



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 15.2.2008  
KOM(2008) 66 v konečnom znení

**SPRÁVA KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU**

**Prevádzkové obmedzenia podmienené hlukom na letiskách EÚ**

**(Správa o uplatňovaní smernice 2002/30/ES)**

## 1. ÚVOD

Hluk spôsobovaný lietadlami bol citlivou otázkou pre obyvateľov oblastí v blízkosti letísk odvtedy, čo sa v šesťdesiatych a sedemdesiatych rokoch minulého storočia začali vo veľkej miere využívať prúdové lietadlá. To viedlo vlády a výrobné odvetvie k úsiliu trvalo znížiť hladinu hluku jednotlivých lietadiel, najmä dosiahnutím dohody na globálnej úrovni (ICAO - Medzinárodná organizácia civilného letectva) o zavedení čoraz prísnejších noriem – proces, ktorý viedol k stanoveniu tzv. noriem pre lietadlá uvedených v kapitolách 2, 3 a 4. Súčasnú osobnú prúdové lietadlá sú preto podstatne tichšie ako ich predchodcovia.

Na základe dohody, ktorá sa dosiahla v rámci ICAO o zákaze starších a hlučnejších prúdových lietadiel vyhovujúcich kapitole 2, úplný zákaz lietadiel vyhovujúcich kapitole 2 nadobudol účinnosť v EÚ od apríla 2002.

Rada ICAO prijala v júni 2001 novú certifikačnú normu (zväzok 1 kapitola 4 v prílohe 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve), ktorou sa stanovujú normy hluku pre nové lietadlá uvádzané do prevádzky od 1. januára 2006. Nestanovil sa však žiadny časový harmonogram na vyradovanie lietadiel vyhovujúcich kapitole 3.

Nevypracovanie časového harmonogramu má za následok dodatočný tlak na prevádzkové obmedzenia s cieľom obmedziť hluk na letiskách. Hoci normy hluku uplatňované na jednotlivé lietadlá sa sprísnilo, rastúca úroveň leteckej prepravy a pravidelnejšia prevádzka na čoraz väčšom počte letísk naďalej vyvoláva obavy miestnych obyvateľov. V dôsledku toho existuje potreba doplnujúcich prevádzkových obmedzení na jednotlivých letiskách s cieľom obmedziť vplyv hluku z lietadiel počas najcitlivejších období (večer, noc a víkend), alebo obmedziť používanie starších, hlučnejších lietadiel, ktoré len limitovane spĺňajú podmienky kapitoly 3.

Spoločenstvo prijala 26. marca 2002 smernicu 2002/30/ES o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva<sup>1</sup>. Smernica umožňuje členským štátom zaviesť na jednotlivých letiskách nové prevádzkové obmedzenia týkajúce sa najmä lietadiel, ktoré len limitovane spĺňajú podmienky kapitoly 3, za predpokladu, že tak urobia v súlade s takzvaným „vyváženým prístupom“ stanoveným v uzneseniach zhromaždenia ICAO A33-7 a A35-5. V tom istom roku EÚ prijala smernicu 2002/49/ES<sup>2</sup>, ktorou sa vyžaduje, aby sa zaviedli strategické mapy hluku a akčné plány okolo veľkých civilných letísk<sup>3</sup>, ako aj v aglomeráciách s viac ako 100 000 obyvateľmi s cieľom zabrániť a predchádzať škodlivým vplyvom (vrátane podráždenia) spôsobovaným hlukom z leteckej prepravy alebo ich znížiť. V roku 2009 Komisia predložila Európskemu parlamentu a Rade samostatnú správu o uplatňovaní uvedenej smernice. EÚ prijala v roku 2006 obnovenú stratégiu trvalo udržateľného rozvoja<sup>4</sup>, ktorej cieľom je „znížiť dopravný hluk tak pri zdroji, ako aj zmierňujúcimi opatreniami, aby sa zabezpečil minimálny dosah celkových úrovní expozície na zdravie.“

---

<sup>1</sup> Smernica 2002/30/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. marca 2002 o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách spoločenstva (Ú. v. ES L 85, 28.3.2002, s. 40).

<sup>2</sup> Smernica 2002/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12).

<sup>3</sup> V súčasnosti patrí do rozsahu pôsobnosti smernice 2002/49/ES 76 letísk, ktoré určili členské štáty.

<sup>4</sup> Rada Európskej únie, dok. 10117/06, 9. júna 2006.

V článku 14 smernice 2002/30/ES sa od Komisie vyžaduje, aby najneskôr do piatich rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice podala Európskemu parlamentu a Rade správu o jej uplatňovaní. Ďalej sa v ňom uvádza, že správu Komisie majú v prípade potreby doplniť návrhy na revíziu smernice. Hlavným cieľom tejto správy je naznačiť, do akej miery sa dosiahol cieľ smernice a v akom rozsahu k tomu prispelo jej uplatňovanie. Obsahuje preto posúdenie efektívnosti smernice, v ktorom sa osobitný dôraz kladie na určenie, či je potrebné revidovať platnú definíciu „limitovane vyhovujúceho lietadla“ stanovenú v článku 2 písm. d) (t. j. plnenie certifikačných limitov stanovených v kapitole 3 kumulovaným rozpätím maximálne 5 EPNdB<sup>5</sup> – tzv. lietadlo „mínus 5“) v prospech prísnejších požiadaviek.

V snahe uviesť túto diskusiu do kontextu táto správa posudzuje zmeny v hlukovej klíme Spoločenstva od roku 2002 a skutočnosť, do akej miery k týmto zmenám prispel regulačný rámec smernice. Táto kvantitatívna a kvalitatívna práca si vyžiadala podrobný súpis opatrení, ktoré sa už prijali alebo sa plánujú prijať na letiskách v rámci smernice.

## 2. VYVÁŽENÝ PRÍSTUP

Smernica vyžaduje od členských štátov, aby „prijali vyvážený prístup pri riešení problémov hluku na (svojich) letiskách (článok 4 ods. 1). „vyvážený prístup“<sup>6</sup> znamená „prístup, podľa ktorého členské štáty preskúmajú dostupné opatrenia na riešenie problémov s hlukom na letiskách na ich území, t. j. predvídateľné vplyvy zníženia hluku lietadiel pri zdroji, plánovanie a využitie krajiny, prevádzkových postupov a prevádzkových obmedzení týkajúcich sa zníženia hluku“ (článok 2 písm. g)).

Smernica je čiastočne koncipovaná tak, aby určovala okolnosti, za ktorých môžu členské štáty zaviesť obmedzenie týkajúce sa limitovane vyhovujúcich lietadiel v súlade s usmerneniami ICAO a súčasne prispieť k celkovému cieľu zabrániť zhoršeniu hlučnosti a obmedziť alebo znížiť počet ľudí výrazne postihnutých škodlivými vplyvmi hluku lietadiel.

Právo jednotlivých letísk obmedziť prevádzku limitovane vyhovujúcich lietadiel uvedených v kapitole 3 v rámci vyváženého prístupu bolo medzinárodne akceptované ako reakcia na sťažnosti niektorých členov ICAO so zreteľom na nariadenie (ES) č. 925/1999<sup>7</sup> (takzvané nariadenie „o prístrojoch na zníženie hluku“). Toto nariadenie zakázalo vstup do Spoločenstva „znovu certifikovaným“ lietadlám definovaným ako lietadlá, ktoré spĺňajú podmienky kapitoly 3 len svojím vybavením prístrojmi na zníženie hluku. Nadobudnutím účinnosti smernice bolo nariadenie zrušené, pretože smernica umožňovala členským štátom zakázať limitovane vyhovujúce lietadlá na jednotlivých letiskách.

---

<sup>5</sup> Skutočný vnímaný hluk v decibeloch.

<sup>6</sup> Pozri článok 2 písm. g) smernice 2002/30/ES.

<sup>7</sup> Nariadenie (ES) č. 925/1999 z 29. apríla 1999 o registrácii a prevádzke civilných podzvukových prúdových lietadiel v rámci Spoločenstva, ktoré boli modifikované a znovu certifikované ako lietadlá spĺňajúce normy zväzku I časť II kapitoly 3 prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, tretie vydanie (júl 1993), Ú. v. ES, 4.5.1999, s. 1.

### 3. VÝKLAD SMERNICE

Na základe odpovedí z 52 letísk<sup>8</sup> je evidentné, že nie všetky letiská vykladajú ustanovenia smernice rovnako.

Povinnosti uložené letiskám sa zdajú byť dosť jasné: ak sa orgány snažia zaviesť nové prevádzkové obmedzenia týkajúce sa civilných podzvukových prúdových lietadiel po 28. marci 2002, smernica od nich vyžaduje, aby prijali vyvážený prístup a ohraničili obmedzenia na nevyhnutnú mieru. Okrem toho členské štáty, ktoré zavádzajú obmedzenia, sa musia riadiť určitými postupmi súvisiacimi so správou o zavedení, posudzovaním a realizáciou. Počas tohto procesu sa predpokladaný vplyv obmedzení musí kvantifikovať.

Pokiaľ ide o to, čo smernica povoľuje a čo zakazuje, zdá sa, že existujú dve oblasti pochybností:

- (1) niektoré letiská pociťujú, že je ťažké naznačovať, čo sa dosiahlo samotnou smernicou, pretože mnohé z toho, čo je podľa smernice povolené, bolo už beztak povolené podľa vnútroštátneho práva, a mnohé obmedzenia zaviedli členské štáty pred rokom 2002;
- (2) iné letiská majú pocit, že smernica výslovne nezakazuje nijakú konkrétnu formu reštrikcie.

---

<sup>8</sup> Pohovory s letiskami vykonali pre Európsku komisiu konzultanti MPD.

#### 4. VPLYVY SMERNICE

Väčšina prevádzkovateľov letísk uviedla, že smernica priamo neovplyvnila riadenie hluku v okolí ich letísk. Niektoré letiská uviedli, že to, čo smernica umožňuje, bolo možné už v rámci vnútroštátneho práva. To platí predovšetkým pre letiská v Nemecku a Spojenom kráľovstve. Jedno nemecké letisko tiež uviedlo, že hoci smernica povoľuje obmedzenia lietadiel limitovane vyhovujúcich kapitole 3, niektoré dvojstranné dohody o leteckej preprave zakazujú zavádzanie takých opatrení.

Viacere letiská uviedli, že smernica urobila proces riadenia hluku okolo letísk namáhavejším v dôsledku požiadaviek svojej prílohy 2. Táto príloha vyžaduje konzultáciu a posúdenie nákladov a prínosov alternatívnych prostriedkov znižovania hluku okolo letísk.

Dve letiská hovorili o obave, že po zavedení opatrení by ich letecké spoločnosti mohli žalovať argumentujúc tým, že požiadavky prílohy 2 by sa v plnom rozsahu nedodržiavali.

Niektoré letiská uviedli, že hoci smernica nemala priamy vplyv na riadenie hluku, nepriamo k tomu prispela z viacerých dôvodov:

- smernica poslúžila ako užitočný kontrolný zoznam na zvýraznenie všetkých potenciálnych dostupných opatrení;
- dôraz, ktorý smernica kladie na činnosť jednotlivých letísk, uľahčil zavedenie obmedzení;
- smernica pomohla vytvoriť ovzdušie dôvery medzi zainteresovanými stranami;
- smernica zaviedla rovnosť šancí;
- smernica tiež zvýšila povedomie o možných krokoch a správnych postupoch medzi stredne veľkými a malými letiskami (na ktoré sa uplatňovanie smernice nevzťahuje).

Jedným z cieľov smernice bolo umožniť riadenie hluku okolo letísk, ktoré majú osobitné problémy s hlukom. Skutočnosť, či letiská majú takéto problémy, mohla čiastočne závisieť od toho, aké kroky boli povolené už podľa ich vnútroštátnych právnych predpisov. Krajiny, ktoré už mali vnútroštátne právne predpisy umožňujúce letiskám riadiť hluk, využívali smernicu v menšej miere než letiská bez takého rámca. No na tých letiskách, kde vnútroštátne právne predpisy neboli účinné, mohla smernica prispieť k riadeniu hluku.

#### 5. ZAVEDENÉ OPATRENIA

Opísané sú obmedzenia týkajúce sa lietadiel limitovane vyhovujúcich kapitole 3, uvádzaných v ďalšom ako lietadlá „mínus 5“, na základe kumulatívneho rozpätia (definovaného v smernici) 5 dB(A), ako aj obmedzenia týkajúce sa lietadiel s kumulatívnym rozpätím 8 dB(A) alebo viac, nočné časové obmedzenia a používanie hlukových rozpočtov, vrátane vplyvov, ktoré tieto rozličné obmedzenia môžu mať na dopravu. Rozličné zavedené opatrenia sa však môžu do určitej miery prekrývať, pretože jednoznačné rozdelenie nie je vždy možné.

## 5.1. ZAVEDENÉ OPATRENIA „MÍNUS 5“

Pravidlá neprevádzkovať lietadlá „mínus 5“ zaviedli len dve letiská.

Len štyri letiská uviedli, že zaviedli čiastočné obmedzenia<sup>9</sup> na prevádzku lietadiel „mínus 5“ v rámci smernice, a opísali ich. Patria medzi ne:

- tri letiská, ktoré zaviedli nočné zákazy pre lietadlá „mínus 5“ a
- jedno letisko, ktoré zakázalo lietadlá „mínus 5“ na nových linkách (určitý druh pravidla nespočítavania, možno ako predchodca pravidla neprevádzkovania).

Ale spomedzi letísk, ktoré nezaviedli takéto zákazy alebo obmedzenia, viac ako 10 buď rozhodne očakávalo, že tak urobia, alebo zvažovalo, či ešte zvažuje, že tak urobia, alebo uviedlo, že by tak mohli urobiť za určitých okolností. Vyskytli sa aj dva osobitné prípady (dve mestské letiská).

Spomedzi tých letísk, ktoré rozhodne očakávali, že zavedú takéto opatrenia, jedno letisko očakáva, že úplný zákaz lietadiel „mínus 5“ nahradí „čoskoro“ predsmernicový zákaz týkajúci sa lietadiel vybavených prístrojmi na zníženie hluku<sup>10</sup>, a jedno letisko (EHP) používa predsmernicové vnútroštátne právne predpisy na zákaz prevádzkovania lietadiel „mínus 5“ v noci s účinnosťou od roku 2008;

- jedno letisko zvažovalo zákaz lietadiel „mínus 5“, ale upustilo od tejto schémy potom, čo hlavný prevádzkovateľ typu limitovane vyhovujúcich lietadiel ich vhodne prístrojovo vybavil, takže zákaz sa stal zbytočným;
- tri letiská zvažujú obmedzenie lietadiel „mínus 5“ v súvislosti so svojimi akčnými plánmi hluku;
- dve letiská sa nazdávali, že by mali obmedziť lietadlá „mínus 5“, keby miestne orgány siahli k obmedzeniu ich činnosti ako cene za plánovaný rozvoj vzletovej a pristávacej dráhy;
- dve letiská sa nazdávali, že by „mohli“ obmedziť lietadlá „mínus 5“ bez uvedenia podmienok;
- dve mestské letiská prijímajú lietadlá na základe miestne meraných hladín hluku, aby splnili plánovacie požiadavky obmedzujúce prevádzku letiska z hľadiska absolútnych (a nie certifikovaných) hladín hluku; toto je príklad otázky zlučiteľnosti smernice s plánovacím právom v niektorých členských štátoch.

Členské štáty oznámili, že uplatňujú ustanovenia smernice v prípade týchto letísk:

---

<sup>9</sup> Článok 6 ods. 1 smernice povoľuje zavedenie „prevádzkových obmedzení čiastočného charakteru“ na nešpecifikované typy lietadiel ako súčasť prednostnej hierarchie akcií v rámci vyváženého prístupu predchádzajúcich stiahnutiu lietadiel limitovane vyhovujúcich kapitole 3 „ako krajnej možnosti“.

<sup>10</sup> Toto letisko tiež uviedlo, že prísnejšia definícia limitovane vyhovujúceho lietadla (t. j. mínus 8) by nebola väčšmi obmedzujúca, pretože platné obmedzenia na nočnú kvótu už boli prísnejšie.

Prevádzka lietadiel „mínus 5“ je v Paríži zakázaná v noci a bude zakázaná aj cez deň od roku 2008. Je to súčasť politiky zameranej na udržanie celkového obťažovania hlukom na úrovniach pozorovaných v rokoch 1999 - 2001.

Na londýnskych letiskách Spojeného kráľovstva bol zavedený nový nočný letový režim pokrývajúci obdobie rokov 2006 - 2012.

Na letisku Madrid-Barajas zaviedli od leta 2006 nový súbor obmedzení, ktoré zahŕňajú postupné sťahovanie lietadiel „mínus 5“ v rokoch 2007 až 2012, ako aj obmedzenia nočných letov.

Ostatné letiská neoznámili žiadne uložené obmedzenia (alebo vo výhl'ade) limitovane vyhovujúcich lietadiel „mínus 5“ v súvislosti so smernicou.

Jedno letisko uviedlo, že by bolo jasnejšie, keby sa medzi letiskami viac zosúladiť spôsob, akým definujú limitovane vyhovujúce lietadlo.

## **5.2. ZAVEDENÉ OBMEDZENIA: „MÍNUS 8“ A VIAC**

Niekoľko letísk zaviedlo alebo zvažuje zaviesť obmedzenia, ktoré presahujú mínus 5 dB(A). Len jedno letisko už zakázalo lietadlá „mínus 8“ ako také a tri letiská plánujú požiadať o ich stiahnutie z prevádzky:

- jedno letisko uplatňuje nočný zákaz na lietadlá „mínus 8“ od roku 2003;
- jedno (mestské) letisko ohlásilo zámer, že od roku 2010 povolí „len lietadlá vyhovujúce kapitole 4“;
- ďalšie mestské letisko uviedlo, že každý zákaz nočných letov by sa mal v budúcnosti zakladať na „kapitole 4“;
- jedno letisko ohlásilo zámer zakázať lietadlá „mínus 8“ do roku 2008, ak sa predtým ich absencia nedosiahne prirodzenou výmenou prístrojového vybavenia alebo dobrovoľnou spoluprácou.

## **5.3. ZAVEDENÉ OBMEDZENIA: NOC**

Čiastočné prevádzkové obmedzenia podmienené hlukom<sup>11</sup> nie sú nevyhnutne zamerané na konkrétne úrovne súladu s kapitolou 3. Napriek tomu sa smernica vzťahuje aj na takéto všeobecné opatrenia v zmysle požadovania formálneho posúdenia pred ich zavedením.

Štyri opýtané letiská (z ktorých tri sú mestskými letiskami<sup>12</sup>) sú v nočnom čase zatvorené. Jedno neopýtané letisko je známe ako letisko, ktoré uplatňuje zatváraciu hodinu. Okrem toho viaceré letiská sú zatvorené počas časti noci. Sedem letísk zakázalo počas noci lietadlá limitovane vyhovujúce kapitole 3, pričom jedno z nich v skutočnosti zakázalo lietadlá „mínus 8“ uvedené v kapitole 3. Okrem toho viaceré nemecké letiská povoľujú len lietadlá

---

<sup>11</sup> Ako je definované v článku 2 písm. e) smernice 2002/30/ES.

<sup>12</sup> Ako je definované v prílohe 1 k smernici 2002/30/ES.

z prémiového zoznamu<sup>13</sup>. Dost' veľký počet letísk má zavedený systém nočnej kvóty hluku. Niektoré letiská majú limity na nočný pohyb namiesto systému kvóty hluku. Približne dvadsať letísk uviedlo, že nemajú v nočnom čase žiadne osobitné obmedzenia okrem možného uzavretia konkrétnej štartovacej/pristávacej dráhy.

#### **5.4. HLUKOVÉ ROZPOČTY LETÍSK**

Popri obmedzeniach limitovane vyhovujúcich lietadiel alebo (čiastočných) nočných uzáverách sa za obmedzenie môže považovať aj uplatňovanie hlukových rozpočtov.

Hlukové rozpočty, na rozdiel od obmedzení v nočnom čase a obmedzení limitovane vyhovujúcich lietadiel, neobmedzujú priamo prevádzku konkrétneho lietadla, ale obmedzujú prístup pre celý lietadlový park. Hlukové rozpočty obmedzujú celkovú hladinu hluku počas určitého časového obdobia, ktoré môže byť stanovené sezónne alebo ročne. Ako také ich možno považovať skôr za obmedzenie prevádzky letiska než prevádzky leteckých spoločností.

Na druhej strane hlukové rozpočty skutočne obmedzujú prístup civilných podzvukových prúdových lietadiel na letisko. Hoci smernica zahŕňa aj hlukové rozpočty, nie je to zrejme pre všetky zainteresované strany.

Mnohé letiská uprednostňujú používanie hlukových rozpočtov pred prevádzkovými obmedzeniami týkajúcimi sa konkrétnych lietadiel. Nočné rozpočty sa najmä v Spojenom kráľovstve uplatňujú na mnohých letiskách.

#### **6. VPLYVY PREVÁDZKOVÝCH OBMEDZENÍ**

Niektoré letiská poskytli svoje pripomienky týkajúce sa vplyvu zavedených prevádzkových obmedzení.

Pokiaľ ide o možnosti premiestnenia, jedno letisko poznamenalo, že v dôsledku kombinácie svojej strategickej polohy a vysokého podielu na preprave medzi dvomi bodmi sa neobáva premiestnenia prevádzkovateľov. Na druhej strane, iné letisko uviedlo, že by zväžilo zákaz lietadiel limitovane vyhovujúcich kapitole 3, len keby bol povinný a keby sa uplatňoval na všetkých letiskách EÚ.

Vo väčšine prípadov letiská uviedli, že podľa ich názoru letecké spoločnosti reagovali používaním menej hlučných lietadiel a určitým presunom letov medzi nočným a denným časom v prípade čiastočných obmedzení.

Iba jedno letisko uviedlo, že zavedené obmedzenia viedli k menšiemu počtu ponúkaných služieb a frekvencií.

S touto otázkou súvisí skutočnosť, že uložené obmedzenia nie sú vždy skutočnými obmedzeniami v „praktickom zmysle“. Na jednom letisku bolo obmedzenie lietadiel

---

<sup>13</sup> Zoznam zostavený nemeckým spolkovým ministerstvom dopravy, ktorý poskytuje ďalšiu klasifikáciu lietadiel v rámci kapitoly 3. Lietadlo uvedené v tomto zozname je zvýhodnené oproti lietadlu, ktoré v zozname nie je, keďže má menej letových obmedzení a / alebo sa mu účtujú nižšie pristávacie a odletové poplatky.



limitovane vyhovujúcich kapitole 3 preventívne s cieľom ukázať miestnej komunite jeho angažovanosť v otázke riadenia hluku a odradiť všetkých potenciálnych prevádzkovateľov. Na inom letisku je skutočná hladina hluku nižšia ako polovica kvóty hladiny hluku. Na druhej strane existujú aj letiská, ktoré zľavujú zo svojich environmentálnych limitov, keď ich začínajú priveľmi obmedzovať.

## 7. ODVETVIE PREVÁDZKY LIETADIEL

Odvetvie prevádzky lietadiel považuje smernicu za ochranu pred používaním prevádzkových obmedzení ako prvou možnosťou a ako záruku rozumného časového harmonogramu pre svoje zavádzanie obmedzení, ako aj náležitého posúdenia nákladov a prínosov takých obmedzení.

Niektoré typy prevádzkovateľov akoby považovali aspekty marginálnych obmedzení smernice v svojom prípade takmer za irelevantné, keďže ekonomické tlaky obchodnej činnosti ich už prakticky prinútili dospieť k zloženiu parku lietadiel vyhovujúcemu kapitole 4 „prirodzenou“ výmenou. Iné sektory odvetvia by uprednostnili maximálnu ochranu pred obmedzeniami v smernici, ktorá by umožnila, aby „prirodzená“ výmena prebehla svojou cestou.

Odvetvie expresných prepravcov zdôraznilo útvárom Komisie, že by uvítalo revíziu smernice s cieľom prekonať určité ťažkosti spojené s vymedzeniami a výkladom, ako aj zvýšiť a objasniť ochranu, ktorú by im podľa ich názoru smernica mala ponúkať. Usudzujú, že obmedzenia – vrátane čiastočných obmedzení – lietadiel vyhovujúcich kapitole 4 by mali byť osobitne zakázané (porovnaj článok 6 ods. 2 pre mestské letiská) vzhľadom na to, že podľa ich názoru napríklad prevádzkové obmedzenia a pokuty založené na hladinách hluku by mohli účinne znemožniť alebo obmedziť nočné lety lietadiel vyhovujúcich kapitole 4. Považujú prevádzkové obmedzenia (ako je stanovenie monitorovaných limitov hluku a prednostných vzletových a pristávacích dráh) za potenciálnu „sivú oblasť“ vyžadujúcu vysvetlenie, aby sa tak zabránilo možnému obchádzaniu požiadavky článku 4 ods. 4 zakladať obmedzenia na certifikovanom hluku a tak účinne zakázať diskriminačné obmedzenia, aj keď nie sú takto navrhnuté.

## 8. MIESTNE A REGIONÁLNE ORGÁNY

Na základe procesu hodnotenia smernice miestne a regionálne orgány, ako aj viaceré združenia predložili svoje odporúčania<sup>14</sup>. Vo všeobecnosti sú tieto odporúčania oveľa širšie než prevádzkové odporúčania, ktoré predpokladá smernica.

V súvislosti s organizáciou prevádzky letísk a nočných letov v podstate odporúčajú, aby sa:

- venovalo viac pozornosti hustote obyvateľstva pri určovaní dráh letov a maximálne využívali nové nízkohlukové prevádzkové postupy, ako je metóda plynulého klesania
- lepšie zohľadňovali normy hluku Svetovej zdravotníckej organizácie<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Pozri napríklad: [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> Pozri pripravované usmernenia o hluku v nočnom čase na:  
[http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721\\_1](http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1)

- zaviedli kompenzačné politiky pre obyvateľstvo najviac vystavené hluku
- vzali do úvahy želania a očakávania miestnych skupín prostredníctvom lepšej informovanosti, účasti verejnosti a mediácie

Zastávajú názor, že hoci problémy spôsobené obťažovaním obyvateľstva hlukom z nočných letov sa môžu líšiť od jedného európskeho letiska k druhému, cieľené zatváracie hodiny a prevádzkové obmedzenia musia byť stredobodom záujmu vnútroštátnej politiky a politiky EÚ, aby sa zabránilo rušeniu spánku obyvateľstva žijúceho pod dráhami letov.

Pozornosť sa upriamuje aj na dôležitosť otázky, ako zabrániť upadaniu miest, ktoré je občas miestnym výsledkom rozvoja letísk. Odporúča sa, aby sa hospodársky rozvoj periférnych oblastí miest neoddeľoval od sociálneho rozvoja týchto oblastí. To presahuje zohľadňovanie priaznivých hospodárskych vplyvov ako kompenzácie za hlukové a atmosférické znečisťovanie: musia sa nájsť spôsoby ako zabrániť ochudobňovaniu, ktoré je občas miestnym výsledkom rozvoja letísk.

## 9. LIMITOVANE VYHOVUJÚCE LIETADLÁ V LIETADLOVOM PARKU

Celkový počet limitovane vyhovujúcich lietadiel využívajúcich letiská Spoločenstva je pomerne nízky.

Okrem toho je pravdepodobné, že európske letiská využíva menej limitovane vyhovujúcich lietadiel zo zámoria vykonávajúcich dopravu na krátkych trasách (hoci môžu prilietavať zo Spoločenstva alebo z krajín susediacich s Európou). Niektoré spoločnosti využívajú na svoje európske operácie aj lietadlá registrované v zahraničí.

Napriek tomu, ak chceme dať limitovanosť do kontextu, je užitočné ukázať pomerné počty generických typov lietadiel, ktoré možno definovať ako limitovane vyhovujúce. Táto analýza sa uvádza v tabuľke 1.

Tabuľka 1: Prúdové lietadlá vyhovujúce kapitole 3 v kontexte lietadlového parku

Limitovanosť:	Prúdové lietadlá identifikované ako vyhovujúce kapitole 3						Celkový park prúdových lietadiel (všetky typy)
	-0 až -5	-5 až -8	-8 až -10	-0 až -10 ďalej nepride- liteľné	Spolu podľa kapitoly 3	* Neidentifikované lietadlá	
ES, EHP a Švajčiarsko	49 1,0 %	151 3,2 %	245 5,2 %	107 2,3 %	552 11,8 %	72 1,5 %	4.676 100,0 %
Európa	376 6,1 %	219 3,6 %	312 5,1 %	135 2,2 %	1042 17,0 %	498 8,1 %	6.143 100,0 %
Svet	1201 5,6 %	671 3,1 %	1460 6,8 %	806 3,8 %	4138 19,4 %	1132 5,3 %	21.345 100,0 %

\* Neidentifikované lietadlá typov identifikovaných ako zahrňajúce značné počty lietadiel vyhovujúcich kapitole 3.

Zdroj: Analýza poradcov Lietadlových parkov JP a databáz DGAC a EASA.

Analýza vo všeobecnosti naznačuje, že lietadlový park, ktorý nevyhovuje kapitole 4, tvorí len pomerne malý podiel celkového lietadlového parku využívajúceho letiská EÚ.

Tieto počty naznačujú, že aj keby nijaké lietadlá s kumulatívnym rozpätím kapitoly 3 menším ako 10 dB už neboli povolené, malo by to vplyv len na pomerne malý podiel celkového počtu pristátí a odletov.

## 10. ODHAD VYSTAVENOSTI OBYVATEELSTVA HLUKU

Tabuľka 2 stanovuje na roky 2010 a 2015 tri možné scenáre postupného vyradovania z prevádzky limitovane vyhovujúcich lietadiel, ktoré boli vypracované ako prídavok k základnému prípadu pre tieto dva roky, takto:

- Základný prípad - Žiadna zmena smernice a spôsobu, akým ju vykladajú a uplatňujú letiská, a žiadna zmena v mixe lietadlového parku;
- Scenár 1 - Lietadlá pásma 1 postupne vyradované z prevádzky - účinné vyradovanie z prevádzky lietadiel limitovane vyhovujúcich kapitole 3 na letiskách Spoločenstva podľa smernice, t. j. tých, ktoré spĺňajú certifikačné limity kapitoly 3 len v rámci kumulatívneho rozpätia 5 dB(A);
- Scenár 2 - Lietadlá pásma 1 a 2 postupne vyradované z prevádzky - účinné vyradovanie z prevádzky lietadiel, ktoré spĺňajú limity kapitoly 3 len v rámci kumulatívneho rozpätia 8 dB(A);
- Scenár 3 – Lietadlá pásma 2 a 3 postupne vyradované z prevádzky - účinné vyradovanie z prevádzky lietadiel, ktoré spĺňajú limity kapitoly 3 len v rámci kumulatívneho rozpätia 10 dB(A), čím sa povoľuje len prevádzkovanie lietadiel vyhovujúcich kapitole 4.

Tabuľka 1: Odhady celkovej vystavenosti obyvateľstva hluku pre letiská Spoločenstva.

	Celkový počet obyvateľov v rámci Lden <sup>16</sup> 55dB (milióny)	Celkový počet obyvateľov v rámci Lnoc <sup>17</sup> 45dB (milióny)	Poznámka
2002	2,2	2,7	
2006	2,2	3,0	Od roku 2002 do roku 2006 vzrástol počet obyvateľov v rámci Lden 55dB o menej než 0,1milióna
Základ 2010	2,4	3,2	Od roku 2006 do roku 2010 vzrastie počet obyvateľov v rámci Lden 55dB o 10 %
Scenár 1 2010	2,3	3,1	4 % zníženie Lden oproti základnému prípadu 2 % zníženie Lnoc oproti základnému prípadu
Scenár 2 2010	2,3	3,1	5% zníženie Lden oproti základnému prípadu 3 % zníženie Lnoc oproti základnému prípadu
Scenár 3 2010	2,3	3,1	6% zníženie Lden oproti základnému prípadu 4 % zníženie Lnoc oproti základnému prípadu
Základ 2015	2,7	3,2	Od roku 2010 do roku 2015 vzrastie počet obyvateľov v rámci Lden 55dB o 9%
Scenár 1 2015	2,6	3,2	4 % zníženie Lden oproti základnému prípadu 2 % zníženie Lnoc oproti základnému prípadu

<sup>16</sup> Hlukový indikátor opisujúci priemerný hluk počas dňa, večera a noci (24-hodinové obdobie).

<sup>17</sup> Tento hlukový indikátor opisuje priemerný hluk v noci.

Scenár 2 2015	2,6	3,2	4 % zníženie Lden oproti základnému prípadu 2 % zníženie Lnoc oproti základnému prípadu
Scenár 3 2015	2,5	3,1	5% zníženie Lden oproti základnému prípadu 3 % zníženie Lnoc oproti základnému prípadu

Z uvedených výsledkov možno vyvodit' tieto všeobecné závery.

- Kontúry základného prípadu sa v rokoch 2002 až 2006 zväčšili len málo.
- Očakáva sa, že kontúry základného prípadu sa v rokoch 2006 až 2010 zväčšia spolu s celkovým zvýšením vystavenosti obyvateľstva hluku o 8 - 10 % počas uvedeného obdobia.
- Očakáva sa, že kontúry základného prípadu sa v rokoch 2010 až 2015 zväčšia spolu s celkovým zvýšením vystavenosti obyvateľstva hluku v rámci Lden 55 dB podľa očakávania približne o 9 % a obyvateľstva v rámci Lnoc 45 dB podľa očakávania približne o 2 % (menšie zvýšenie v dôsledku nočných obmedzení).
- Populácie vystavené hluku v rámci kontúr Lnoc 45 dB sú o 25 - 30 % väčšie ako v rámci Lden 55 dB.
- Scenár 1 poskytuje malé prínosy – zníženie počtu obyvateľov vystavených hluku približne o 4 % pre Lden 55 dB a o 2 % pre Lnoc 45 dB.
- Scenár 2 poskytuje podobné prínosy ako scenár 1 - zníženie počtu obyvateľov vystavených hluku približne o 4 - 5 % pre Lden 55 dB a o 2 - 3 % pre Lnoc 45 dB.
- Scenár 3 poskytuje podobné prínosy ako scenár 2 - zníženie počtu obyvateľov vystavených hluku približne o 4 - 5 % pre Lden 55 dB a o 3 - 4 % pre Lnoc 45 dB.

Účel číselných údajov v tabuľke 2 je zameraný skôr na celkový vplyv vystavenosti hluku limitovane vyhovujúcich lietadiel na letiskách Spoločenstva než na získanie presných odhadov vystavenosti obyvateľstva hluku. Väčšina letísk uviedla, že majú kontúry Lden a Lnoc a odhady obyvateľstva buď dokončené, pracujú na nich, alebo ich plánujú na neskoršie obdobie roka. Vzhľadom na požiadavky smernice 2002/49/ES sa dalo očakávať, že tieto kontúry oznámia Komisii do decembra 2007. Tieto harmonizované mapy hlučnosti by mali poskytovať podrobnejšie údaje a presnejšie odhady obyvateľstva, než aké boli schopné na účely tejto správy poskytnúť všetky letiská.

Podrobnejšia analýza trendov v emisiách hluku na piatich letiskách EÚ (Amsterdam, Lisabon, Glasgow, Toulouse, Varšava)<sup>18</sup> ukazuje, že tieto trendy sa môžu líšiť od jedného letiska k druhému. V týchto piatich štúdiách sa uvádza:

- Všetky letiská vykazujú zväčšenia oblasti kontúr v hypotéze nezmenenom mixe lietadlového parku. Tento rast predstavuje 5 až 15 % pre nadchádzajúce štvorročné obdobie (2006 až 2010) a 18 až 24 % pre obdobie rokov 2006 – 2015).
- Aj keď budú nahradené všetky lietadlá limitovane vyhovujúce kapitole 3, odhaduje sa, že kontúry Lden 55 dB sa zväčšia do roku 2015 o 13 až 20 %. Rast kontúr Lnoc 45 dB podľa tohto scenára sa pohybuje medzi 14 a 22 %.
- Vývoj oblasti kontúr Lden 55 je pre každé letisko veľmi podobný vývoju oblasti kontúr Lnoc 45 pre dané letisko. To sa zhoduje s tým, že rastúci trend hluku v nočnom čase prispieva k zvýšeniu celkovej hladiny hluku (Lden).
- Nahradenie všetkých lietadiel vyhovujúcich kapitole 3 lietadlami vyhovujúcimi kapitole 4 by znížilo rast kontúr Lden 55 približne o 4,5 až 6,5 percentuálneho bodu.
- Vplyv nahradenia všetkých lietadiel vyhovujúcich kapitole 3 lietadlami vyhovujúcimi kapitole 4 na kontúry Lnoc 45 sa značne odlišuje medzi prípadovými štúdiami letísk.
- Výsledky kolíšu medzi zníženým rastom o 1,5 až 7,0 percentuálneho bodu v závislosti od bežne uplatňovaného nočného režimu.
- Rozdiel v oblasti kontúr medzi nahradením všetkých lietadiel s rozpätím ### 5 dB s požiadavkami kapitoly 3 a všetkých lietadiel s rozpätím ### 8 dB je menší ako polovica percentuálneho bodu.

Stručne povedané, tieto prípadové štúdie potvrdzujú očakávanie, že oblasti kontúr sa, najmä v noci, značne zväčšia, pričom prirodzená výmena lietadlového parku znižuje tieto odhady. Ak bude lietadlový park pozostávať len z lietadiel vyhovujúcich kapitole 4, mohlo by to výrazne znížiť rast kontúr na niektorých letiskách v súvislosti s ich osobitnou miestnou situáciou.

## 11. ZÁVERY

- Smernicou sa zavádza harmonizovaná štruktúra vyváženého prístupu, navyše pomohla zabezpečiť, aby sa pri posudzovaní obmedzení zohľadnili všetky záujmy.
- Smernica sa však použila len v prípade obmedzeného počtu letísk; niektoré zainteresované subjekty zastávajú názor, že nie je dosť jasná, a niektoré členské štáty mali podobné ustanovenia v rámci vnútroštátneho práva už predtým, ako uvedená smernica nadobudla účinnosť.

---

<sup>18</sup> Štúdia MPD o hluku lietadiel (2007).

- Okrem toho vplyv so zreteľom na limitovane vyhovujúce lietadlá je obmedzený, pretože počet týchto lietadiel je pomerne malý v dôsledku ich prirodzenej výmeny.
- Všeobecnejšie, počet ľudí ovplyvnených hlukom, najmä v noci, sa zvýšil odvtedy, čo smernica nadobudla účinnosť, v dôsledku celkového zvýšenia počtu pohybov, a to i napriek možnosti zaviesť čiastočné obmedzenia.
- Predpokladáme, že počet ľudí ovplyvnených hlukom bude ďalej narastať, hoci situácia nemusí byť na všetkých letiskách rovnaká.
- Z tohto dôvodu Komisia chce preskúmať spôsoby vysvetľovania smernice 2002/30/ES a jej rozsahu pôsobnosti.
- Posúdi aj to, či sú potrebné zmeny v platnej smernici, napríklad vo vymedzení pojmu limitovane vyhovujúceho lietadla. Pritom bude brať do úvahy výsledok uvedených odhadov, ktoré predpovedajú, že rast počtu ľudí ovplyvnených hlukom by sa mohol znížiť prísnejším vymedzením pojmu limitovane vyhovujúceho lietadla.
- V roku 2009 Komisia posúdi uplatňovanie smernice 2002/49/ES, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku v okolí letísk, a predloží správu Európskemu parlamentu a Rade.

Komisia očakáva v najbližších 3 mesiacoch reakcie zainteresovaných subjektov a má v úmysle zahrnúť ich do predpokladaného preskúmania smernice.