieć na celu osiągnięcia określonych poziomów zgodności z rozdziałem 3. Jednak wprowadzenie takich środków ogólnych jest również regulowane w dyrektywie poprzez wymóg uprzedniego przeprowadzenia formalnej oceny.

Cztery z ankietowanych portów lotniczych (trzy z nich są miejskimi portami lotniczymi<sup>12</sup>) są zamknięte w porze nocnej. Wiadomo, że w jednym z nieankietowanych portów lotniczych wprowadzono zakaz nocny. Ponadto wiele portów lotniczych jest zamkniętych przez część pory nocnej. Siedem portów lotniczych zakazało eksploataowania w nocy samolotów marginalnie zgodnych, o których mowa w rozdziale 3, a jeden z tych portów zakazał eksploataowania statków powietrznych „minus 8”, o których mowa w rozdziale 3. Dodatkowo kilka niemieckich portów lotniczych zezwala wyłącznie na eksploataowanie tych statków powietrznych, które znajdują się w wykazie premiowanych statków powietrznych<sup>13</sup>. Znaczna liczba portów lotniczych wprowadziła system ilościowego limitu hałasu nocnego. Niektóre porty lotnicze wprowadziły limity operacji nocnych zamiast systemu ilościowego limitu. Około dwudziestu portów lotniczych poinformowało, że nie nakłada żadnych szczególnych ograniczeń w porze nocnej, z wyjątkiem ewentualnego zamknięcia określonych dróg startowych.

### 5.4. KWOTY HAŁASU LOTNISKOWEGO

Poza ograniczeniami dotyczącymi samolotów marginalnie zgodnych lub (częściowym) zamykaniem lotnisk w nocy, pewnym ograniczeniem może być również wprowadzenie kwot hałasu.

W przeciwieństwie do ograniczeń pory nocnej czy ograniczeń dotyczących samolotów marginalnie zgodnych, kwoty hałasu nie nakładają bezpośrednich ograniczeń na eksploatację określonych statków powietrznych, ale ograniczają dostęp całej floty do lotniska. Kwoty hałasu stanowią ograniczenie całkowitego poziomu hałasu emitowanego w określonym przedziale czasu, który może mieć charakter sezonowy lub roczny. W związku z tym są one raczej ograniczeniami działalności nakładanymi na port lotniczy, a nie na linie lotnicze.

<sup>11</sup> Zgodnie z art. 2 lit. e) dyrektywy 2002/30/WE.

<sup>12</sup> Zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 2002/30/WE.

<sup>13</sup> Wykaz opracowany przez niemieckie federalne ministerstwo transportu zawierający bardziej szczegółową klasyfikację statków powietrznych według rozdziału 3; statki powietrzne znajdujące się w wykazie są uprzywilejowane względem statków powietrznych, których tam nie uwzględniono, poprzez nakładanie mniejszych ograniczeń lotów oraz niższych opłat operacyjnych.



Jednak kwoty hałasu stanowią rzeczywiste ograniczenie dostępu cywilnych poddźwiękowych odrzutowych statków powietrznych do danego portu lotniczego. Fakt, iż dyrektywa reguluje również kwoty hałasu, nie jest dostatecznie rozumiany przez wszystkie zainteresowane strony.

W wielu portach lotniczych preferowane jest stosowanie kwot hałasu zamiast nakładania ograniczeń eksploatacyjnych na określone statki powietrzne. Kwoty hałasu są często stosowane w brytyjskich portach lotniczych.

## **6. SKUTKI OGRANICZEŃ DZIAŁALNOŚCI**

Niektóre porty lotnicze przesłały swoje uwagi na temat skutków wprowadzonych ograniczeń działalności.

W kontekście groźby przeniesień operatorów do innych portów, jeden z portów lotniczych poinformował, że nie obawia się tego zjawiska ze względu na swoje korzystne położenie i wysoki udział w lotach bezpośrednich. Inny port lotniczy jednak wskazał, że może rozważyć zakaz dla samolotów marginalnie zgodnych, o których mowa w rozdziale 3, wyłącznie wtedy, jeśli byłoby to obowiązkowe i stosowane we wszystkich portach lotniczych UE.

Porty lotnicze wskazały, że ich zdaniem, w większości przypadków linie lotnicze zareagowały poprzez eksploatację mniej hałaśliwych statków powietrznych, a w przypadku ograniczeń częściowych, wprowadzenie zmian w rozkładzie pomiędzy porą dzienną a nocną.

Tylko jeden port lotniczy wskazał, że wprowadzone ograniczenia spowodowały zmniejszenie oferty usług i częstotliwości lotów.

Należy jednak pamiętać, że nałożone w dyrektywie ograniczenia nie zawsze są rzeczywistymi ograniczeniami w „sensie praktycznym”. W jednym z portów lotniczych ograniczenia dotyczące samolotów marginalnych, o których mowa w rozdziale 3, wprowadzono z wyprzedzeniem, aby zademonstrować społeczności miejscowej zaangażowanie na rzecz zarządzania hałasem, a także dać sygnał potencjalnym operatorom. W innym porcie lotniczym rzeczywisty poziom hałasu jest mniejszy od połowy poziomu kwoty hałasu. Z drugiej strony istnieją także porty lotnicze, które poluzniają limity środowiskowe w momencie, gdy zaczynają one być niewygodne.

## **7. PODMIOTY EKSPLOATUJĄCE STATKI POWIETRZNE**

Podmioty eksploatujące statki powietrzne traktują dyrektywę przede wszystkim jako ochronę przed natychmiastowym wprowadzeniem ograniczeń działalności oraz jako gwarancję przyjęcia umiarkowanego harmonogramu ich wdrożenia, a także właściwej oceny kosztów i korzyści wynikających z tych ograniczeń.

Niektórzy z operatorów sprawiali wrażenie, że ograniczenia dyrektywy w zakresie zgodności marginalnej ich nie dotyczą, jako że presja ekonomiczna w tej branży już wcześniej zmusiła ich do prawie całkowitej „naturalnej” wymiany floty na zgodną z rozdziałem 4. Inne podmioty wyraziły preferencje w kierunku jak największej ochrony przed ograniczeniami dyrektywy, która to ochrona pozwoliłaby na „naturalną” wymianę sprzętu.

Podmioty działające w segmencie przewozów ekspresowych podkreśliły w kontaktach ze służbami prawnymi Komisji, że dyrektywę należy skorygować w celu usunięcia trudności związanych z interpretacją zawartych w niej definicji oraz podkreślenia i wyjaśnienia ochrony, którą dyrektywa, ich zdaniem, powinna im zapewniać. Uważają one, że ograniczenia – w tym ograniczenia częściowe – dotyczące statków powietrznych, o których mowa w rozdziale 4, powinny zostać wyraźnie zabronione (zob. art. 6 ust. 2 dotyczący miejskich portów lotniczych), ponieważ ograniczenia eksploatacyjne i kary pieniężne uzależnione od poziomu hałasu, ich zdaniem, mogłyby skutecznie wyłączyć lub ograniczyć eksploatację w nocy statków powietrznych zgodnych rozdziałem 4. Ograniczenia działalności (takie jak ustanowienie monitorowanych limitów hałasu czy preferencyjnego używania dróg startowych) są przez nich postrzegane jako potencjalnie „szara strefa” wymagająca sprecyzowania, uniemożliwiającego obchodzenie wymogu zawartego w art. 4 ust. 4, który stanowi, że ograniczenia są oparte na emisji hałasu przez samoloty ustalone w procedurze certyfikacyjnej. Takie sprecyzowanie skutecznie wykluczyłoby również ograniczenia dyskryminacyjne, nawet niezamierzone.

## 8. WŁADZE LOKALNE I REGIONALNE

W trakcie oceny dyrektywy organy władzy lokalnej i regionalnej oraz liczne stowarzyszenia przedstawiły swoje zalecenia<sup>14</sup>. Mają one charakter znacznie szerszy niż ograniczenia działalności przewidziane w dyrektywie.

W odniesieniu do organizacji działalności portów lotniczych oraz lotów nocnych zasadniczo zalecono, aby:

- podczas definiowania toru lotu więcej uwagi poświęcić gęstości zaludnienia, a także w pełni wykorzystywać nowe mniej hałaśliwe procedury operacyjne np. ciągłe podejście do lądowania;
- większą wagę przykładać do norm hałasu Światowej Organizacji Zdrowia<sup>15</sup>;
- wdrażać mechanizmy kompensacyjne w odniesieniu do ludności najbardziej narażonej;
- uwzględniać potrzeby i oczekiwania miejscowych środowisk poprzez lepsze informowanie, udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji i mediacji.

We wnioskach stwierdza się, że chociaż problemy wynikające z dokuczliwości hałasu występującego podczas lotów nocnych mogą być zróżnicowane w poszczególnych europejskich portach lotniczych, to polityka prowadzona przez poszczególne kraje i UE musi opierać się na wprowadzaniu zakazów i ograniczania eksploatacji w celu niedopuszczania do zakłócania snu ludności mieszkającej pod drogami powietrznymi.

Podkreślono również znaczenie zapobiegania degradacji urbanistycznej, które niekiedy jest wynikiem rozwoju portów lotniczych. Zaleca się, aby nie oddzielać rozwoju ekonomicznego miejskich obszarów peryferyjnych od rozwoju społecznego tych obszarów. Zagadnienia te nie

---

<sup>14</sup> Zob. przykładowo: [http://www.airportregions.org/publications/doc/arc\\_special\\_report\\_2\\_2007.pdf](http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf)

<sup>15</sup> Zob. wytyczne w sprawie hałasu w porze nocnej, które są w trakcie opracowania:  
<http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721>

sprowadzają się wyłącznie do uznania pozytywnych skutków ekonomicznych za rekompensatę za skażenie środowiska hałasem i zanieczyszczeniami atmosferycznymi, ale wymagają znalezienia sposobów zapobiegania ubożeniu miejscowych obszarów, które niekiedy jest wynikiem rozwoju portów lotniczych.

## 9. SAMOLOTY MARGINALNIE ZGODNE W POSZCZEGÓLNYCH FLOTACH

Całkowita liczba samolotów marginalnie zgodnych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty jest stosunkowo niewielka.

Przewiduje się ponadto, że coraz mniej marginalnie zgodnych samolotów bliskiego zasięgu z innych kontynentów będzie korzystać z europejskich portów lotniczych (mimo że mogą one pochodzić z najbliższego sąsiedztwa Wspólnoty lub Europy). Pamiętać jednak należy, że niektóre podmioty wykorzystują do działalności na rynku europejskim samoloty rejestrowane za granicami Wspólnoty.

Jednak aby przedstawić marginalną zgodność w pewnym kontekście, warto uzmysłowić sobie, jaki może być udział samolotów definiowanych jako marginalnie zgodne w poszczególnych kategoriach samolotów. Informacje te przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1: Samoloty odrzutowe zgodne z rozdziałem 3 z podziałem na poszczególne kategorie

Marginalna zgodność:	Zidentyfikowane samoloty odrzutowe zgodne z rozdziałem 3					Łączna liczba samolotów wg rozdziału 3	*Samoloty nie zidentyfikowane	Pełna flota samolotów odrzutowych (wszystkie typy)
	-0 do -5	-5 do -8	-8 do -10	-0 do -10; dokładne sklasyfikowanie niemożliwe				
WE, EOG i Szwajcaria	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%	1 042 17,0%	498 8,1%	6 143 100,0%	
Świat	1 201 5,6%	671 3,1%	1 460 6,8%	806 3,8%	4 138 19,4%	1 132 5,3%	21 345 100,0%	

\* Samoloty niezidentyfikowane w typach zdefiniowanych jako zawierające istotną liczbę samolotów zgodnych z rozdziałem 3.

Źródło: analiza na podstawie „JP Airline Fleets” oraz baz danych DGAC i EASA dokonana przez firmę konsultingową.

Analiza wskazuje, że flota samolotów niezgodnych z rozdziałem 4 stanowi stosunkowo niewielką część całkowitej floty korzystającej z portów lotniczych UE.

Liczby w tabeli wskazują, że nawet gdyby żaden statek powietrzny ze skumulowanym marginesem z rozdziału 3 o wartości mniejszej niż 10 dB nie został dopuszczony, dotyczyłoby to jedynie niewielkiej części wszystkich startów i lądowań.

## 10. OCENA NARAŻENIA LUDNOŚCI NA HAŁAS

W tabeli 2 pokazano trzy możliwe scenariusze wycofywania z eksploatacji samolotów marginalnie zgodnych, które uzupełniają przypadek bazowy dla 2010 r. i 2015 r., jak następuje:

- przypadek bazowy – brak zmian w treści dyrektywy oraz w sposobie jej interpretowania i stosowania przez porty lotnicze, a także brak zmian w konfiguracji floty;
- scenariusz 1 – wycofanie samolotów grupy 1 – faktyczne wycofanie z portów lotniczych Wspólnoty samolotów marginalnie zgodnych wg rozdziału 3 zgodnie z definicją w dyrektywie tj. spełniających limity certyfikacyjne rozdziału 3 według skumulowanego marginesu nie większego niż 5 dB(A);
- scenariusz 2 – wycofanie samolotów grupy 1 i 2 – faktyczne wycofanie samolotów spełniających limity rozdziału 3 według skumulowanego marginesu nie większego niż 8 dB(A);
- scenariusz 3 – wycofanie samolotów grupy 2 i 3 – faktyczne wycofanie statków powietrznych spełniających limity rozdziału 3 według skumulowanego marginesu nie większego niż 10 dB(A), a zatem zezwolenie na eksploatację wyłącznie statków powietrznych, o których mowa w rozdziale 4.

Tabela 2: Szacunki dotyczące łącznej liczby ludności narażonej na hałas w portach lotniczych we Wspólnocie

	Łączna liczba ludności w obszarze Lden <sup>16</sup> 55dB (w mln)	Łączna liczba ludności w obszarze Lnight <sup>17</sup> 45dB (w mln)	Uwagi
2002	2,2	2,7	
2006	2,2	3,0	W latach 2002-2006 liczba ludności w obszarze Lden 55dB wzrasta o mniej niż 0,1 mln
2010 przypadek bazowy	2,4	3,2	W latach 2006-2010 liczba ludności w obszarze Lden 55dB wzrasta o 10%
2010 scenariusz 1	2,3	3,1	Lden: 4% spadek w stosunku do przypadku bazowego Lnight: 2 % spadek w stosunku do przypadku bazowego
2010 scenariusz 2	2,3	3,1	Lden: 5% spadek w stosunku do przypadku bazowego Lnight: 3 % spadek w stosunku do przypadku bazowego
2010 scenariusz 3	2,3	3,1	Lden: 6% spadek w stosunku do przypadku bazowego Lnight: 4 % spadek w stosunku do przypadku bazowego
2015 przypadek bazowy	2,7	3,2	W latach 2010-2015 liczba ludności w obszarze Lden 55dB wzrasta o 9%
2015 scenariusz 1	2,6	3,2	Lden: 4% spadek w stosunku do przypadku bazowego Lnight: 2 % spadek w stosunku do

<sup>16</sup> Wskaźnik hałasu, który opisuje średni poziom hałasu w ciągu dnia, wieczorem i w nocy (okres 24-godzinny).

<sup>17</sup> Wskaźnik hałasu, który opisuje średni poziom hałasu w nocy.

			przypadku bazowego
2015 scenariusz 2	2,6	3,2	Lden: 4% spadek w stosunku do przypadku bazowego Lnight: 2 % spadek w stosunku do przypadku bazowego
2015 scenariusz 3	2,5	3,1	Lden: 5% spadek w stosunku do przypadku bazowego Lnight: 3 % spadek w stosunku do przypadku bazowego

Z powyższych wyników można wysnuć następujące wnioski ogólne:

- kontury hałasu dla przypadku bazowego poszerzały się w bardzo niewielkim stopniu w okresie 2002–2006;
- przewiduje się, że w latach 2006–2010 kontury hałasu dla przypadku bazowego będą się poszerzać, zwiększając liczbę ludności narażonej w tym okresie o 8-10 %;
- przewiduje się, że w latach 2010–2015 kontury hałasu dla przypadku bazowego będą się poszerzać, zwiększając liczbę ludności narażonej w obszarach Lden 55dB o ok. 9 %, oraz w obszarach Lnight 45dB o ok. 2 % (mniejszy wzrost spowodowany ograniczeniami nocnymi);
- liczba ludności w obszarze o konturze Lnight 45dB jest o 25–30 % większa niż w obszarze o konturze Lden 55dB;
- realizacja scenariusza 1 przynosi niewielkie korzyści – zmniejszenie liczby ludności w obszarze Lden 55dB o ok. 4 % oraz zmniejszenie jej o 2 % w obszarze Lnight 45dB;
- realizacja scenariusza 2 przynosi korzyści podobne, jak w scenariuszu 1 – zmniejszenie liczby ludności w obszarze Lden 55dB o ok. 4–5 % i zmniejszenie jej o 2–3 % w obszarze Lnight 45dB;
- realizacja scenariusza 3 przynosi korzyści podobne, jak w scenariuszu 2 – zmniejszenie liczby ludności w obszarze Lden 55dB o ok. 4–5 % i zmniejszenie jej o 3–4 % w obszarze Lnight 45dB.

Dane zawarte w tabeli 2 służą raczej pokazaniu ogólnych tendencji dotyczących narażenia w portach lotniczych Wspólnoty na hałas emitowany przez samoloty marginalnie zgodne, a nie przedstawieniu konkretnych wartości szacunkowych dotyczących narażenia. Większość portów lotniczych wskazało, że już wyznaczyło wartości szacunkowe konturów Lden i Lnight oraz liczby ludności, jest w trakcie ich wyznaczania lub planuje to uczynić w ciągu roku. Biorąc pod uwagę przepisy dyrektywy 2002/49/WE, należy spodziewać się, że wartości

konturowe zostaną przedstawione Komisji do grudnia 2007 r. Ujednolicone mapy hałasu powinny zawierać bardziej szczegółowe dane oraz dokładniejsze wartości szacunkowe dotyczące liczby ludności, niż dane przedstawione przez porty lotnicze dla potrzeb niniejszego sprawozdania.

Bardziej szczegółowa analiza tendencji dotyczących emisji hałasu w pięciu portach lotniczych UE (Amsterdam, Lizbona, Glasgow, Tuluza, Warszawa)<sup>18</sup> pokazuje, że są one dość zróżnicowane w zależności od portu. W wyniku badań tych pięciu przypadków można stwierdzić, co następuje:

- wszystkie porty lotnicze wykazują poszerzenie obszaru konturowego przy hipotetycznym założeniu, że skład floty pozostanie niezmienny; jest to wzrost w wysokości od 5 do 15 % w najbliższych 4 latach (2006–2010) oraz od 18 do 24 % w latach 2006–2015;
- nawet w przypadku wycofania wszystkich samolotów marginalnych, o których mowa w rozdziale 3, ocenia się, że obszar o konturze Lden 55 poszerzy się o 13-20 % do 2015 r.; poszerzenie obszaru konturowego Lnight 45 przy tym samym scenariuszu wyniesie pomiędzy 14 a 22 %;
- w przypadku każdego z tych portów lotniczych wielkość poszerzenia obszaru o konturze Lden 55 będzie zbliżona do poszerzenia obszaru o konturze Lnight 45 w danym porcie; fakt ten potwierdza, że dynamika wzrostu hałasu w porze nocnej wyznaczać będzie dynamikę wzrostu hałasu całkowitego (Lden);
- zastąpienie wszystkich statków powietrznych zgodnych z rozdziałem 3 przez samoloty zgodne z rozdziałem 4 zmniejszyłoby poszerzenie obszaru o konturze Lden 55 o ok. 4,5–6,5 punktów procentowych;
- zastąpienie wszystkich statków powietrznych zgodnych z rozdziałem 3 przez statki powietrzne zgodne z rozdziałem 4 miałyby znacznie zróżnicowany wpływ na zmiany w obszarze o konturze Lnight 45, w zależności od badanego portu lotniczego;
- poszerzenie obszaru zostanie pomniejszone o wartość od 1,5 do 7,0 punktów procentowych w zależności od aktualnego systemu dla pory nocnej w danym porcie;
- różnica pomiędzy obszarem konturowym odpowiadającym wycofaniu wszystkich statków powietrznych z marginesem < 5 dB, zgodnie z wymogami rozdziału 3, a obszarem konturowym odpowiadającym wycofaniu wszystkich statków powietrznych z marginesem < 8 dB, wynosi mniej niż pół punktu procentowego.

Powyższe badania poszczególnych przypadków potwierdzają, że przewiduje się, iż obszary konturowe będą się znacznie poszerzały, szczególnie w porze nocnej, przy czym naturalna wymiana floty samolotowej powodować będzie zmniejszenie dynamiki tego poszerzania. Gdyby flota składała się wyłącznie ze statków powietrznych zgodnych z rozdziałem 4,

---

<sup>18</sup> Analiza MPD dotycząca hałasu powodowanego przez statki powietrzne (2007)

poszerzenie obszaru konturowego w niektórych portach lotniczych byłoby znacznie mniejsze, w zależności od ich konkretnych uwarunkowań lokalnych.

## 11. WNIOSKI

- Dyrektywa zapewnia ujednoczone ramy dla zrównoważonego podejścia i stanowi użyteczne narzędzie, pozwalające uwzględniać interesy wszystkich stron podczas rozważania wprowadzenia ograniczeń.
- Należy pamiętać, że dyrektywa stosowana była w ograniczonej liczbie portów lotniczych; niektóre zainteresowane podmioty wyraziły opinię, że nie jest wystarczająco zrozumiała, a w niektórych państwach członkowskich istniały podobne krajowe regulacje prawne przed wejściem dyrektywy w życie.
- Znaczenie dyrektywy w odniesieniu do samolotów marginalnie zgodnych jest ograniczone ze względu na stosunkowo małą ich liczbę w eksploatacji, co jest spowodowane ich naturalnym zastępowaniem.
- Ogólnie rzecz biorąc, od czasu wejścia dyrektywy w życie wzrosła liczba ludności dotkniętej hałasem, szczególnie w porze nocnej, czego powodem jest ogólny wzrost liczby operacji, pomimo możliwości wprowadzania ograniczeń o charakterze częściowym.
- Przewiduje się, że liczba ludności dotkniętej hałasem będzie w dalszym ciągu rosła, jednak odbywać się to będzie w sposób zróżnicowany w zależności od portu lotniczego.
- W związku z powyższym Komisja zamierza zbadać możliwości zwiększenia przejrzystości tekstu dyrektywy 2002/30/WE i zakresu jej stosowania.
- Komisja rozważy również konieczność wprowadzenia zmian do aktualnego tekstu dyrektywy w zakresie definicji samolotu marginalnie zgodnego. W trakcie tych czynności zostaną uwzględnione ww. oszacowania, według których przewiduje się, że wzrost liczby ludności dotkniętej hałasem może być zmniejszony poprzez wprowadzenie bardziej rygorystycznej definicji samolotu marginalnie zgodnego.
- W 2009 r. Komisja dokona oceny wykonania dyrektywy 2002/49/WE w odniesieniu do oceny i zarządzania hałasem w środowisku naturalnym wokół portów lotniczych oraz przedstawi sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

W ciągu trzech następnych miesięcy Komisja będzie przyjmować uwagi zainteresowanych podmiotów, które zamierza uwzględnić podczas przewidywanego przeglądu treści dyrektywy.