



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.12.2011  
KOM(2011) 828 wersja ostateczna

2011/0398 (COD)

[\[...\]](#)

Wniosek

## **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady**

{SEK(2011) 1455 wersja ostateczna}

{SEK(2011) 1456 wersja ostateczna}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

1. Jak pokazano w poniższej tabeli 1, hałas emitowany przez samoloty w portach lotniczych lub w ich otoczeniu dokucza coraz liczniejszej rzeszy europejskich obywateli, zwłaszcza nocą. W związku z tym zachodzi konieczność przyjęcia aktywnej strategii zarządzania hałasem w celu złagodzenia niepożądanych skutków. W takiej strategii zarządzania hałasem trzeba jednak zapewnić równowagę między interesami osób narażonych a innymi interesami, uwzględniając odpowiednio efekty domina w kategoriach przepustowości całej sieci lotniczej.

**Tabela 1: Prognoza wg Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) dotycząca liczby osób dotkniętych hałasem samolotów (w milionach) w Europie – w przypadku niewprowadzania znacznych udoskonaleń w kategoriach operacyjnych i technologicznych<sup>1</sup>**

Poziom hałasu /rok	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Wprowadzenie ograniczeń działalności może mieć znaczny wpływ na działalność gospodarczą i operacyjną, gdyż łączy się z ograniczeniem dostępu do portu lotniczego. W związku z tym, aby proces prowadzący do podjęcia decyzji o ograniczeniach działalności odnoszących się do poziomu hałasu był możliwy do przyjęcia dla wszystkich zainteresowanych stron, musi być spójny, oparty na dowodach i solidny.
3. Dążąc do zapewnienia spójnego podejścia do stosowania środków ochrony przed hałasem w portach lotniczych, ICAO przyjęła zestaw zasad i wskazówek stanowiących tak zwane „zrównoważone podejście” do zarządzania hałasem, zachęcając umawiające się państwa w ramach ICAO do:
  - zmniejszania hałasu za sprawą doboru optymalnego na poziomie lokalnym zestawu środków, obejmujących takie działania jak (1) zmniejszenie hałasu u źródła (w drodze stosowania cichszych samolotów); (2) możliwie najlepsze wykorzystanie terenu (planowanie przestrzenne i zarządzanie gruntami otaczającymi porty lotnicze); (3) wprowadzenie operacyjnych procedur ochrony przed hałasem (przez stosowanie specjalnych pasów startowych, dróg czy procedur); oraz (4) nałożenie ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu (takich jak zakaz lotów w godzinach nocnych lub stopniowe wycofywanie głośniejszych samolotów);

<sup>1</sup> Źródło: CAEP/8 – Dokument informacyjny 8 – dane wyrażone w średnim poziomie hałasu w ciągu dnia i nocą (DNL) – scenariusz odniesienia w przypadku niewprowadzania znacznych udoskonaleń w kategoriach operacyjnych i technologicznych – region ICAO Europy.

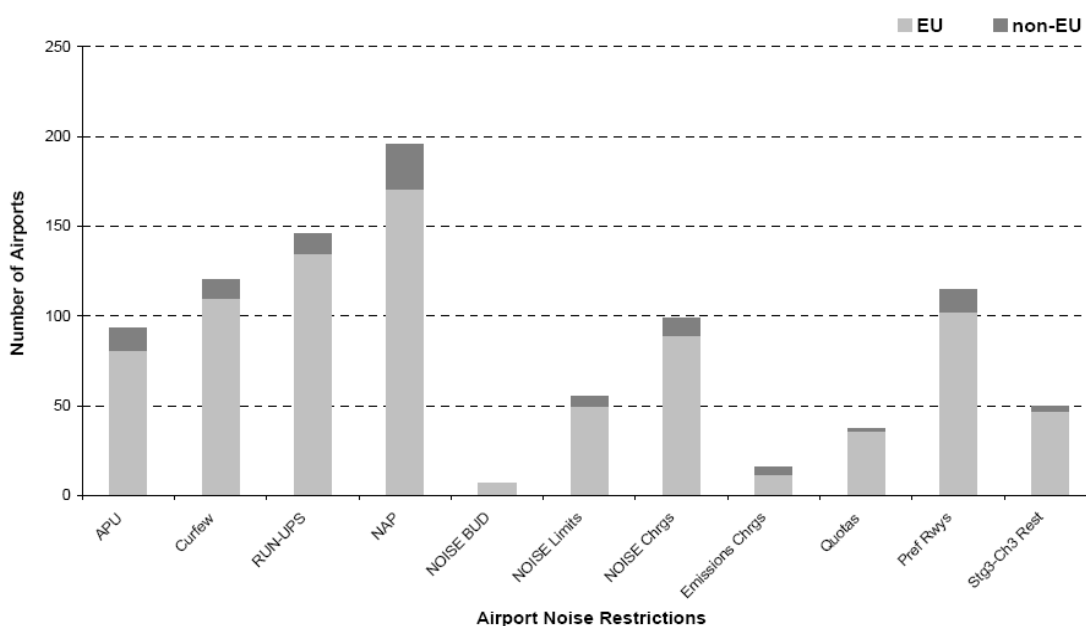
- wybrania najbardziej opłacalnego zestawu środków;
  - niewprowadzania ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu, chyba że właściwy organ, opierając się na badaniach i konsultacjach, może stwierdzić występowanie problemu hałasu, uznając przy tym ograniczenie działalności za najbardziej opłacalny sposób rozwiązania tego problemu.
4. Niniejsze rozporządzenie ma na celu spójne stosowanie ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w ramach zrównoważonego podejścia w UE, co powinno w znacznym stopniu ograniczyć ryzyko międzynarodowych sporów wynikających z oddziaływania środków ochrony przed hałasem w portach lotniczych Unii na przewoźników państw trzecich. Ponadto właściwe organy będą miały większą możliwość stopniowego wycofywania najgłośniejszych samolotów ze swoich flot. Rozporządzenie będące przedmiotem wniosku uchyli dyrektywę 2002/30/WE, która była pomocna w rozwiązywaniu międzynarodowych sporów oraz odzwierciedlała pierwsze dążenia do harmonizacji polityki w obszarze zarządzania hałasem, w tym poprzez rozwiązanie kwestii najgłośniejszych ówczesnych samolotów. Instrument ten trzeba jednak dostosować do aktualnych wymogów systemu lotniczego oraz rosnącego problemu hałasu.
  5. Rozporządzenie zapewni solidniejszy proces oceny hałasu. W celu zapewnienia spójniejszego stosowania zrównoważonego podejścia w Unii wyjaśnione zostaną wszystkie etapy procesu oceny. W niniejszym wniosku nie określa się jednak celów w odniesieniu do jakości klimatu akustycznego, które nadal wynikają z obowiązujących przepisów krajowych i lokalnych. Ukierunkowane jest ono natomiast na system ułatwiający najoszczędniejszą realizację tych celów w odniesieniu do jakości klimatu akustycznego.
  6. UE na poziomie ICAO aktywnie wspiera opracowywanie nowych norm hałasu dla samolotów oraz inwestuje w nowe technologie za sprawą programów ramowych i projektu „Czyste niebo”<sup>2</sup>. Planowanie przestrzenne wraz z powiązаныmi programami izolacji akustycznej i rekompensat pozostaje jednak w gestii władz krajowych lub lokalnych.
  7. We wszystkich portach lotniczych stosuje się różne formy operacyjnych procedur ochrony przed hałasem: trasy preferowane ze względu na hałas (w przypadku, gdy samoloty latają np. nad obszarami mniej zaludnionymi), system sterowania ciągiem silników (system TMS – ang. Thrust Management System – im większy opór, tym większy hałas, ale samolot może się wznosić maksymalnie w pionie) lub szczególne środki na ziemi (np. stosowanie specjalnych dróg kołowania lub dróg startowych). UE zapewnia swój wkład za sprawą prawodawstwa dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, ukierunkowanego na określenie celów w zakresie skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, jak również za sprawą powiązanych programów badawczych SESAR i „Czyste niebo”.

---

<sup>2</sup> Wspólna inicjatywa technologiczna „Czyste niebo” będzie z jednym największych dotychczasowych projektów europejskich, którego budżet na lata 2008–2013 szacuje się na 1,6 mld euro, przy równym współudziale Komisji Europejskiej i sektora.

8. Jak pokazano na wykresie „Wykres 1”, podstawowymi środkami stosowanymi w europejskich portach lotniczych są procedury ochrony przed hałasem. Oprócz nich często stosuje się jednak ograniczenia działalności. W 224 portach lotniczych UE objętych oceną<sup>3</sup> na potrzeby tego sprawozdania wprowadzono następujące ograniczenia: w 116 przypadkach cisza nocna<sup>4</sup>, w 52 – limity poziomu hałasu, w 51 przypadkach ograniczenia dotyczyły samolotów spełniających normy hałasu określone w „rozdziale 3”, w 38 przypadkach był to ilościowy limit hałasu, natomiast w 7 przypadkach ograniczenia miały formę budżetu na ograniczenie hałasu.

Wykres 1: Przegląd aktualnych ograniczeń odnoszących się do hałasu, stosowanych w europejskich portach lotniczych (w UE i poza nią)



Źródło: baza danych Boeing

Uwaga:

APU: sterowane pomocnicze źródło zasilania (do rozruchu silników);

NAP: plan działania na rzecz zmniejszenia poziomu hałasu;

Stg3-Ch3: stopniowe wycofywanie najgłośniejszych samolotów, które spełniają tylko stare normy hałasu ICAO, wyszczególnione w rozdziale 3 stosownego załącznika ICAO.

- **Europejskie przepisy w sprawie zarządzania hałasem w drodze ograniczenia działalności**

9. Celem wniosku jest umocnienie podstawowej logiki zrównoważonego podejścia ICAO w drodze zacieśnienia powiązań między jego poszczególnymi filarami oraz

<sup>3</sup> Baza danych Boeing „Porty lotnicze z ograniczeniami odnoszącymi się do hałasu” jest ogólnie dostępna pod adresem: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Chociaż przepisom dyrektywy podlega obecnie zaledwie 69 portów lotniczych, to w związku z prognozowanym na przyszłość zwiększeniem ruchu, obejmie ona swym zakresem większą ich liczbę. Ogólny przegląd dotyczy zatem wszystkich 224 portów lotniczych.

<sup>4</sup> Cisza nocna wiąże się z ograniczeniem działalności w określonym przedziale czasu (ograniczenia ruchu w związku z hałasem).

wyjaśnienia różnych etapów procesu decyzyjnego na wypadek rozważania ograniczeń działalności.

10. Spójne stosowanie podejścia powinno zaowocować określeniem najbardziej opłacalnych rozwiązań, dostosowanych do sytuacji konkretnego portu lotniczego. Metoda oceny będzie również należycie uwzględniała skutki środków zmniejszania hałasu dla całej sieci.
11. Obecnym przepisom podlega obecnie około 70 europejskich portów lotniczych, w których dokonuje się ponad 50 000 operacji cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych w roku kalendarzowym.
  - **Spójność z polityką w obszarze lotnictwa cywilnego oraz z innymi celami Unii**
12. Inicjatywa ta jest spójna z innymi aspektami europejskiej polityki w obszarze lotnictwa cywilnego oraz z polityką środowiskową w szerszym wymiarze.
13. Przy odpowiednim wyważeniu aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, europejski przemysł lotniczy powinien się rozwijać w sposób zrównoważony. Środki służące zmniejszaniu hałasu mogą znacznie wpłynąć na przepustowość sieci lotniczej tak na ziemi, jak i w powietrzu. Przedstawione propozycje zapewnią większą spójność działań na rzecz ograniczenia hałasu, przepustowości portów lotniczych oraz wymogów dotyczących efektywności lotów w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej z wdrażaniem rozporządzenia w sprawie skuteczności działania w obszarze zarządzania ruchem lotniczym. W propozycjach przyjęto logikę kierującą się podejściem kompleksowym („od wyjścia do wejścia”).
14. Wniosek pomoże w opracowaniu krajowych planów działania na rzecz zmniejszenia poziomu hałasu powodowanego ruchem lotniczym, które państwa członkowskie są zobowiązane przyjmując na mocy dyrektywy 2002/49/WE.

## **2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW**

### **• Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

#### Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

15. Zainteresowane strony, których hałas i lotnictwo dotyczą w największym stopniu, to obywatele mieszkający w pobliżu portów lotniczych, reprezentowani w grupach społeczności lokalnych, porty lotnicze, operatorzy statków powietrznych (wśród których szczególną niszę stanowią przewoźnicy ładunków lotniczych), producenci statków powietrznych, lokalne organy władzy (w tym organy ds. planowania, które reprezentują szersze interesy gospodarcze) oraz niezależne rady ds. hałasu. Z wymienionymi zainteresowanymi stronami przeprowadzono liczne konsultacje:
  - w 2007 r. zewnętrzny konsultant zebrał odpowiedzi na kwestionariusze i przeprowadził z licznymi zainteresowanymi stronami wywiady w sprawie wdrożenia dyrektywy 2002/30/WE;

- w 2008 r. Komisja zorganizowała otwarte konsultacje na temat rozwiązań mających na celu zmianę dyrektywy;
- w 2010 r. skontaktowano się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, które uprzednio wniosły wkład w proces konsultacji, jak również poszerzono grono zainteresowanych stron.

### Streszczenie odpowiedzi

16. Państwa członkowskie uwydatniły potrzebę zachowania elastyczności w ocenie problemów związanych z hałasem oraz konieczność podjęcia ustaleń w wymiarze międzynarodowym, co pozwoli uniknąć powielania działań (np. ponowne wykorzystanie ocen oddziaływania na środowisko), podkreślając też konieczność wzajemnego dostosowania dyrektyw 2002/30/WE i 2002/49/WE w taki sposób, aby te same oceny mogły spełniać wymogi obu tych dyrektyw; zwróciły też uwagę na konieczność rozważenia międzynarodowego kontekstu w odniesieniu do stosowania metod i środków.
17. Przedstawiciele grup społeczności lokalnych, a mianowicie Aviation Environment Federation (organizacji zajmującej się badaniem wpływu lotnictwa na środowisko) reprezentującej grupy działaczy w dziedzinie hałasu i środowiska ze Zjednoczonego Królestwa, Francji i Niemiec, podkreślili potrzebę wprowadzenia prawidłowych regulacji (tj. odejścia od samych wytycznych) na podstawie prognozy ochrony przed hałasem; podstawową rolę ograniczeń działalności w poprawie sytuacji w obszarze dokuczliwości hałasu oraz równie ważną rolę bodźców zachęcających do wymiany najgłośniejszych samolotów; uwydatnili też konieczność rozszerzenia zakresu definicji „samolotów marginalnie zgodnych” w celu zapewnienia faktycznych efektów.
18. Operatorzy<sup>5</sup>, a mianowicie Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych, reprezentujące tradycyjne linie lotnicze, jak również European Express Association, utrzymywali, że zasady zrównoważonego podejścia ICAO należy stosować w sposób prawidłowy (rozpatrując sytuacje poszczególnych lotnisk jako osobne przypadki); wyrazili też stanowisko, że ograniczenia działalności należy stosować w celu złagodzenia stwierdzonych problemów z hałasem i tylko w ostateczności; że metoda powinna zapewniać najbardziej opłacalne środki; oraz że podejmując decyzje o ograniczeniu działalności, należy uwzględniać planowanie przestrzenne. Operatorzy zwrócili się również o dokładniejsze objaśnienie dyrektywy, ponownie podkreślając potrzebę rozważenia zmiany definicji „samolotu marginalnie zgodnego” w oparciu o międzynarodowe rozporządzenie mające na celu uniknięcie zakłóceń na rynku. W razie konieczności podjęcia działań regulacyjnych, operatorzy wybrali rozporządzenie kosztem dyrektywy.

---

<sup>5</sup> Chociaż jest to oświadczenie AEA, to przyjmując takie stanowisko, AEA reprezentuje wszystkich operatorów, a mianowicie Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy, IACA (czartery) oraz ELFAA (Zrzeszenie Europejskich Przewoźników Niskokosztowych), gdyż sprawa dotyczy w podobnym stopniu ich wszystkich. Tylko IACA może odbywać stosunkowo więcej lotów nocnych na potrzeby działalności stowarzyszonych w niej przewoźników.

19. Porty lotnicze<sup>6</sup>, reprezentowane przez ACI, podkreśliły stosowność wykorzystania całego zakresu środków w ramach zrównoważonego podejścia, zwracając uwagę na możliwość rozszerzenia zakresu definicji „samolotu marginalnie zgodnego”.
20. Francuska niezależna rada ds. hałasu (ACNUSA)<sup>7</sup> opowiedziała się za rozszerzeniem zakresu definicji „samolotu marginalnie zgodnego”, stosowaniem parametrów, które faktycznie odzwierciedlają odczucia osób dotkniętych hałasem, lepszym modelowaniem hałasu w portach lotniczych oraz systematyczniejszym stosowaniem procedur operacyjnych sprzyjających zmniejszeniu hałasu, takich jak „podejście ze stałym niżaniem”.
21. Przemysł lotniczy jest szczególnie zaangażowany w opracowywanie nowych norm hałasu w ramach technicznych grup roboczych ICAO i koncentruje się na potrzebie rozważenia współzależności, ewentualnie sprzecznych celów, takich jak hałas i ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> oraz długoterminowe podejście do opracowywania norm, w którym to przypadku proces ustalania norm musi nadażyć za technologicznymi możliwościami wykonawczymi, jak również musi uwzględniać wartość floty w okresie życia samolotu, nie wpływając jednak na konkurencję.
22. Na koniec lokalne władze Airports Regions Conference (Stowarzyszenia Regionów Lotniskowych), odpowiadające przede wszystkim za użytkowanie gruntów, przedstawiły swoje podejście z perspektywy pojemności środowiska w regionie, obejmujące planowanie przestrzenne, stosowanie właściwych wskaźników, proces mediacji oraz potrzebę lepszego zintegrowania wymogów wynikających z dyrektywy odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku z wymogami dyrektywy dotyczącej poziomu hałasu w portach lotniczych (2002/30/WE).
23. Przedstawione propozycje są w ostatecznym rozrachunku ogólnie zbieżne z poglądami wyrażonymi podczas konsultacji. W formalnych wnioskach podkreślona będzie współzależność różnych środków zmniejszania hałasu, zgodnie z którą ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu nie należy rozważać w pierwszej kolejności, ale w przypadku uznania ich za konieczne, należy je traktować jako ważny i uzupełniający element szerszego zestawu opłacalnych środków. Dokonuje się również doprecyzowania definicji „samolotu marginalnie zgodnego”, w sposób zapewniający ponowne wyposażenie właściwych organów w skuteczny instrument zmniejszania hałasu.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

*Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wnioski*

24. Na potrzeby ilościowej i jakościowej analizy skutków tej zmiany wykonano ogólne badanie podstawowe. Ponadto aktualniejszych i szczegółowych informacji na temat liczby lotów odbytych przez „samoloty marginalnie zgodne” dostarcza Eurocontrol.

---

<sup>6</sup> Airports Council International (ACI – Międzynarodowe Zrzeszenie Portów Lotniczych) posiada specjalną grupę roboczą w danej dziedzinie.

<sup>7</sup> ACNUSA (wraz z siostrzaną organizacją Walloon) to jedyne w swoim rodzaju forum, które pełniąc funkcję doradczą, rozwiązuje problem dokuczliwości hałasu, działając niezależnie od władz i portów lotniczych.

### Zastosowana metodyka

25. Konsultant zorganizował szeroko zakrojone konsultacje, głównie z formie wywiadów z różnymi zainteresowanymi stronami, jak również dokonał analizy źródeł wtórnych. Ponadto aktualnych informacji z odpowiednich hurtowni danych dostarczyła Eurocontrol.

### Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

26. W ramach podstawowych wniosków stwierdzono, że dyrektywa, mimo uznania jej wartości w kategoriach rozwiązywania sporów międzynarodowych<sup>8</sup> i powierzenia UE kompetencji w obszarze ograniczeń działalności, nie jest skuteczna, jeśli chodzi o zgodną z oczekiwaniami harmonizację procesu decyzyjnego. Zachodzi potrzeba uaktualnienia tej dyrektywy w celu uwzględnienia zmieniającego się składu floty, umocnienia powiązań między różnymi aspektami zrównoważonego podejścia oraz wprowadzenia nowych instrumentów prawnych w obszarze zarządzania hałasem, tak samo jak w przypadku dyrektywy odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu (2002/49/WE), opracowania nowych norm hałasu czy rozporządzenia w sprawie skuteczności działania w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

### Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

27. Pełną wersję sprawozdania opublikowano na stronie internetowej DG ds. Mobilności i Transportu.

### **3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

#### **• Krótki opis proponowanych działań**

28. Wniosek dotyczy nowego rozporządzenia, które ma zastąpić dyrektywę 2002/30/WE. W rozporządzeniu tym objaśnia się i uzupełnia wymogi zawarte w wymienionej dyrektywie.
1. Wyszczególnienie celów mających uwydatnić powiązanie z innymi aspektami zrównoważonego podejścia oraz z innymi instrumentami ukierunkowanymi na zarządzanie hałasem powodowanym ruchem lotniczym.
  2. Określenie podziału obowiązków.
  3. Sporządzenie wykazu ogólnych wymogów dotyczących zarządzania hałasem.
  4. Uszczegółowienie procesu oceny hałasu.
  5. Wyszczególnienie zainteresowanych stron, z którymi mają być prowadzone konsultacje.

---

<sup>8</sup> Państwa członkowskie stanęły wobec groźby stosowania urzędowej procedury rozpatrywania skarg w ICAO.

6. Harmonizacja danych i metod.
7. Wyszczególnienie wymogów dotyczących zgłaszania i wprowadzania.
8. Dopuszczenie procedury komitetowej w celu dostosowania odniesienia do norm hałasu do postępu technologicznego.
9. Zapewnienie wsparcia właściwym organom.

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną stanowi art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

- **Zasada pomocniczości**

29. Zasada pomocniczości ma zastosowanie w zakresie, w jakim wniosek nie podlega wyłącznym kompetencjom Unii. Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie samodzielnie.
30. Działanie Unii zapewni lepsze osiągnięcie celów wniosku z następujących względów:
  31. zharmonizowane podejście do ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w ramach procesu zarządzania hałasem w pobliżu europejskich portów lotniczych przyczynia się do zwiększenia efektywności środowiskowej działalności w obszarze transportu lotniczego oraz zapewnia bardziej przewidywalne środowisko robocze liniom lotniczym i organom zarządzającym portami lotniczymi. Ponadto zharmonizowana metoda oceny powinna zmniejszyć ryzyko stronniczości w konkurencji między portami lotniczymi czy liniami lotniczymi oraz niebezpieczeństwo wdrażania słabych praktyk, co może wpływać nie tylko na przepustowość konkretnego portu lotniczego, ale też na ogólną efektywność sieci lotniczej.
  32. Podejście takie zapewnia bardziej opłacalne rozwiązania problemów środowiskowych w pobliżu portów lotniczych, pozwalając również uniknąć braku jednolitości poszczególnych wymogów w zakresie hałasu obowiązujących operatorów, którzy z założenia działają w sieci międzynarodowej.

- **Zasada proporcjonalności**

33. Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Chociaż w rozporządzeniu dokonuje się ścisłej harmonizacji metody, która ma być stosowana, to umożliwia się też państwom członkowskim uwzględnianie sytuacji konkretnych portów lotniczych w celu opracowania właściwych rozwiązań problemów związanych z hałasem, na zasadzie „każdy przypadek osobno”. Przedstawione propozycje nie przesadzają o pożądanym celach w obszarze ochrony środowiska czy podejmowanych konkretnych środkach.

- **Wybór instrumentów**

34. Proponowany instrument: rozporządzenie.

35. Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów:
- przedmiotem rozporządzenia jest metoda oceny hałasu. Tylko rozporządzenie gwarantuje pełną harmonizację tej metody;
  - proponowana metoda oceny jest wystarczająco elastyczna, aby można było uwzględnić sytuację konkretnego portu lotniczego, i nie przesądza o pożądanym poziomie ochrony, jaką państwa członkowskie chcą zapewnić swoim obywatelom, ani o konkretnym wyborze opłacalnych środków.

#### **4. WPLYW NA BUDŻET**

36. Wniosek nie ma dodatkowego wpływu na budżet UE. Koszty związane z uprawnieniami kontrolnymi nie skutkują dodatkowymi kosztami w porównaniu z aktualnym obciążeniem finansowym monitorowania wdrażania obowiązującego prawodawstwa, obejmującym zwrot kosztów udziału w posiedzeniach komisji. Bazy danych o certyfikatach hałasu już istnieją. Za sprawą wniosku wprowadza się bardziej formalny punkt odniesienia w celu zapewnienia jakości danych oraz gwarantowanego dostępu zainteresowanym stronom. I w końcu – wniosek stanowi nieodłączną część prac w obszarze zarządzania hałasem – wraz z powiązaniem budżetem – które już podjęto w innych obszarach, takich jak opracowanie przez ICAO surowych wymogów w odniesieniu do hałasu, jednolita europejska przestrzeń powietrzna czy SESAR.

#### **5. INFORMACJE DODATKOWE**

- **Europejski Obszar Gospodarczy**
37. Proponowany akt ma znaczenie dla EOG i z tego względu powinien objąć także Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>3</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Podstawowym celem wspólnej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój. Wymaga on zintegrowanego podejścia ukierunkowanego na zapewnienie zarówno efektywnego funkcjonowania systemu transportowego Unii, jak i ochrony środowiska naturalnego.
- (2) Zrównoważony rozwój transportu lotniczego wymaga wprowadzenia środków ukierunkowanych na zmniejszenie dokuczliwości hałasu samolotów w portach lotniczych, w których szczególnie występuje problem hałasu. Liczna rzesza obywateli UE jest narażona na wysoki poziom hałasu mogący ujemnie oddziaływać na zdrowie.
- (3) W następstwie wyeliminowania najgłośniejszych samolotów na mocy dyrektywy 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<sup>5</sup> oraz dyrektywy 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3

---

<sup>1</sup> Dz.U. C ... z ....., s....

<sup>2</sup> Dz.U. C ... z ....., s....

<sup>3</sup> Dz.U. C ... z ....., s....

<sup>4</sup> Dz.U. C ... z ....., s....

<sup>5</sup> Dz.U. L85 z 28.3.2002, s.40.

tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie drugie (1988 rok)<sup>6</sup>, konieczne jest uaktualnienie nowych środków w celu umożliwienia właściwym organom rozwiązania kwestii najgłośniejszych samolotów dla zmniejszenia poziomu hałasu wokół portów lotniczych w Unii w ramach międzynarodowego zrównoważonego podejścia do zarządzania hałasem.

- (4) Rezolucja A33/7 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wprowadza pojęcie „zrównoważonego podejścia” do zarządzania hałasem oraz ustanawia spójną metodę rozwiązywania problemu, jakim jest hałas emitowany przez samoloty. „Zrównoważone podejście” ICAO powinno stanowić podstawę dla rozporządzenia w sprawie hałasu w odniesieniu do lotnictwa jako sektora o wymiarze ogólnoswiatowym. W ramach zrównoważonego podejścia uznaje się wartość odpowiednich zobowiązań prawnych, istniejących porozumień, obowiązujących przepisów i ustalonych polityk, ale się o nich nie przesądza. Uwzględnienie w niniejszym rozporządzeniu międzynarodowych zasad zrównoważonego podejścia powinno w znacznym stopniu ograniczyć ryzyko międzynarodowych sporów wynikających z oddziaływania ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu na przewoźników państw trzecich.
- (5) W sprawozdaniu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie ograniczenia działalności powodującej hałas w portach lotniczych UE<sup>7</sup> wskazano na potrzebę doprecyzowania w tekście dyrektywy podziału obowiązków oraz dokładnych zobowiązań i praw zainteresowanych stron podczas procesu oceny hałasu w celu podjęcia opłacalnych działań ukierunkowanych na realizację celów w zakresie zmniejszania hałasu.
- (6) Wprowadzenie przez państwa członkowskie ograniczeń działalności w portach lotniczych w Unii w poszczególnych przypadkach może, mimo ograniczenia przepustowości tych portów, przyczynić się do zmniejszenia poziomu hałasu wokół portów lotniczych. Nieefektywne wykorzystanie przepustowości może jednak spowodować zakłócenia konkurencji czy zmniejszenie ogólnej efektywności unijnej sieci lotniczej. Z uwagi na fakt, że państwa członkowskie nie mogą w wystarczającym stopniu zrealizować tych celów, które może można skuteczniej zrealizować na poziomie Unii za sprawą zharmonizowanych przepisów w sprawie wprowadzenia ograniczeń działalności w ramach procesu zarządzania hałasem, Unia może przyjąć środki, stosując się do zasad pomocniczości określonych w art. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów. Taka zharmonizowana metoda nie wymusza celów w odniesieniu do jakości klimatu akustycznego, które nadal wynikają z dyrektywy 2002/49/WE lub przepisów europejskich, krajowych czy lokalnych, jak również nie przesądza o konkretnym doborze środków.
- (7) Chociaż oceny hałasu powinny odbywać się regularnie, powinny one skutkować dodatkowymi środkami ochrony przed hałasem wyłącznie, jeżeli aktualny zestaw środków mających na celu zmniejszenie hałasu nie prowadzi do realizacji celów w zakresie ochrony przed hałasem.

---

<sup>6</sup> Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s.1.

<sup>7</sup> COM(2008) 66

- (8) Chociaż analiza kosztów i korzyści wskazuje całkowitą ocenę dobrobytu ekonomicznego przez porównanie wszystkich kosztów i korzyści, to ocena kosztów i wyników koncentruje się na realizacji określonego celu w sposób najbardziej opłacalny, wymagając porównania samych kosztów.
- (9) Zawieszenie środków zmierzających do obniżenia poziomu hałasu jest ważne dla uniknięcia niepożądanych konsekwencji dla bezpieczeństwa lotniczego, przepustowości portów lotniczych i konkurencji. Chociaż procedura wnoszenia odwołań od ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu może dotyczyć celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem, metod oceny i doboru opłacalnych środków, to odwołanie nie może skutkować zawieszeniem wdrożenia tych ograniczeń. **Dlatego też – odpowiednio wcześniej przed wdrożeniem przedmiotowych środków – Komisja powinna mieć możliwość skorzystania z prawa do przeprowadzenia kontroli i do zawieszenia tych środków, w przypadku których uznano, że mogłyby one wywołać niepożądane lub niezamierzone skutki.** Przyjęto, że zawieszenie powinno obowiązywać na czas określony.
- (10) Oceny hałasu powinny opierać się na dostępnych informacjach, zapewniając wiarygodność takich informacji i ich dostępność dla właściwych organów i zainteresowanych stron. Właściwe organy powinny wprowadzić konieczne narzędzia służące monitorowaniu i egzekwowaniu.
- (11) Uznaje się fakt, że państwa członkowskie podejmowały decyzję o ograniczeniach działalności odnoszących się do hałasu zgodnie z krajowym ustawodawstwem w oparciu o metody oceny hałasu uznane na poziomie krajowym, które nie mogą (jeszcze) być w pełni spójne z metodą opisaną w autorytatywnym sprawozdaniu Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego Doc 29 na temat „Standardowej metody obliczania poziomu hałasu wokół cywilnych portów lotniczych”, nie korzystając przy tym z uznanych na poziomie międzynarodowym informacji na temat emisji hałasu przez samoloty. Efektywność i skuteczność ograniczenia działalności wraz z efektywnością i skutecznością stosownego planu działania, którego elementem jest dane ograniczenie, należy jednak oceniać według metod zalecanych we wspomnianym sprawozdaniu ECAC Doc 29 oraz metod wskazanych w ramach zrównoważonego podejścia ICAO. W związku z tym państwa członkowskie powinny w pełni dostosować swoje oceny ograniczeń działalności przewidziane w ustawodawstwie krajowym do metod opisanych w sprawozdaniu ECAC Doc 29.
- (12) Centralizacja informacji na temat hałasu skutkowałaby znacznym ograniczeniem obciążeń administracyjnych dla operatorów statków powietrznych i organów zarządzających portami lotniczymi. Udzielanie takich informacji i zarządzanie nimi odbywa się obecnie na poziomie poszczególnych portów lotniczych. Na potrzeby działalności dane te trzeba przekazać do ich dyspozycji. Ważne jest wykorzystanie banku danych Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji) dotyczących certyfikacji hałasu w formie narzędzia do walidacji, wraz z danymi Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) dotyczącymi poszczególnych lotów. Dane takie są obecnie systematycznie potrzebne do celów centralnego zarządzania ruchem lotniczym, lecz trzeba je doprecyzować do celów niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia w sprawie skuteczności działania w obszarze zarządzania ruchem lotniczym. Dobry dostęp do walidowanych danych modelowych powinien skutkować lepszą jakością mapowania poziomu hałasu

poszczególnych portów lotniczych oraz mapowania strategicznego na potrzeby podejmowania decyzji w obszarze polityki.

- (13) Aby odzwierciedlić nieustający postęp technologiczny w budowie silników i płatowców oraz metody stosowane do mapowania poziomów hałasu, Komisję należy uprawnnić do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do regularnego uaktualniania norm hałasu dla statków powietrznych określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz odniesienia do powiązanych metod certyfikacji; do zmiany definicji „samolotu marginalnie zgodnego” i odpowiednio definicji „samolotu cywilnego”, jak również do uaktualniania odniesienia do metody obliczania poziomów hałasu. Szczególnie ważne jest, aby realizując prace przygotowawcze, Komisja przeprowadzała właściwe konsultacje, również na poziomie eksperckim. Przygotowując i sporządzając akty delegowane, Komisja powinna jednocześnie przekazywać stosowne dokumenty Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, dokonując tego we właściwym czasie oraz w prawidłowy sposób.
- (14) Aby zapewnić jednolite warunki wdrażania niniejszego rozporządzenia, Komisji należy przyznać uprawnienia wykonawcze. Wykonywanie tych uprawnień powinno odbywać się zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję.<sup>8</sup>
- (15) Do celów przyjmowania decyzji wykonawczych, stanowiących, czy państwa członkowskie planujące wprowadzić ograniczenia działalności mogą to uczynić w przypadku zawieszenia przez Komisję ograniczeń działalności, należy stosować procedurę doradczą, mając na uwadze ograniczony zakres tych decyzji.
- (16) Uwzględniając konieczność spójnego stosowania metody oceny hałasu na rynku lotniczym UE, w niniejszym rozporządzeniu określa się wspólne przepisy dotyczące ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu. W związku z tym należy uchylić dyrektywę 2002/30/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### *Artykuł 1*

#### **Przedmiot, cele i zakres**

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy w sprawie spójnego wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu w poszczególnych portach lotniczych w celu zmniejszenia poziomu hałasu i ograniczenia lub zmniejszenia liczby osób w znacznym stopniu dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu emitowanego przez samoloty, zgodnie ze zrównoważonym podejściem.
2. Cele rozporządzenia

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

- a) ułatwienie realizacji szczególnych celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem w środowisku, ustanowionych w przepisach unijnych, krajowych i lokalnych, jak również ocena ich współzależności z innymi celami w dziedzinie ochrony środowiska, na poziomie poszczególnych portów lotniczych;
- b) umożliwienie wyboru najbardziej opłacalnych środków zmierzających do zmniejszenia poziomu hałasu zgodnie ze zrównoważonym podejściem w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju portów lotniczych i przepustowości sieci zarządzania ruchem lotniczym z perspektywy „od wyjścia do wejścia”.

3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do samolotów cywilnych.

Rozporządzenie nie ma zastosowania do samolotów służb wojskowych, celnych, policyjnych i tym podobnych.

## *Artykuł 2*

### **Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „port lotniczy” oznacza port lotniczy, w którym dokonuje się ponad 50 000 operacji samolotów cywilnych w roku kalendarzowym (przez operację rozumie się start lub lądowanie), przy czym uwzględnia się średnią operacji z ostatnich trzech lat kalendarzowych poprzedzających ocenę hałasu;
- 2) „zrównoważone podejście” oznacza metodę spójnego stosowania całego zakresu dostępnych środków, takich jak zmniejszenie hałasu emitowanego przez samoloty u źródła, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, operacyjne procedury ochrony przed hałasem oraz ograniczenia działalności, w celu najbardziej opłacalnego rozwiązania problemu hałasu w poszczególnych portach lotniczych;
- 3) „samolot” oznacza stałopłat o całkowitej certyfikowanej masie startowej 34 000 kg lub większej lub z maksymalną według certyfikatu dla danego typu statku powietrznego pojemnością pomieszczeń wewnętrznych zawierających ponad 19 siedzących miejsc pasażerskich, z wyłączeniem miejsc przeznaczonych tylko dla załogi;
- 4) „samolot marginalnie zgodny” to cywilny samolot, który spełnia limity certyfikacyjne ustanowione w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Konwencja chicagowska), mieszcząc się w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego mniej niż 10EPNdB (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach), gdzie skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB, otrzymaną przez dodanie indywidualnych marginesów (tj. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) z każdego z trzech referencyjnych punktów pomiaru hałasu określonych w tomie 1 część II rozdział 4 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej;

- 5) „działania związane z hałasem” to wszelkie środki wpływające na klimat akustyczny wokół portów lotniczych, podlegające zasadom zrównoważonego podejścia ICAO, obejmujące również inne działania pozaoperacyjne, które mogą oddziaływać na liczbę osób narażonych na hałas emitowany przez samoloty;
- 6) „ograniczenia działalności” oznaczają działania związane z hałasem, które ograniczają optymalne wykorzystanie przepustowości portu lotniczego, w tym 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 statków powietrznych według pory dnia.

### *Artykuł 3*

#### **Właściwe organy**

1. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy odpowiedzialne za przyjęcie środków w obszarze ograniczeń działalności oraz niezależny organ odwoławczy.
2. Właściwe organy i organ odwoławczy są niezależne od wszelkich organizacji, których mogłyby dotyczyć działania związane z hałasem.
3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o nazwach i adresach wyznaczonych właściwych organów oraz organu odwoławczego, o których mowa w ust. 1.

### *Artykuł 4*

#### **Ogólne zasady zarządzania hałasem emitowanym przez samoloty**

1. Państwa członkowskie przyjmują zrównoważone podejście do zarządzania hałasem emitowanym przez samoloty. W tym celu państwa członkowskie:
  - a) oceniają sytuację pod względem hałasu w poszczególnych portach lotniczych;
  - b) określają cel ukierunkowany na ochronę przed hałasem w środowisku;
  - c) określają dostępne środki zmierzające do ograniczenia skutków hałasu;
  - d) oceniają możliwą opłacalność dostępnych środków;
  - e) wybierają środki;
  - f) w przejrzysty sposób przeprowadzają konsultacje z zainteresowanymi stronami w kwestii planowanych działań;
  - g) podejmują decyzję w kwestii środków i przekazują odpowiednie powiadomienie o tej decyzji;
  - h) wdrażają środki; oraz

- i) zapewniają rozwiązywanie sporów.
2. Podejmując działania związane z hałasem, państwa członkowskie rozważają poniższy zestaw dostępnych środków w celu określenia najbardziej opłacalnego zestawu środków:
  - a) przewidywalne skutki zmniejszenia hałasu emitowanego przez samoloty u źródła;
  - b) planowanie i zagospodarowanie przestrzenne;
  - c) operacyjne procedury ochrony przed hałasem;
  - d) ograniczenia działalności, ale nie w pierwszej kolejności.

Dostępne środki mogą obejmować wycofanie samolotów marginalnie zgodnych, w razie stwierdzenia takiej konieczności.

3. W ramach zrównoważonego podejścia państwa członkowskie mogą zróżnicować środki zmierzające do zmniejszenia poziomu hałasu stosownie do typu samolotu, wykorzystania pasa startowego lub ram czasowych, których te środki dotyczą.
4. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 3, ograniczenia działalności w formie wycofania samolotów marginalnie zgodnych z operacji mających miejsce w porcie lotniczym nie dotyczą cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych, które na podstawie pierwotnie lub ponownie wydanego certyfikatu spełniają normę hałasu określoną w tomie 1 część II rozdział 4 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej.
5. Środki lub zestawy środków przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia w stosunku do określonego portu lotniczego nie mogą być bardziej restrykcyjne niż jest to konieczne dla osiągnięcia celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem w środowisku, określonych dla danego portu lotniczego. Ograniczenia działalności nie mogą wprowadzać żadnej dyskryminacji, zwłaszcza ze względu na narodowość, tożsamość czy działalność operatorów statków powietrznych.
6. Środki przyjęte zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wspomagają krajowe plany działań w odniesieniu do hałasu emitowanego przez ruch lotniczy, o których mowa w art. 8 dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.<sup>9</sup>

#### *Artykuł 5*

#### **Zasady oceny hałasu**

1. Właściwe organy regularnie oceniają sytuację pod względem hałasu w poszczególnych portach lotniczych na swoim terytorium, zgodnie z wymogami dyrektywy 2002/49/WE oraz z przepisami krajowymi lub lokalnymi. Właściwe organy mogą zwrócić się o wsparcie do organu weryfikującego skuteczność działania, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

<sup>10</sup> Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.

2. Na potrzeby oceny bieżącej i przyszłej sytuacji pod względem hałasu właściwe organy stosują metodę, wskaźniki oraz informacje wyszczególnione w załączniku I.
3. Jeżeli ocena sytuacji pod względem hałasu ujawnia konieczność podjęcia nowych środków w celu osiągnięcia lub utrzymania poziomu realizacji celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem, właściwe organy należycie uwzględniają udział każdego rodzaju środka w ramach zrównoważonego podejścia, zgodnie z załącznikiem I.
4. Właściwe organy zapewniają utworzenie na właściwym poziomie forum współpracy technicznej między organem zarządzającym portem lotniczym, operatorem statku powietrznego i instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej w obszarze działań, za które te podmioty odpowiadają, z należyтым uwzględnieniem współzależności środków mających na celu zmniejszenie hałasu i ograniczenie emisji. Członkowie takiego forum współpracy technicznej przeprowadzają regularnie konsultacje z lokalnymi mieszkańcami lub ich przedstawicielami oraz udzielają technicznych informacji i służą właściwym organom doradztwem w kwestii środków ukierunkowanych na zmniejszenie hałasu.
5. Właściwe organy oceniają opłacalność nowych środków określonych w ust. 3, dokonując tego zgodnie z załącznikiem II. Drobnej zmiany technicznej istniejącego środka, która nie wpływa znacznie na przepustowość czy działalność, nie uważa się za nowe ograniczenie działalności.
6. Właściwe organy organizują w odpowiednim czasie i w konkretny sposób proces konsultacji z zainteresowanymi stronami, zapewniając otwartość i przejrzystość w zakresie danych i metody dokonywania obliczeń. Zainteresowane strony muszą mieć na przedstawienie uwag co najmniej trzy miesiące przed przyjęciem nowych środków. Wśród zainteresowanych stron muszą się znajdować co najmniej:
  - a) przedstawiciele lokalnych mieszkańców okolic portów lotniczych, dotkniętych hałasem emitowanym przez ruch lotniczy;
  - b) właściwe organy zarządzające portem lotniczym;
  - c) przedstawiciele operatorów statków powietrznych, których mogą dotyczyć działania związane z hałasem;
  - d) odpowiednie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
  - e) menedżer sieci, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji nr 677/2011.<sup>11</sup>
7. Właściwe organy monitorują i kontrolują wdrażanie środków mających na celu zmniejszenie poziomu hałasu oraz podejmują działania, kiedy zachodzi taka potrzeba. Zobowiązane są dopilnować, aby lokalnym mieszkańcom okolic portów lotniczych regularnie udzielano stosownych informacji.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.

## Artykuł 6

### Informacje dotyczące emisji hałasu

1. Podstawą decyzji o ograniczeniach działalności odnoszących się do hałasu jest poziom emisji hałasu przez samolot ustalany w procedurze certyfikacyjnej przeprowadzonej zgodnie z tomem 1 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej, wydanie piąte z lipca 2008 r.
2. Na wniosek Komisji operatorzy statków powietrznych przedstawiają wymienione niżej informacje dotyczące hałasu w odniesieniu do swoich samolotów, które korzystają z portów lotniczych w Unii Europejskiej:
  - a) numer na ogonie samolotu;
  - b) certyfikat lub certyfikaty hałasu używanych samolotów, wraz z powiązaną faktyczną masą startową;
  - c) wszelkie zmiany w samolocie wpływające na emisję hałasu;
  - d) informacje na temat hałasu emitowanego przez samolot i dane eksploatacyjne samolotu do celów modelowania hałasu.

W odniesieniu do wszystkich lotów z wykorzystaniem portu lotniczego w Unii operatorzy samolotów muszą przedstawić certyfikat hałasu i numer na ogonie samolotu.

Dane udostępnia się nieodpłatnie w formie elektronicznej z zastosowaniem określonego formatu, jeżeli ma zastosowanie.

3. Agencja weryfikuje dane dotyczące hałasu emitowanego przez samolot oraz dane eksploatacyjne do celów modelowania zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady.<sup>12</sup>
4. Dane przechowuje się w centralnej bazie danych i udostępnia się właściwym organom, operatorom statków powietrznych, instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej oraz organom zarządzającym portami lotniczymi na potrzeby działalności prowadzonej przez te podmioty.

## Artykuł 7

### Zasady wprowadzania ograniczeń działalności

1. Przed wprowadzeniem ograniczenia działalności właściwe organy przekazują państwom członkowskim, Komisji i stosownym zainteresowanym stronom powiadomienie z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem, licząc do dnia przypadającego dwa miesiące przed określeniem parametrów koordynacyjnych dla

---

<sup>12</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

czasu na start lub lądowanie, o których mowa w art. 2 lit. m) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93<sup>13</sup>, dla danego portu lotniczego w odpowiednim sezonie lotniczym.

2. Po przeprowadzeniu oceny zgodnie z art. 5 do powiadomienia o decyzji załącza się pisemne sprawozdanie zawierające wyjaśnienie powodów wprowadzenia ograniczenia działalności, ustalonego dla danego portu lotniczego celu w zakresie ochrony środowiska naturalnego, środków, które uznano za mogące pomóc w realizacji tego celu, jak również ocenę ewentualnej opłacalności różnych rozważanych środków, a w stosownych przypadkach również ich skutki o charakterze transgranicznym.
3. W przypadku, gdy ograniczenie działalności dotyczy wycofania samolotu marginalnie zgodnego z portu lotniczego, sześć miesięcy od powiadomienia w porcie tym nie można wprowadzać żadnych nowych usług z zastosowaniem takiego marginalnie zgodnego samolotu. Właściwe organy podejmują decyzję w sprawie rocznego wskaźnika dla wyeliminowania marginalnie zgodnego samolotu z floty operatorów obsługujących dany port lotniczy, uwzględniając wiek samolotu oraz skład całej floty. Bez uszczerbku dla przepisów art. 4 ust. 3, wskaźnik ten nie może przekraczać 20% należącej do danego operatora floty samolotów marginalnie zgodnych obsługujących ten port lotniczy.
4. Odwołanie od decyzji o ograniczeniu działalności odnoszących się do hałasu składa się zgodnie z prawem krajowym.

#### *Artykuł 8*

#### **Kraje rozwijające się**

1. Właściwe organy mogą zwolnić samoloty marginalnie zgodne zarejestrowane w krajach rozwijających się z ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu pod warunkiem, że samoloty takie:
  - a) otrzymały certyfikat hałasu według norm określonych w rozdziale 3, tom 1 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej;
  - b) były używane w Unii przez okres pięciu lat poprzedzających wejście w życie niniejszego rozporządzenia, były zarejestrowane w danym kraju rozwijającym się i nadal są eksploatowane przez osobę fizyczną lub prawną zamieszkałą lub mającą siedzibę w tym kraju.
2. W przypadku, gdy państwo członkowskie przyznaje zwolnienie przewidziane w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym właściwe organy pozostałych państw członkowskich oraz Komisję.

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 14 z 22.1.1993.

## *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 niniejszego rozporządzenia.

Wyłączenie ogranicza się 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*

### **Uprawnienia kontrolne**

1. Na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy własnej oraz bez uszczerbku dla toczącej się procedury odwoławczej Komisja może szczegółowo zbadać decyzję o ograniczeniu działalności przed wdrożeniem takiego ograniczenia. Komisja może zawiesić decyzję, jeżeli w jej opinii nie spełnia ona wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu lub jest niezgodna z prawem unijnym.
2. Właściwe organy przedstawiają Komisji informacje dowodzące zgodności decyzji z niniejszym rozporządzeniem.
3. Komisja podejmuje decyzję, czy właściwy organ może wprowadzić ograniczenie działalności, zgodnie z procedurą doradczą ustanowioną w art. 13 ust. 2, **uwzględniając** w szczególności **kryteria z załącznika II**. Komisja przekazuje swoją decyzję do wiadomości Rady i zainteresowanego państwa członkowskiego.
4. W przypadku niepodjęcia przez Komisję decyzji w terminie sześciu miesięcy od otrzymania informacji, o której mowa w ust. 2, właściwy organ może wykonać planowaną decyzję o ograniczeniu działalności.

## *Artykuł 11*

### **Akty delegowane**

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12, dotyczących:

- a) zmian definicji samolotu zawartej w art. 2 pkt 3 oraz definicji samolotu marginalnie zgodnego zawartej w art. 2 pkt 4;

- b) zmian i uaktualnień norm certyfikacji hałasu przewidzianych w art. 4 i 8; oraz procedury certyfikacyjnej przewidzianej w art. 6 ust. 1;
- c) zmian metody i sprawozdania technicznego, o których mowa w załączniku I.

### *Artykuł 12*

#### **Wykonywanie uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11, może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

### *Artykuł 13*

#### **Komitet**

1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na podstawie art. 25 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady.<sup>14</sup>

Jest to komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie ma art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, jeśli przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

---

<sup>14</sup> Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

#### *Artykuł 14*

#### **Informacje i zmiany**

Państwa członkowskie na żądanie przedkładają Komisji informację o stosowaniu niniejszego rozporządzenia.

Nie później niż pięć lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja zobowiązana jest złożyć Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z jego wykonania.

W razie konieczności sprawozdaniu mają towarzyszyć propozycje zmian do niniejszego rozporządzenia.

#### *Artykuł 15*

#### **Uchylenie**

Dyrektywa 2002/30/WE traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

#### *Artykuł 16*

#### **Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK I

### Ocena sytuacji pod względem hałasu w porcie lotniczym

#### Metodologia:

1. właściwe organy będą korzystały z metod oceny hałasu, które opracowano zgodnie ze sprawozdaniem ECAC Doc 29 na temat „Standardowej metody obliczania poziomu hałasu wokół cywilnych portów lotniczych”, wydanie trzecie.

#### Wskaźniki:

1. wpływ hałasu powodowanego ruchem lotniczym będzie opisywany co najmniej wskaźnikami hałasu  $L_{den}$  i  $L_{night}$ , które określa się i oblicza zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 2002/49/WE.
2. W celu odzwierciedlenia dokuczliwości hałasu powodowanego ruchem lotniczym właściwe organy mogą korzystać z dodatkowych wskaźników hałasu o naukowej podstawie.

#### Informacje dotyczące zarządzania hałasem:

1. Stan bieżący
  - 1.1 Opis portu lotniczego zawierający informacje o jego wielkości, umiejscowieniu, otoczeniu, charakterystyce i natężeniu ruchu lotniczego.
  - 1.2 Opis celów w zakresie zrównoważenia środowiskowego dla portu lotniczego oraz w kontekście celów krajowych. Obejmuje on również opis celów w zakresie hałasu emitowanego przez samoloty dla danego portu lotniczego.
  - 1.3 Szczegółowe informacje na temat poziomu hałasu dla roku bieżącego i lat poprzednich – w tym ocena liczby osób dotkniętych hałasem emitowanym przez samoloty.
  - 1.4 Opis istniejących i planowanych środków mających na celu zarządzanie hałasem emitowanym przez samoloty, już wdrożonych w ramach zrównoważonego podejścia, jak również opis ich skutków dla poziomu hałasu i udziału w jego zmianie; środki te będą obejmowały:
    - 1.4.1. w odniesieniu do zmniejszenia hałasu u źródła:
      - rozwój floty samolotów i udoskonalenia technologiczne;
      - specjalne plany modernizacji floty;
    - 1.4.2. w odniesieniu do planowania i zagospodarowania przestrzennego:
      - stosowane instrumenty planowania, takie jak planowanie kompleksowe czy strefowanie hałasu;

- stosowane środki służące zmniejszaniu hałasu, takie jak kodeksy budowlane, programy izolacji akustycznej czy środki mające na celu ograniczenie obszaru użytkowanych gruntów wrażliwych;

- proces konsultacji w sprawie środków ukierunkowanych na użytkowanie gruntów;

- monitorowanie nielegalnego przekraczania zabudową granic sąsiednich posesji;

1.4.3. w odniesieniu do operacyjnych środków ochrony przed hałasem, w stopniu, w jakim środki te nie ograniczają przepustowości portu lotniczego:

- preferencyjne użytkowanie dróg startowych;

- korzystanie z tras preferowanych ze względu na hałas;

- korzystanie z procedur ochrony przed hałasem przy starcie i lądowaniu;

- wskazanie zakresu, w jakim środki te są regulowane na podstawie wskaźników ochrony środowiska, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010;

1.4.4. w odniesieniu do ograniczeń działalności:

- wykorzystanie ograniczeń o charakterze globalnym, takich jak zasady nakładania ograniczeń w odniesieniu do liczby operacji czy ilościowe limity hałasu;

- stosowanie instrumentów finansowych, takich jak opłaty lotniskowe z tytułu emisji hałasu;

- stosowanie ograniczeń w stosunku do konkretnych samolotów, takich jak wycofanie samolotów marginalnie zgodnych;

- stosowanie ograniczeń częściowych, stosowanie innych środków w ciągu dnia i nocą.

## 2. Prognoza bez uwzględnienia nowych środków

2.1 Opis rozbudowy portu lotniczego (jeśli istnieje), już zatwierdzonej i w przygotowaniu, na przykład zwiększenia przepustowości, rozbudowy dróg startowych i/lub terminalu oraz charakterystyka przewidywanego przyszłego ruchu lotniczego i jego szacowany wzrost.

2.2 W przypadku zwiększenia przepustowości portu lotniczego – korzyści wynikające z dodatkowej przepustowości w szerszych kategoriach sieci lotniczej i regionu.

2.3 Opis skutków utrzymania ogólnego poziomu hałasu bez podejmowania dalszych środków i tych środków, które są już zaplanowane dla zmniejszenia wpływu hałasu w tym samym okresie.

2.4 Prognozowane poziomicie hałasu – w tym ocena liczby osób prawdopodobnie dotkniętych hałasem emitowanym przez samoloty – 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 oraz wskazanie głównych powodów ich wyboru. Opis tych środków wybranych do dalszej analizy i informacje o rezultatach analizy kosztów i wyników, zwłaszcza kosztów wprowadzenia tych środków; szacowana liczba osób, które skorzystają z wprowadzenia tych środków oraz ramy czasowe; uszeregowanie ogólnej skuteczności poszczególnych środków.
  - 3.2 Zarys potencjalnych skutków, jakie proponowane środki będą miały w obszarze środowiska naturalnego i konkurencji dla innych portów lotniczych, operatorów i innych zainteresowanych stron.
  - 3.3 Przyczyny wyboru preferowanej opcji.
  - 3.4 Podsumowanie o charakterze nietechnicznym.

## ZAŁĄCZNIK II

### **Ocena opłacalności ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu**

Opłacalność planowanych ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu będzie oceniana z uwzględnieniem poniższych elementów, w miarę możliwości wyrażonych w kategoriach ilościowych:

- 1) przewidywane korzyści z zastosowania planowanych środków pod względem emisji hałasu, obecnie i w przyszłości;
- 2) bezpieczeństwo operacji lotniczych, w tym ryzyko stron trzecich;
- 3) przepustowość portu lotniczego;
- 4) skutki dla europejskiej sieci lotniczej.

Ponadto właściwe organy mogą należycie uwzględnić następujące czynniki:

- 1) zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców okolic portu lotniczego;
- 2) zrównoważenie środowiskowe, w tym współzależność hałasu i emisji;
- 3) bezpośredni, pośredni i katalityczny wpływ na zatrudnienie.