



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.12.2011
SEK(2011) 1456 wersja ostateczna

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

Streszczenie OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty,
które uchylą dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r.**

Streszczenie OCENY SKUTKÓW

{KOM(2011) 828 wersja ostateczna}
{SEK(2011) 1455 wersja ostateczna}

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

Streszczenie OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty,
które uchyli dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r.**

Streszczenie OCENY SKUTKÓW

1. OPIS PROBLEMU

1. W kontekście regulacji wynikających z obowiązków Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)¹ oraz zasad pomocniczości i proporcjonalności określonych w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej dyrektywa 2002/30/WE² (zwana dalej „dyrektywą”), włączona w ramy dyrektywy w sprawie hałasu w środowisku³, jest jednym z elementów „zrównoważonego podejścia” do zarządzania hałasem w portach lotniczych UE.
2. Dyrektywa ma na celu ułatwienie wprowadzania ograniczeń działalności w jednolity sposób na poziomie portów lotniczych w celu ograniczenia lub zmniejszenia liczby osób znacząco dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu.
3. Aby osiągnąć ten cel, w dyrektywie ustanowiono wspólne ramy w zakresie zasad i procedur dotyczących wprowadzania ograniczeń działalności w portach lotniczych UE, które powinny zapewnić ochronę otaczającego je środowiska naturalnego w sposób zgodny z wymogami rynku wewnętrznego przez rozważenie wprowadzania podobnych ograniczeń działalności w portach lotniczych o zasadniczo porównywalnych problemach z hałasem.

¹ W 2001 r. zgromadzenie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (zwanej dalej ICAO) poparło koncepcję „zrównoważonego podejścia” do zarządzania hałasem emitowanym przez samoloty. Ta koncepcja ICAO zapewnia ramy polityczne dla obniżenia poziomu hałasu w portach lotniczych w sposób oszczędzający koszty i przez stosowanie ograniczeń działalności nie w pierwszym etapie, lecz dopiero po rozważeniu wszelkich innych możliwych środków, takich jak zmniejszenie hałasu lotniczego u źródła, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, operacyjne procedury minimalizowania hałasu oraz ograniczenie działalności.

² Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzania ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Tekst mający znaczenie dla EOG). Dz.U. L 85 z 28.3.2002, s. 40-46.

³ Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku - Oświadczenie Komisji w ramach Komitetu Pojedynczego dotyczące dyrektywy odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

4. Wspólne ramy obejmują:

- *ogólne zasady dotyczące sposobu przeprowadzania procedury oceny hałasu*, którą należy wziąć pod uwagę przed wprowadzeniem ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu. Ograniczenia działalności oznaczają działania związane z hałasem, które ograniczają lub zmniejszają dostęp cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych do portu lotniczego;
- *szczególne zasady dotyczące wprowadzania ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie marginalnie zgodnych samolotów*, które są najbardziej hałaśliwe w całej flocie powietrznej. Są one określone w dyrektywie jako samoloty o skumulowanym marginesie nieprzekraczającym 5 decybeli w odniesieniu do limitów certyfikacyjnych hałasu wyszczególnionych w rozdz. 3;
- *procedurę*⁴, do której powinny się stosować właściwe organy przy wprowadzaniu nowych ograniczeń działalności.

5. W związku z wynikami konsultacji z zainteresowanymi stronami Komisja doszła do wniosku, że jeżeli weźmie się pod uwagę wewnętrzne ograniczenia w określonym powyżej działaniu UE, ustanowione w dyrektywie zasady i procedury dotyczące wprowadzania obecnie przez porty lotnicze UE ograniczeń działalności nie są konsekwentnie stosowane, a ich wpływ jest ograniczony. Jest to szczególnie widoczne na dwóch niżej wymienionych poziomach.

- Po pierwsze, szczegółowe zasady dotyczące wprowadzania ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie marginalnie zgodnych samolotów przestały obowiązywać. Faktycznie w miarę upływu czasu liczba marginalnie zgodnych samolotów uległa obniżeniu do stosunkowo niskiego poziomu na skutek naturalnego procesu ich zastępowania w wyniku postępu technologicznego. Definicja marginalnie zgodnego samolotu stała się przestarzała, a związany z nią okres ich stopniowego wycofywania przestał być odpowiedni.
- Po drugie, zainteresowane strony stwierdziły, że w obowiązujących ramach prawnych ograniczenia działalności są inaczej interpretowane w portach lotniczych o zasadniczo porównywalnych problemach z hałasem, co prowadzi do zakłóceń konkurencji. Tego rodzaju sytuacja jest wynikiem faktu, że istniejące zasady dotyczące ogólnego sposobu przeprowadzania procedury oceny hałasu nie są wystarczająco jasne i precyzyjne. Ponadto istniejącą procedurę wprowadzania ograniczeń działalności uznano za niewystarczającą.

2. ANALIZA ZASADY POMOCNICZOŚCI

6. Dyrektywa przyczynia się do prawidłowego funkcjonowania europejskiego systemu transportu lotniczego. Stanowi krok w kierunku realizacji celów określonych w art. 90 i 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
7. Zgodnie z art. 4 TFUE działanie UE w zakresie ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu wymaga uzasadnienia jako element wspólnej polityki

⁴ Procedura ta obejmuje takie obszary jak konsultacje z zainteresowanymi stronami, wcześniejsze powiadamianie Komisji i innych państw członkowskich oraz prawo do wniesienia odwołania.

transportu lotniczego. W tym przypadku należy więc przestrzegać zasady pomocniczości określonej w art. 5 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej. W związku z tym konieczna jest ocena dwóch aspektów.

8. Po pierwsze, należy ocenić, czy państwa członkowskie, działając w ramach własnego ustroju konstytucyjnego, mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć cele wnioskowanego działania – jest to tzw. kryterium niezbędności. W tym przypadku w uzasadnieniu zwraca się uwagę przede wszystkim na potrzebę dopilnowania, aby państwa członkowskie wdrożyły międzynarodowe zasady i procedury w sposób jednolity i efektywny w celu zapewnienia równych warunków operatorom z UE i spoza niej.
9. Po drugie, należy rozważyć, czy i w jaki sposób cele te można lepiej osiągnąć przez działanie po stronie UE – jest to tzw. kryterium europejskiej wartości dodanej. Z punktu widzenia niniejszej inicjatywy na wartość dodaną UE powinny składać się środki wykonawcze uwzględniające sytuację różnych portów lotniczych, a jednocześnie zapewniające wprowadzanie ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych w sposób oszczędzający koszty, w miejscach, w których sytuacja w zakresie hałasu wymaga działania i osiągnięto właściwy, dostosowany do warunków lokalnych, stan równowagi między różnymi celami polityki transportu i polityki środowiskowej. Każde indywidualne działanie podejmowane na poziomie państwa członkowskiego mogłoby okazać się niekorzystne dla funkcjonowania rynku wewnętrznego.

3. CELE INICJATYWY UE

10. W określonych powyżej szczegółowych ramach prawnych *ogólnym celem politycznym* niniejszej inicjatywy jest harmonizacja i dalsze umocnienie wspólnych zasad i procedur w zakresie wprowadzania ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych UE jako elementu procesu zarządzania hałasem.
11. Tak zmienione wspólne ramy prawne propagowałyby najbardziej opłacalne rozwiązania odnoszące się do poziomu hałasu, opracowane tak, aby osiągnąć cele w odniesieniu do jakości klimatu akustycznego ustanowione przez UE, przepisy krajowe lub lokalne. Powinny ponadto przyczynić się do osiągnięcia dominującego celu polityki w zakresie hałasu, jakim jest unikanie szkodliwych skutków narażenia na działanie hałasu w środowisku, w tym uciążliwości, na podstawie ustalonych priorytetów, zapobieganie tym skutkom lub ich obniżenie.⁵
12. Z uwagi na fakt zidentyfikowania źródłowych przyczyn problemów cele ogólne wnioskowanej inicjatywy można przełożyć na bardziej *szczegółowe*, takie jak:

⁵ Zob. art. 1 dyrektywy w sprawie hałasu w środowisku (2002/49/WE).

- 1) wprowadzenie w życie zasad dotyczących usług łączności ruchomej na pokładach statków powietrznych (MCA) poprzez zmianę definicji MCA i powiązanego przepisu w sprawie stopniowego wycofywania⁶;
 - 2) zapewnienie rozważenia ograniczeń działalności w portach lotniczych o zasadniczo porównywalnych problemach z hałasem w sposób konsekwentny przez podjęcie następujących działań:
 - wyjaśnienie sposobu przeprowadzenia procedury oceny hałasu;
 - wzmocnienie ram proceduralnych prowadzących do wprowadzenia ograniczeń działalności.
13. W celu umożliwienia oceny postępów w dążeniu do osiągnięcia ogólnych i szczegółowych celów politycznych zaproponowano następujące *operacyjne cele polityczne*:
- stosunek nowego okresu ograniczeń działalności do całkowitego okresu tych ograniczeń należy ustanowić na poziomie porównywalnym z poziomem, jaki do 2020 r. osiągną inne najważniejsze potęgi gospodarcze, obniżając przy tym lub co najwyżej zachowując poziom narażenia obywateli na hałas.
 - Wszystkie nowe ograniczenia działalności powinny obejmować środki nakierowane na marginalnie zgodne samoloty w celu maksymalnego obniżenia poziomu hałasu.

4. WARIANTY POLITYCZNE

14. Logika konstrukcji wariantów politycznych stanowi odzwierciedlenie interakcji między dwoma problemami. Każdy wariant polityczny składa się z dwóch głównych elementów, a każdy element jest nakierowany na rozwiązanie jednego problemu. Ponadto każdy wariant polityczny opracowano z myślą o utrzymaniu co najmniej takiego samego poziomu emisji hałasu jak w przypadku dotychczasowego scenariusza postępowania (scenariusza BAU) (wariant polityczny nr 1). Warianty polityczne różnią się stopniem natężenia interwencji, który – zależnie od wariantu – jest wyższy w przypadku pierwszego problemu i niższy w przypadku drugiego. Rozwiązanie problemów dotyczących marginalnie zgodnych samolotów (problem nr 1) przyczyni się do obniżenia liczby przypadków ograniczenia działalności, które mają wpływ na (mniej hałaśliwe) samoloty o zgodności wyższej niż marginalna, lub do bardziej precyzyjnego nakierowania tych ograniczeń. Z tego względu dla obniżenia liczby przypadków ograniczenia działalności, które mają wpływ na ten drugi rodzaj samolotów, istotne znaczenie mają kwestie dotyczące prawidłowego wdrożenia zrównoważonego podejścia (problem nr 2).

⁶ Wymagałoby to zmiany art. 2 lit. d) i art. 6 w sprawie „zasad wprowadzania ograniczeń działalności nakierowanych na wycofanie samolotów marginalnie zgodnych”.

Tabela 1: Mapowanie problemu, stymulatorów i celów

<i>Cele szczegółowe</i>	<i>Warianty polityczne</i>		
	Wariant polityczny nr 2	Wariant polityczny nr 3	Wariant polityczny nr 4
Wprowadzenie w życie szczegółowych zasad dotyczących marginalnie zgodnych samolotów poprzez następujące działania:			
zmiana przestarzałej definicji marginalnie zgodnych samolotów	Zmiana definicji marginalnie zgodnych samolotów w celu uwzględnienia samolotów niespełniających normy zgodnej z rozdz. 3 -12 EPNdB	Zmiana definicji marginalnie zgodnych samolotów w celu uwzględnienia samolotów niespełniających normy zgodnej z rozdz. 3 -10 EPNdB	Zmiana definicji marginalnie zgodnych samolotów w celu uwzględnienia samolotów niespełniających normy zgodnej z rozdz. 3 -8 EPNdB
wybór odpowiedniego okresu wycofywania	Dozwolone zakończenie wycofywania w ciągu 4 lat	Dozwolone zakończenie wycofywania w ciągu 2 lat	Dozwolone zakończenie wycofywania w ciągu 2 lat
<i>Zapewnienie rozważenia podobnych ograniczeń działalności w portach lotniczych o zasadniczo porównywalnych problemach z hałasem w jednolity sposób, poprzez podjęcie następujących działań:</i>			
wzmocnienie ram proceduralnych prowadzących do wprowadzenia ograniczeń działalności	Ustanowienie na poziomie UE jednostki wspierającej wdrożenie zrównoważonego podejścia	Ustanowienie na poziomie UE jednostki wspierającej wdrożenie zrównoważonego podejścia	Ustanowienie na poziomie UE jednostki wspierającej wdrożenie zrównoważonego podejścia
wyjaśnienie i specyfikacja sposobu przeprowadzenia procedury oceny hałasu	Dodatkowe zasady określające zakres konsultacji z zainteresowanymi stronami	Dodatkowe zasady określające zakres konsultacji z zainteresowanymi stronami	Dodatkowe zasady określające zakres konsultacji z zainteresowanymi stronami
	Wyższy poziom pewności prawnej w przypadku naruszenia przepisów	Przysługujące Komisji prawo kontroli z możliwością zawieszenia do czasu uznania zmienionej oceny za odpowiednią	Obowiązkowa kontrola przez Komisję i uprzednie udzielenie zezwolenia

15. Obecnie przepisy europejskie w sprawie hałasu w portach lotniczych są ujęte w dyrektywie. Taki wybór instrumentu prawnego częściowo doprowadził do znacznego różnicowania w sposobie wprowadzania ograniczeń działalności w Europie.

16. W celu rozwiązania tych problemów w ramach wariantów politycznych nr 3 i 4 zaproponowano przyznanie Komisji prawa kontroli. Propozycja ta jest uzasadniona tym, że w przypadku braku wykazania efektywności kosztowej ograniczenia działalności Komisja, przy uwzględnieniu innych instrumentów zarządzania hałasem, będzie musiała dopilnować, aby taki środek mógł zostać zawieszony do czasu prawidłowego przeprowadzenia procedury oceny. Należy ustanowić przejrzyste kryteria, mające zastosowanie w całej UE i zaopatrzone w wyjaśnienia, dotyczące możliwości zawieszenia ograniczeń działalności.
17. Należy też wziąć pod uwagę fakt, że warianty polityczne zawierają uaktualnioną definicję marginalnie zgodnego samolotu. Ta definicja musiałaby mieć takie samo zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich, stanowiąc normę techniczną uzgodnioną przez te państwa z ICAO. Biorąc pod uwagę prawdopodobną potrzebę zmiany tej definicji w przyszłości w celu dotrzymania kroku postępowi naukowemu i niezależnemu odnowieniu floty powietrznej, we wszystkich wariantach politycznych uwzględniono możliwość aktualizacji tej definicji poprzez akt delegowany wydany przez właściwy komitet.
18. Na podstawie tych argumentów można stwierdzić, że rozporządzenie stanowiłoby prawdopodobnie bardziej odpowiednie narzędzie dla celów przełożenia zmian politycznych na przepisy prawa.

5. OCENA SKUTKÓW

19. Analiza wpływu wskazuje na to, że trzy warianty polityczne wyraźnie wykazują skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe.

- Z ekonomicznego punktu widzenia wydaje się, że wariant polityczny nr 2 jest ogólnie korzystny, gdyż powoduje najmniejszy wzrost kosztów administracyjnych. Jednak w odniesieniu do kwestii stosunków międzynarodowych wariant ten można uznać za ambitny. Wariant polityczny nr 3 pozwala uniknąć tego rodzaju negatywnego oddziaływania na stosunki międzynarodowe, ale stanowiłby dodatkowe obciążenie dla budżetu UE. W tym wariantcie politycznym poziom obciążenia administracyjnego byłby podobny jak w przypadku wariantu nr 1.
- Również ze społecznego punktu widzenia warianty polityczne nr 2, 3 i 4 wykazują podobny wpływ. Jedyną znaczącą różnicą w skutkach wynika z zakresu kontroli, jakiej poddaje się środki operacyjne mające wpływ na bezpieczeństwo samolotów. W tym względzie warianty polityczne nr 2 i 3 można uznać za w znacznym stopniu równoważne.
- W odniesieniu do środowiska wariant polityczny nr 4 wyraźnie wyróżnia się stosunkowo wysokim potencjałem do wywierania negatywnych skutków związanych z kompromisowym rozwiązaniem dotyczącym środków operacyjnych w zakresie hałasu i zmiany klimatu. Warianty polityczne nr 2 i 3 ponownie można uznać za w znacznym stopniu porównywalne pod względem wpływu na środowisko.

Tabela 2: Tabela podsumowująca skutki w porównaniu z wariantem politycznym nr 1

	<i>Wariant polityczny nr 2</i>	<i>Wariant polityczny nr 3</i>	<i>Wariant polityczny nr 4</i>
<i>Wpływ na wdrożenie zrównoważonego podejścia</i>	Średni	Średni	Wysoki
<i>Skutki ekonomiczne</i>			
<i>Wpływ na:</i>			
efektywne funkcjonowanie europejskiej sieci lotniczej	Niski	Niski	Niski
porty lotnicze	Średni	Średni	Niski
operatorów statków powietrznych	Niski	Niski	Średni
producentów kadłubów i silników lotniczych	Średni	Średni	Neutralny
koszty administracyjne	Do 1 800 000 euro rocznie	Do 3 000 000 euro rocznie	Do 4 200 000 euro rocznie
budżet UE	Niski	Średni	Wysoki
stosunki międzynarodowe	Wysoki	Niski	Średni
<i>Skutki społeczne</i>			
Wpływ na zarządzanie i uczestnictwo	Wysoki	Wysoki	Wysoki
Wpływ na poziom i warunki zatrudnienia	Niski	Niski	Niski
Wpływ na bezpieczeństwo	Niski	Średni	Średni

Skutki środowiskowe

Wpływ na poziom hałasu	Neutralny	Neutralny	Neutralny
Wpływ na zmianę klimatu	Średni	Średni	Neutralny

Legenda:

Skutki negatywne zaznaczono pogrubioną kursywą na ciemnopomarańczowym tle.

Wyrażenie „WYSOKI” wskazuje na wysokie prawdopodobieństwo znaczących skutków. Wyrażenia „ŚREDNI” i „NISKI” oznaczają mniejsze prawdopodobieństwo wywołania znaczących skutków. W każdym przypadku wielkość oddziaływania zależy od środków wybranych według uznania organów lokalnych i krajowych oraz operatorów statków powietrznych.

6. PORÓWNANIE WARIANTÓW

6.1. Spójność

20. Jak wskazano powyżej, wariant polityczny nr 3 jest najbardziej spójnym działaniem utrzymującym stan delikatnej równowagi dla osiągnięcia szczegółowych celów politycznych. W ramach tego wariantu nie przewiduje się żadnego znaczącego negatywnego wpływu, więc reprezentuje on najkorzystniejsze kompromisowe rozwiązania w sektorze gospodarczym, społecznym i środowiskowym.

6.2. Skuteczność

21. W tabeli 3 przedstawiono zwięzły przegląd skuteczności wariantów politycznych w odniesieniu do szczegółowych celów politycznych określonych w sekcji 3. Z danych tych wynika, że pod względem skuteczności nie można ustalić wyraźnej priorytetowej pozycji. Niemniej jednak wydaje się, że wariant polityczny nr 3 jest najbardziej zrównoważony, gdyż zapewnia pakiet działań najbardziej odpowiedni dla osiągnięcia wyznaczonych celów.

22. W przypadku celu obejmującego zasady dotyczące marginalnie zgodnych samolotów skuteczność zamierzonych wariantów politycznych jest uzależniona od poziomu ambicji w odniesieniu do emisji hałasu przez samoloty. Oczekuje się, że w tym względzie najwyższą ocenę uzyska wariant polityczny nr 2, gdyż zmieniona definicja marginalnie zgodnych samolotów jest najbardziej restrykcyjna i obejmuje samoloty, które pod względem emisji hałasu nie spełniają normy zgodnej z rozdz. 3 -12 EPNdB, a więc zbliżają się do samolotów spełniających normę zgodną z rozdz. 4. Wariant polityczny nr 4 charakteryzuje się najniższą skutecznością, gdyż jest najmniej ambitny w odniesieniu do emisji hałasu przez samoloty; wariant polityczny nr 2 został oceniony wyżej niż wariant nr 3.

23. W przypadku celu obejmującego konsekwentne wprowadzanie ograniczeń działalności w portach lotniczych UE skuteczność planowanych wariantów politycznych jest uzależniona od zakresu dokonanej kontroli jakości. W tym względzie największe możliwości oferuje wariant polityczny nr 4. W tym przypadku korzyści są wynikiem skoncentrowania znacznie większej uwagi na ramach proceduralnych, w szczególności przy uwzględnieniu ważnej roli Komisji w zakresie kontroli jakości procedury oceny. Komisja będzie kierować przebiegiem obowiązkowej kontroli i decydować o przyznaniu wcześniejszego zezwolenia w odniesieniu do każdego zamierzonego ograniczenia działalności w portach

lotniczych UE. W porównaniu z wariantem politycznym nr 4 wariant nr 3 jest mniej skuteczny ze względu na brak systematycznej kontroli jakości. Jednak dzięki temu Komisja podczas kontroli jakości będzie mogła skupić się na najbardziej problematycznych ograniczeniach działalności. Oczekuje się, że wariant polityczny nr 2 będzie zdecydowanie najmniej skuteczny, gdyż kontrola jakości procedury oceny będzie przeprowadzana *ex post* w trybie postępowania w sprawie naruszenia przepisów.

Tabela 3: Skuteczność planowanych wariantów politycznych w odniesieniu do szczegółowych celów politycznych

<i>Szczegółowe cele polityczne</i>	<i>Wariant polityczny nr 1</i>	<i>Wariant polityczny nr 2</i>	<i>Wariant polityczny nr 3</i>	<i>Wariant polityczny nr 4</i>
Wprowadzenie w życie szczegółowych zasad dotyczących marginalnie zgodnych samolotów poprzez następujące działania: zmiana przestarzałej definicji marginalnie zgodnych samolotów wybór odpowiedniego okresu wycofywania	Neutralna	Wysoka	Średnia	Niska
Zapewnienie rozważenia podobnych ograniczeń działalności w portach lotniczych o zasadniczo porównywalnych problemach z hałasem w jednolity sposób, poprzez podjęcie następujących działań: wyjaśnienie i specyfikacja sposobu przeprowadzenia procedury oceny hałasu wzmocnienie ram proceduralnych prowadzących do wprowadzenia ograniczeń działalności	Neutralna	Niska	Średnio wysoka	Wysoka

6.3. Efektywność

24. Przy uwzględnieniu faktu, że inicjatywa będąca przedmiotem wniosku ma charakter proceduralny, całkowity koszt planowanych wariantów politycznych obejmuje koszty administracyjne i koszty dla budżetu UE.
25. W świetle szczegółowych szacunków przedstawionych powyżej wydaje się, że wariant polityczny nr 2 jest najbardziej efektywny, gdyż spowodowałby najmniejszy wzrost kosztów administracyjnych. W ocenie tej nie wzięto jednak pod uwagę potencjalnych kosztów sporów międzynarodowych na rynku lotniczym o wysokim stopniu globalizacji, które mogą mieć negatywne skutki dla unijnych operatorów statków powietrznych.

6.4. Wnioski

26. W świetle przytoczonych argumentów preferowanym wariantem jest wariant polityczny nr 3. Wydaje się, że jest on najbardziej odpowiednim wariantem politycznym dla osiągnięcia celów określonych w sekcji 3, w szczególności w odniesieniu do spójności.

7. MONITOROWANIE I OCENA

27. Komisja należy oceni rozporządzenie i podda je analizie po upływie pięciu lat od jego przyjęcia. Poza dowodami uzyskanymi w indywidualnych przypadkach w ramach kontroli lub procedury odwoławczej Komisja będzie stale monitorować pakiet kluczowych wskaźników i podda je aktualizacji w celu śledzenia skuteczności rozporządzenia.

Tabela 4: Monitorowanie wskaźników

<i>Kluczowe wskaźniki</i>	<i>Definicja</i>	<i>Opis</i>
<i>Monitorowanie poziomu emisji hałasu przez samoloty oraz jakości polityk zarządzania hałasem</i>		
<i>Certyfikacja hałasu</i>	Wskaźnik określa poziom emisji hałasu przez samolot.	Wskaźnik monitoruje postęp w poziomie emisji hałasu przez samolot.
<i>Liczba operacji wykonywanych przez marginalnie zgodne samoloty</i>	Wskaźnik określa liczbę lotów wykonanych przez marginalnie zgodne samoloty w regionie podlegającym ECAC (ewentualnie z podziałem na porty i linie lotnicze).	Wskaźnik przedstawia tendencje w korzystaniu z marginalnie zgodnych samolotów.
<i>Przegląd ograniczeń działalności oraz różnych środków łagodzących skutki hałasu</i>	Nowy wskaźnik połączy informacje pochodzące z planów działania w zakresie hałasu oraz planów skuteczności działania w zakresie jakości środków łagodzących skutki hałasu.	Wskaźnik ujawni jakość procedury oceny poziomu hałasu.