



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 1.12.2011
SEK(2011) 1456 v konečnom znení

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

zhrnutie POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument k

**návrhu nariadenia o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení
podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva,
ktorým sa ruší smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2002/30/ES z 26. marca 2002
zhrnutie POSÚDENIA VPLYVU**

{KOM(2011) 828 v konečnom znení}

{SEK(2011) 1455 v konečnom znení}

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

zhrnutie POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument k

návrhu nariadenia o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva, ktorým sa ruší smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2002/30/ES z 26. marca 2002 zhrnutie POSÚDENIA VPLYVU

1. VYMEDZENIE PROBLÉMU

1. V rámci regulačného kontextu na základe záväzkov ICAO¹ a zásad subsidiarity a proporcionality podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii je smernica č. 2002/30/ES² (ďalej len „smernica“), pod záštitou smernice o environmentálnom hluku³, súčasťou „vyváženého prístupu“ k ochrane pred hlukom na letiskách EÚ.
2. Cieľom tejto smernice je uľahčiť zavedenie prevádzkových obmedzení jednotným spôsobom tak, aby sa obmedzil alebo znížil počet ľudí nepriaznivo ovplyvnených škodlivými účinkami hluku.
3. Na tento účel smernica stanovuje spoločný rámec pravidiel a postupov zavedenia prevádzkových obmedzení na letiskách EÚ, ktoré by ochraňovali životné prostredie okolo letísk takým spôsobom, ktorý je kompatibilný s požiadavkami vnútorného trhu, zvážením podobných prevádzkových obmedzení na letiskách so zhruba porovnateľnými problémami vo vzťahu k hluku.
4. Do spoločného rámca patria:
 - *pravidlá o tom, ako vo všeobecnosti realizovať proces posudzovania hluku*, ktorý je potrebné zohľadniť pred zavedením prevádzkových obmedzení podmienených hlukom. Prevádzkové obmedzenia sú definované ako opatrenia podmienené hlukom, ktoré obmedzujú alebo znižujú prístup civilných podzvukových lietadiel k letisku.

¹ V roku 2001 schválilo zhromaždenie Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ďalej len ICAO) koncept „vyváženého prístupu“ boja proti hluku. Vyvážený prístup organizácie ICAO ponúka politický rámec na zníženie hluku na letiskách nákladovo efektívnym spôsobom a pomocou obmedzení operácií nie ako prvej inštalácie, ale len po zvážení iných možných opatrení, t. j. zníženia pri zdroji, územného plánovania a riadenia, prevádzkových postupov týkajúcich sa zníženia hluku a prevádzkových obmedzení.

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2002/30/ES z 26. marca 2002 o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva (text s významom pre EHP). Ú. v. ES L 85, 28.3.2002, s. 40 – 46.

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku – Vyhlásenie Komisie na Zmierovacom výbore o smernici, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku.

- *špecifické pravidlá zavedenia prevádzkových obmedzení zamerané na stiahnutie limitovane vyhovujúcich lietadiel* (ďalej len MCA), ktoré sú najhlučnejšie v leteckej flotile. Smernica ich definuje ako lietadlá s kumulatívnou mierou do 5 decibelov vo vzťahu k limitom hlukovej certifikačnej normy kapitoly 3.
 - *postup*⁴, ktorý majú dodržiavať kompetentné orgány pri zavádzaní akéhokoľvek nového prevádzkového obmedzenia.
5. Z hľadiska výsledkov konzultácií so zainteresovanými stranami Komisia dospela k záveru, že, berúc do úvahy skutočné obmedzenia vyššie uvedeného opatrenia EÚ, pravidlá a postupy, ktoré ustanovuje smernica s ohľadom na spôsob, akým letiská EÚ zavádzajú obmedzujúce opatrenia, sa v súčasnosti nepoužívajú konzistentným spôsobom a ich vplyv je obmedzený. To je citeľné predovšetkým na dvoch úrovniach:
- Po prvé, špecifické pravidlá zavedenia prevádzkových obmedzení zamerané na stiahnutie limitovane vyhovujúcich lietadiel už nie sú účinné. V skutočnosti sa počet MCA časom pomerne zmenšil vďaka ich prirodzenej výmene prostredníctvom technického rozvoja. Definícia MCA je zastaraná a pridružené obdobie postupného vyradovania je nevhodné.
 - Po druhé, zainteresované strany oznámili, že v súčasnom právnom rámci sa prevádzkové obmedzenia posudzujú odlišne na letiskách so široko porovnateľnými problémami vo vzťahu k hluku, čo prináša potenciálne narušenie hospodárskej súťaže. Táto situácia je spôsobená tým, že existujúce pravidlá o tom, ako vo všeobecnosti realizovať proces posudzovania hluku, nie sú jasné a dostatočne presné. Aj existujúci postup na zavedenie prevádzkových obmedzení sa považuje za príliš slabý.

2. ANALÝZA SUBSIDIARITY

6. Smernica prispieva k riadnemu fungovaniu európskeho systému leteckej dopravy. Reaguje na ciele článkov 90 a 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).
7. Podľa článku 4 ZFEÚ musia byť opatrenia EÚ týkajúce sa prevádzkových obmedzení podmienených hlukom ako súčasť spoločnej politiky leteckej dopravy odôvodnené. V tomto prípade je preto potrebné rešpektovať zásadu subsidiarity, ktorá je stanovená v článku 5 ods. 3 Zmluvy o Európskej únii. To si vyžaduje vyhodnotenie dvoch aspektov.
8. Po prvé, vyhodnotenie toho, či by členské štáty nedokázali v dostatočnej miere dosiahnuť ciele navrhovaných opatrení v rámci svojich vnútroštátnych ústavných systémov, takzvaný „test nevyhnutnosti“. V tomto prípade sa zdôvodnenie zameriava na potrebu zabezpečiť, aby členské štáty implementovali pravidlá a postupy jednotným a účinným spôsobom, s cieľom poskytnúť subjektom EÚ a subjektom mimo EÚ rovnaké podmienky.
9. Po druhé, je potrebné zvážiť, či a ako je možné tieto ciele lepšie dosiahnuť prostredníctvom opatrení zo strany EÚ, takzvaný „test európskej pridanej hodnoty“.

⁴ Tento postup sa vzťahuje na oblasti, ako sú konzultácie so zainteresovanými stranami, predchádzajúce informácie Komisie a ostatných členským štátom a právo na odvolanie.

Pridaná hodnota EÚ by mala z hľadiska súčasnej iniciatívy pozostávať z vykonávacích opatrení, ktoré berú do úvahy situáciu na rôznych letiskách a zároveň zabezpečujú, aby sa prevádzkové obmedzenia podmienené hlukom zavádzali nákladovo efektívnym spôsobom na miestach, na ktorých si hluková situácia vyžaduje opatrenie, a aby sa našla vhodná, miestne prispôbená rovnováha medzi rôznymi dopravnými a environmentálnymi politikami. Akékoľvek individuálne opatrenie na úrovni členského štátu by mohlo ovplyvniť fungovanie vnútorného trhu.

3. CIELE INICIATÍVY EÚ

10. V rámci vyššie uvedeného špecifického regulačného rámca je *všeobecným politickým cieľom* tejto iniciatívy harmonizovať a ďalej posilniť spoločné pravidlá a postupy týkajúce sa zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách EÚ ako súčasť procesu ochrany pred hlukom.
11. Takto upravený spoločný rámec by podporoval najefektívnejšie riešenia vo vzťahu k hluku, ktoré sú navrhnuté na dosiahnutie cieľov kvality hluku tak, ako ich stanovujú pravidlá EÚ, národné alebo miestne pravidlá. To by malo prispieť aj k zastrešujúcemu cieľu politiky hluku týkajúcej sa vyhnutia sa, prevencie alebo zníženia škodlivých účinkov na prioritnom základe vrátane obťažovania spôsobeného vystavením sa environmentálnemu hluku⁵.
12. Vo svetle hlavných príčin zistených problémov je možné premietnuť všeobecný cieľ navrhovanej iniciatívy do *konkrétnejších cieľov*:
 - (1) Zefektívniť súbor pravidiel o MCA prepracovaním definície MCA a pridruženého ustanovenia o vyradovaní⁶;
 - (2) Zabezpečiť, aby sa prevádzkové obmedzenia na letiskách so široko porovnateľnými problémami vo vzťahu k hluku zväzili konzistentným spôsobom:
 - objasňovaním toho, ako realizovať proces posudzovania hluku;
 - posilňovaním procedurálneho rámca, ktorý vedie k zavedeniu prevádzkových obmedzení.
13. Aby bolo možné vyhodnotiť pokrok dosiahnutý pri plnení všeobecných a konkrétnych cieľov politiky, navrhujú sa nasledujúce *operačné politické ciele*:
 - pomer nových zatváracích hodín k celkovým prevádzkovým obmedzeniam by sa mal dostať na úroveň, ktorá je porovnateľná s úrovňou, ktorú dosiahnu iné hlavné hospodárske mocnosti do roku 2020, a zároveň by mal znížiť alebo aspoň obmedziť hladiny hluku, ktorým sú občania vystavení;

⁵ Pozri článok 1 smernice o environmentálnom hluku (2002/49/ES).

⁶ To by znamenalo prepracovanie článku 2 ods. d a článku 6 *Pravidiel zavádzania prevádzkových obmedzení zameraných na stiahnutie MCA*.

- všetky nové prevádzkové obmedzenia by mali obsahovať opatrenia zamerané na MCA s cieľom maximalizovať zníženie hluku.

4. POLITICKÉ MOŽNOSTI

14. Logika zostavenia politických možností odráža interakciu medzi dvoma problémami. Každá politická možnosť pozostáva z dvoch hlavných zložiek, z ktorých každá sa zaoberá jedným z týchto problémov. Okrem toho by mala každá politická možnosť udržať aspoň rovnakú hlučnosť, ktorá zodpovedá obvyklému scenáru (politická možnosť 1). Politické možnosti sa odlišujú intenzitou zásahu, ktorá je v závislosti od možnosti vyššia v prvom a nižšia v druhom probléme. Riešenie otázok, ktoré sa týkajú MCA (problém 1), bude viesť k menšiemu počtu a/alebo lepšie zameraným prevádzkovým obmedzeniam, ktoré ovplyvnia nelimitovane vyhovujúce (menej hlučné) lietadlá. Preto sa znižuje význam otázok súvisiacich so správnou implementáciou vyváženého prístupu (problém 2) pre tieto lietadlá.

Tabuľka č. 1: Mapovanie problémov, hnacích síl a cieľov

Konkrétne ciele	Politické možnosti		
	PM2	PM3	PM4
Zefektívniť konkrétne pravidlá o MCA:			
prepracovaním zastaranej definície MCA	Zmeniť definíciu MCA tak, aby obsahovala lietadlá, ktoré patria pod štandard -12 EPNdB kapitoly 3.	Zmeniť definíciu MCA tak, aby obsahovala lietadlá, ktoré patria pod štandard -10 EPNdB kapitoly 3.	Zmeniť definíciu MCA tak, aby obsahovala lietadlá, ktoré patria pod štandard -8 EPNdB kapitoly 3.
zvolením primeraného súvisiaceho obdobia vyraďovania	Úplné vyradenie povolené do 4 rokov	Úplné vyradenie povolené do 2 rokov	Úplné vyradenie povolené do 2 rokov
<i>Zabezpečiť, aby sa podobné prevádzkové obmedzenia na letiskách so široko porovnateľnými problémami vo vzťahu k hluku zväzili konzistentným spôsobom:</i>			
posilňovaním procedurálneho rámca, ktorý vedie k zavedeniu prevádzkových obmedzení.	Vytvorenie podpornej bunky na úrovni EÚ na zavedenie BA.	Vytvorenie podpornej bunky na úrovni EÚ na zavedenie BA.	Vytvorenie podpornej bunky na úrovni EÚ na zavedenie BA.
objasňovaním a špecifikovaním toho, ako realizovať proces posudzovania hluku,	Dodatočné pravidlá na rozsah konzultácie so zainteresovanými stranami	Dodatočné pravidlá na rozsah konzultácie so zainteresovanými stranami	Dodatočné pravidlá na rozsah konzultácie so zainteresovanými stranami
	Vyššia právna istota pri porušení predpisov	Právo COM na kontrolu s možným pozastavením až do chvíle, keď sa bude prepracované hodnotenie považovať	Povinná kontrola COM a predchádzajúci súhlas

15. Európske právne predpisy o hluku na letiskách majú v súčasnosti podobu smernice. Tento výber právneho nástroja čiastočne vedie k veľkým rozdielom v spôsobe zavádzania prevádzkových obmedzení v Európe.
16. Aby bolo možné riešiť uvedené problémy, politické možnosti 3 a 4 navrhujú udeliť Komisii právo kontroly. To je odôvodnené skutočnosťou, že ak sa nepreukáže nákladová efektívnosť prevádzkových obmedzení, berúc do úvahy iné nástroje boja proti hluku, Komisia by musela zabezpečiť, aby takéto opatrenie bolo pozastavené až do momentu správneho vykonania procesu posudzovania. Bolo by potrebné vypracovať transparentné kritériá, uplatniteľné a interpretované v celej EÚ, týkajúce sa možnosti pozastavenia prevádzkového obmedzenia.
17. Je tu aj skutočnosť, že politické možnosti obsahujú aktualizáciu definície MCA. Táto definícia by sa musela použiť rovnako vo všetkých členských štátoch ako technický štandard, ktorý odsúhlasia tie isté členské štáty v rámci organizácie ICAO. Premýšľanie o pravdepodobnej budúcnosti musí zmeniť túto definíciu, aby bolo možné udržať krok s vedeckým pokrokom a autonómnou obnovou leteckej flotily, všetky politické možnosti zabezpečujú možnosť aktualizácie definície MCA prostredníctvom delegovaného aktu zo strany príslušného výboru.
18. Na základe uvedeného argumentu by pravdepodobne bolo vhodnejším nástrojom na prenesenie politických zmien do právnych predpisov nariadenie.

5. POSÚDENIE VPLYVOV

19. Analýza vplyvov ukazuje, že tieto tri politické možnosti majú jasné ekonomické, sociálne a environmentálne vplyvy.

- Z ekonomického hľadiska sa zdá celkovo preferovanou politická možnosť 2, keďže obsahuje najmenšie zvýšenie administratívnych nákladov. Túto politickú možnosť je však možné z hľadiska medzinárodných vzťahov považovať za náročnú. Politická možnosť 3 by sa tomuto negatívnemu vplyvu na vonkajšie vzťahy vyhla, ale predstavovala by dodatočnú záťaž pre rozpočet EÚ. Administratívna záťaž v rámci tejto politickej možnosti by sa podobala záťaži v rámci politickej možnosti 1.
- Zo sociálneho hľadiska majú politické možnosti 2, 3 a 4 podobný vplyv. Jediný veľký rozdiel v účinkoch vyplýva z miery, do akej sú prevádzkové opatrenia, ktoré ovplyvňujú bezpečnosť lietadiel, kontrolované. V tomto ohľade je možné politické možnosti 2 a 3 považovať sa značne ekvivalentné.
- Pokiaľ ide o životné prostredie, politická možnosť 4 sa dá jasne odlíšiť na základe relatívne vysokého potenciálu negatívnych vplyvov súvisiacich s kompromisom medzi prevádzkovými opatreniami, ktoré sa zaoberajú riešením hluku, a zmenou klímy. Ešte raz opakujeme, že politické možnosti 2 a 3 možno vo všeobecnosti považovať za porovnateľné vo vzťahu k environmentálnym vplyvom.

Tabuľka č. 2: Zhrnutie vplyvov v porovnaní s politickou možnosťou 1

	<i>Politická možnosť 2</i>	<i>Politická možnosť 3</i>	<i>Politická možnosť 4</i>
<i>Vplyv na implementáciu vyváženého prístupu</i>	stredný	stredný	vysoký
Hospodárske vplyvy			
<i>Vplyv na:</i>			
efektívne fungovanie európskej siete leteckej dopravy	nízky	nízky	nízky
Letiská	stredný	stredný	nízky
prevádzkovateľov lietadiel	nízky	nízky	stredný
výrobcov nosných konštrukcií a leteckých motorov	stredný	stredný	neutrálny
administratívne náklady	Do 1 800 000 EUR/rok	Do 3 000 000 EUR/rok	Do 4 200 000 EUR/rok
rozpočet EÚ	Nízky	Stredný	Vysoký
medzinárodné vzťahy	Vysoký	nízky	stredný
Sociálne vplyvy			
Vplyv na výkon riadenia a účasť	vysoký	vysoký	vysoký
Vplyv na úroveň a podmienky zamestnanosti	nízky	nízky	nízky
Vplyv na bezpečnosť	nízky	stredný	stredný
Vplyvy na životné prostredie			
Vplyv na hluk	neutrálny	neutrálny	neutrálny

Legenda:

Negatívne vplyvy sú uvádzané tmavooranžovou farbou vo zvýraznenej kurzíve.

VYSOKÝ znamená vysokú pravdepodobnosť závažných vplyvov. STREDNÝ a NÍZKY znamená menšiu pravdepodobnosť vzniku závažných vplyvov. Vo všetkých prípadoch bude rozsah vplyvu závisieť od opatrení, ktoré boli zvolené na základe uváženia miestnych a vnútroštátnych orgánov a prevádzkovateľov lietadiel.

6. POROVNANIE MOŽNOSTÍ

6.1. Súdržnosť

20. Ako bolo uvedené vyššie, politická možnosť 3 je najkoherentnejším, starostlivo vyváženým opatrením na dosiahnutie konkrétnych politických cieľov. Na základe tejto politickej možnosti sa nepredpokladá žiadny významný negatívny vplyv, a preto predstavuje najmenší kompromis v hospodárskej, sociálnej a environmentálnej oblasti.

6.2. Účinnosť

21. Pokiaľ ide o cieľ súvisiaci s konzistentným zavádzaním prevádzkových obmedzení na letiskách EÚ, účinnosť plánovaných politických možností závisí od stupňa vykonanej kontroly kvality. Najlepšie možnosti v tomto ohľade poskytuje politická možnosť 4. Táto možnosť využíva výhody svojho oveľa lepšieho zamerania sa na procedurálny rámec, najmä s prominentnou úlohou Komisie pri kontrole kvality procesu posudzovania. Komisia bude v skutočnosti zodpovedať za povinnú kontrolu a predchádzajúce schválenie akýchkoľvek predpokladaných prevádzkových obmedzení na letiskách EÚ. V porovnaní s politickou možnosťou 4 je politická možnosť 3 menej účinná, pretože kontrola kvality nebude systematická. Komisia však bude môcť preto zamerať svoju kontrolu kvality na najproblematickejšie prevádzkové obmedzenia. Očakáva sa, že politická možnosť 2 bude zďaleka najmenej účinná, pretože kontrola kvality procesu posudzovania sa vykoná ex post prostredníctvom porušenia predpisov.

22. obsahuje krátky prehľad účinnosti politických možností s ohľadom na konkrétne politické ciele uvedené v časti 3. To znamená, že pokiaľ ide o účinnosť, nie je možné definovať žiadnu jasnú prioritu. Napriek tomu sa zdá, že politická možnosť 3 je najvyváženejšou možnosťou, pretože ponúka vhodnú paletu opatrení na splnenie stanovených cieľov.

23. Pokiaľ ide o cieľ súvisiaci s pravidlami pre MCA, efektívnosť plánovaných politických možností závisí od ich úrovne očakávania vo vzťahu k hodnote hluku lietadiel. V tomto ohľade sa očakáva, že politická možnosť 2 dosiahne najlepší výsledok, pretože revidovaná definícia MCA je najprísnejšia v tom, že MCA bude zahŕňať lietadlá, ktorých hodnota hluku je pod štandardom –12EPNdB kapitoly 3, a preto sa blíži k lietadlám kapitoly 4. Preto politická možnosť 4 ponúka najnižšiu účinnosť a je najmenej ambicióznou možnosťou z hľadiska hodnoty hluku lietadiel, zatiaľ čo politická možnosť 2 dosiahla lepší výsledok ako politická možnosť 3.

24. Pokiaľ ide o cieľ súvisiaci s konzistentným zavádzaním prevádzkových obmedzení na letiskách EÚ, účinnosť plánovaných politických možností závisí od stupňa

vykonanej kontroly kvality. Najlepšie možnosti v tomto ohľade poskytuje politická možnosť 4. Táto možnosť využíva výhody svojho oveľa lepšieho zamerania sa na procedurálny rámec, najmä s prominentnou úlohu Komisie pri kontrole kvality procesu posudzovania. Komisia bude v skutočnosti zodpovedať za povinnú kontrolu a predchádzajúce schválenie akýchkoľvek predpokladaných prevádzkových obmedzení na letiskách EÚ. V porovnaní s politickou možnosťou 4 je politická možnosť 3 menej účinná, pretože kontrola kvality nebude systematická. Komisia však bude môcť preto zamerať svoju kontrolu kvality na najproblematickejšie prevádzkové obmedzenia. Očakáva sa, že politická možnosť 2 bude zďaleka najmenej účinná, pretože kontrola kvality procesu posudzovania sa vykoná ex post prostredníctvom porušenia predpisov.

Tabuľka č. 3: Účinnosť plánovaných politických možností vo svetle konkrétnych politických cieľov

<i>Konkrétne politické ciele</i>	<i>Politická možnosť 1</i>	<i>Politická možnosť 2</i>	<i>Politická možnosť 3</i>	<i>Politická možnosť 4</i>
Zefektívniť konkrétne pravidlá o MCA: prepracovaním zastaranej definície MCA zvolením primeraného súvisiaceho obdobia vyrad'ovania	neutrálna	vysoká	stredná	nízka
Zabezpečiť, aby sa podobné prevádzkové obmedzenia na letiskách so široko porovnateľnými problémami vo vzťahu k hluku zväzili konzistentným spôsobom: objasňovaním a špecifikovaním toho, ako realizovať proces posudzovania hluku, posilňovaním procedurálneho rámca, ktorý vedie k zavedeniu prevádzkových obmedzení.	neutrálna	nízka	stredne vysoká	vysoká

6.3. Efektívnosť

25. Keďže navrhnutá iniciatíva je procedurálneho charakteru, celkové náklady predpokladaných politických možností pokrývajú administratívne náklady a náklady na rozpočet EÚ.
26. Vo svetle uvedených odhadov sa zdá, že politická možnosť 2 je najefektívnejšia, pretože je s ňou spojený najmenší nárast administratívnych nákladov. Toto hodnotenie však nezohľadňuje potenciálne náklady medzinárodného sporu vo veľmi globalizovanom trhu leteckej dopravy, ktorý by mohol prípadne negatívne ovplyvniť prevádzkovateľov lietadiel v EÚ.

6.4. Záver

27. Vo svetle uvedeného sa dáva prednosť politickej možnosti 3. Zdá sa, že politická možnosť 3, hlavne s ohľadom na súdržnosť, je najvhodnejšou politickou možnosťou na dosiahnutie cieľov, ktoré sú uvedené v časti 3.

7. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

28. Komisia toto nariadenie riadne vyhodnotí a preverí po piatich rokoch od jeho prijatia. Okrem dôkazov predložených v rámci kontroly alebo odvolania v konkrétnych prípadoch bude Komisia neustále sledovať súbor kľúčových ukazovateľov, ktoré budú aktualizované vo vzťahu k sledovaniu účinnosti tohto nariadenia.

Tabuľka č. 4: Ukazovatele monitorovania

<i>Kľúčové ukazovatele</i>	<i>Definícia</i>	<i>Relevancia</i>
<i>Monitorovanie hodnoty hluku lietadiel a kvalita politik boja proti hluku</i>		
<i>Hluková certifikácia</i>	Tento ukazovateľ ukazuje hodnotu hluku nového lietadla.	Tento ukazovateľ monitoruje nárast hodnoty hluku nového lietadla.
<i>Počet pohybov MCA</i>	Tento ukazovateľ ukazuje počet letov MCA v rámci regiónu ECAC (s uvedením podrobných údajov za letisko a leteckú spoločnosť).	Tento ukazovateľ ukazuje trendy v používaní MCA.
<i>Prehľad prevádzkových obmedzení a súbor opatrení na zníženie hluku</i>	Tento nový ukazovateľ bude zhromažďovať informácie z akčných plánov hluku a plánov výkonnosti týkajúcich sa kvality opatrení na zníženie hluku.	Tento ukazovateľ odhalí kvalitu procesu posudzovania hluku.