

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 598/2014**zo 16. apríla 2014****o pravidlách a postupoch zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženého prístupu, ktorým sa zrušuje smernica 2002/30/ES**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Kľúčovým cieľom spoločnej dopravnej politiky je trvalo udržateľný rozvoj. Na jeho dosiahnutie je potrebný integrovaný prístup zameraný na zabezpečenie účinného fungovania dopravných systémov Únie a ochrany životného prostredia.
- (2) Udržateľný rozvoj leteckej dopravy si vyžaduje zavedenie opatrení zameraných na zníženie vplyvu hluku lietadiel na letiskách Únie. Týmto opatreniami by sa malo v súvislosti s hlukom zlepšiť prostredie v okolí letísk Únie s cieľom zachovať alebo zvýšiť kvalitu života občanov žijúcich v blízkosti týchto letísk a zlepšiť zlučiteľnosť medzi leteckými činnosťami a obytnými oblasťami, najmä pokiaľ ide o nočné lety.
- (3) Rezolúcia Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) A33/7 zavádza koncepciu „vyváženého prístupu“ k manažmentu hluku (ďalej len „vyvážený prístup“) a stanovuje koherentnú metódu riešenia problematiky hluku spôsobeného lietadlami. Vyvážený prístup by mal zostať základom manažmentu hluku pre leteckú dopravu ako globálne odvetvie. Vyvážený prístup uznáva hodnotu príslušných právnych záväzkov, existujúcich dohôd, platných zákonov a zavedených politík a nemá na ne vplyv. Zapracovanie medzinárodných pravidiel vyváženého prístupu do tohto nariadenia by značne znížilo riziká medzinárodných sporov v prípade, že sa prevádzkové obmedzenia súvisiace s hlukom dotýkajú dopravcov z tretích krajín.
- (4) Po odstránení najhlučnejších lietadiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES ⁽⁴⁾ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/93/ES ⁽⁵⁾ je potrebné vypracovať aktualizáciu spôsobu uplatňovania opatrení na prevádzkové obmedzenia, aby sa orgány mohli zaoberať lietadlami, ktoré sú v súčasnosti najhlučnejšie, s cieľom zlepšiť stav prostredia v okolí letísk Únie, pokiaľ ide o hluk, v rámci medzinárodného rámca vyváženého prístupu.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 181, 21.6.2012, s. 173.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 277, 13.9.2012, s. 110.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 12. decembra 2012 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady pri prvom čítaní z 24. marca 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku). Pozícia Európskeho parlamentu z 15. apríla 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES 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).

⁽⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/93/ES z 12. decembra 2006 o regulácii prevádzky lietadiel podľa časti II kapitoly 3 zväzku I prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, druhé vydanie (1988) (Ú. v. EÚ L 374, 27.12.2006, s. 1).

- (5) Správa Komisie z 15. februára 2008 s názvom *Prevádzkové obmedzenia podmienené hlukom na letiskách EÚ* poukázala na potrebu objasniť v texte smernice 2002/30/ES rozdelenie zodpovednosti a presné určenie práv a povinností zainteresovaných strán počas procesu posudzovania hluku s cieľom zabezpečiť prijatie nákladovo efektívnych opatrení, aby sa na každom letisku dosiahli ciele v oblasti znižovania hluku.
- (6) Zavedenie prevádzkových obmedzení členskými štátmi na letiskách Únie podľa jednotlivých prípadov a súbežné obmedzenie kapacity môže prispieť k zníženiu hladiny hluku v okolí letísk. Existuje však možnosť narušenia hospodárskej súťaže alebo zhoršenia celkovej efektívnosti siete leteckej dopravy Únie prostredníctvom neefektívneho využívania existujúcich kapacít. Keďže osobitný cieľ v oblasti znižovania hluku stanovený v tomto nariadení nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu zosúladených pravidiel týkajúcich sa procesu zavedenia prevádzkových obmedzení ako súčasť procesu manažmentu hluku ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa. Takáto zosúladená metodika nestanovuje ciele týkajúce sa kvality hluku, ktoré naďalej vychádzajú zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES⁽¹⁾, z iných relevantných pravidiel Únie alebo právnych predpisov v rámci každého členského štátu, a nemá vplyv na konkrétny výber opatrení.
- (7) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať len na členské štáty, v ktorých sa nachádzajú letiská, na ktorých sa uskutočňuje viac než 50 000 pohybov civilných lietadiel v kalendárnom roku, a ak sa zvažuje, že sa na takom letisku zavedú prevádzkové obmedzenia súvisiace s hlukom.
- (8) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať na lietadlá, ktoré sa používajú v rámci civilného letectva. Nemalo by sa uplatňovať na vojenské lietadlá a lietadlá využívané na colné, policajné a hasičské operácie. Okrem toho by sa mali z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vyňať rôzne operácie výnimočnej povahy, akými sú lety z naliehavých humanitárnych dôvodov, pátracie a záchranné lety v núdzových situáciách, situáciách vyžadujúcich lekársku pomoc a lety na účely zmiernenia následkov katastrof.
- (9) Hoci by sa posudzovanie hluku malo v súlade so smernicou 2002/49/ES vykonávať pravidelne, takéto posudzovania by mali viesť k dodatočným opatreniam na znižovanie hluku len vtedy, ak súčasná kombinácia opatrení na zmiernenie hluku nedosahuje ciele v oblasti znižovania hluku pri zohľadnení očakávaného rozvoja letiska. V prípade letísk, na ktorých sa zistil problém súvisiaci s hlukom, by sa mali v súlade s metodikou vyváženého prístupu určiť dodatočné opatrenia na znižovanie hluku. Na účely zabezpečenia širokého uplatňovania vyváženého prístupu v rámci Únie sa jeho využívanie odporúča vždy, keď ho dotknutý členský štát považuje za primeraný, a to aj nad rámec tohto nariadenia. Prevádzkové obmedzenia súvisiace s hlukom by sa mali zavádzať, len ak iné opatrenia vyváženého prístupu nie sú na dosiahnutie osobitných cieľov v oblasti znižovania hluku postačujúce.
- (10) Zatiaľ čo analýza nákladov a prínosov poskytuje informácie o celkových účinkoch z hľadiska hospodárskej prosperity na základe porovnania nákladov a prínosov, posúdenie efektívnosti nákladov sa zameriava na dosiahnutie daného cieľa najefektívnejším spôsobom, pričom je potrebné porovnať len náklady. Týmto nariadením by sa členským štátom nemalo brániť v tom, aby v prípade potreby použili analýzu nákladov a prínosov.
- (11) Vo vzťahu k problémom súvisiacim s hlukom je potrebné uznať dôležitosť zdravotných aspektov, a preto je dôležité, aby sa tieto aspekty vzali pri prijímaní rozhodnutí o cieľoch v oblasti znižovania hluku konzistentným spôsobom do úvahy na všetkých letiskách, a to pri zohľadnení platných spoločných pravidiel Únie v tejto oblasti. Preto by sa zdravotné aspekty mali posudzovať v súlade s právnymi predpismi Únie týkajúcimi sa hodnotenia vplyvu hluku.
- (12) Posúdenia hluku by sa mali zakladať na objektívnych a merateľných kritériách spoločných pre všetky členské štáty a mali by vychádzať z existujúcich dostupných informácií, akými sú napríklad informácie vyplývajúce z vykonávania smernice 2002/49/ES. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby takéto informácie boli spoľahlivé, aby boli získané transparentným spôsobom a aby boli dostupné pre príslušné orgány a zainteresované strany. Príslušné orgány by mali zaviesť potrebné monitorovacie nástroje.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. EŠ L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (13) Príslušný orgán zodpovedný za prijímanie prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlučkom by mal byť nezávislý od akejkoľvek organizácie, ktorá je zapojená do prevádzky letiska, vykonáva leteckú dopravu alebo poskytuje letecké navigačné služby, alebo organizácií zastupujúcich jej záujmy, ako aj od obyvateľov, ktorí žijú v blízkosti letiska. To by nemalo znamenať, že sa od členských štátov vyžaduje, aby zmenili svoje administratívne štruktúry alebo rozhodovacie procesy.
- (14) Uznáva sa, že členské štáty rozhodli o prevádzkových obmedzeniach súvisiacich s hlučkom v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi vychádzajúcimi z metód na zníženie hlučku uznávaných na vnútroštátnej úrovni, ktoré zatiaľ nemusia byť úplne v súlade s metódou opísanou v smerodajnej správe Európskej konferencie civilného letectva s názvom Štandardná metóda výpočtu krivky hlučku v okolí civilných letísk (ECAC Doc 29) a ktoré ani nevyužívajú medzinárodné uznávané informácie o hlučkovej spôsobilosti lietadiel. Účinnosť a efektívnosť prevádzkového obmedzenia súvisiaceho s hlučkom by sa mala posudzovať v súlade s metódami stanovenými v ECAC Doc 29 a vo vyváženom prístupe. Členské štáty by teda mali prispôbiť svoje posúdenia prevádzkových obmedzení vo vnútroštátnych predpisoch tak, aby boli v úplnom súlade s ECAC Doc 29.
- (15) Na účely uľahčenia uplatňovania nových technológií a nových prevádzkových spôsobilostí lietadiel a pozemného vybavenia by sa malo zaviesť nové a širšie vymedzenie pojmu „prevádzkové obmedzenia“ v porovnaní so smernicou 2002/30/ES. Uplatňovanie tohto vymedzenia pojmu by nemalo viesť k odkladaniu realizácie prevádzkových opatrení, ktoré by mohli okamžite znížiť vplyv hlučku bez toho, aby mali významný dosah na prevádzkovú kapacitu letiska. Takéto opatrenia by sa preto nemali považovať za nové prevádzkové obmedzenia.
- (16) Centralizácia informácií o hlučku by podstatne znížila administratívne zaťaženie pre prevádzkovateľov lietadiel aj letísk. Takéto informácie sa v súčasnosti poskytujú a spravujú na úrovni jednotlivých letísk. Tieto údaje sa musia prevádzkovateľom lietadiel a letísk poskytnúť na prevádzkové účely. Je dôležité využívať banku údajov Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) týkajúcich sa osvedčenia hlučkovej spôsobilosti ako overovacieho nástroja spolu s údajmi týkajúcimi sa individuálnych letov spracúvanými Európskou organizáciou pre bezpečnosť letovej prevádzky (ďalej len „Eurocontrol“). Takéto údaje sa v súčasnosti už systematicky vyžadujú na účely centrálného usporiadania toku letovej prevádzky, ale v súčasnosti nie sú pre Komisiu ani agentúru dostupné, a je potrebné ich špecifikovať na účely tohto nariadenia a nariadenia o výkonnosti vo vzťahu k manažmentu letovej prevádzky. Dobrý prístup k overeným údajom na účely tvorby modelov určeným v súlade s medzinárodnými postupmi a osvedčenými praktikami by mal zvýšiť kvalitu mapovania krivky hlučku na jednotlivých letiskách na podporu politických rozhodnutí.
- (17) Na účely zabránenia neželaným dôsledkom na bezpečnosť leteckej dopravy, kapacitu letísk a hospodársku súťaž by Komisia, ak zistí, že proces zavedenia prevádzkového obmedzenia súvisiaceho s hlučkom nespĺňa požiadavky tohto nariadenia, mala o tom informovať dotknuté príslušné orgány. Dotknutý príslušný orgán by mal pred zavedením prevádzkových obmedzení preskúmať oznámenie Komisie a informovať ju o svojich zámeroch.
- (18) Na účely zohľadnenia vyváženého prístupu by sa mala ustanoviť možnosť udelenia výnimiek za osobitných okolností pre prevádzkovateľov z rozvojových tretích krajín, bez ktorých by títo prevádzkovatelia čelili nepríjemným ťažkostiam. Odkaz na „rozvojové krajiny“ je potrebné chápať z tohto špecifického kontextu leteckej dopravy a nezahŕňa všetky krajiny, ktoré by sa v rámci medzinárodného spoločenstva mohli takto označovať. Potrebné je predovšetkým zaistiť, aby každá takáto výnimka bola v súlade so zásadou nediskriminácie.
- (19) S cieľom zohľadniť nepretržitý technologický pokrok v technológiách výroby motorov a nosných konštrukcií a metódach používaných na mapovanie kriviek hlučku by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), pokiaľ ide o pravidelnú aktualizáciu štandardov týkajúcich sa problematiky hlučku pre lietadlá uvedené v tomto nariadení a odkazu na pridružené metódy osvedčovania a aktualizáciu odkazu na metódu výpočtov krivky hlučku, pričom sa v prípade potreby zohľadnia zmeny v relevantných dokumentoch ICAO. Prostredníctvom delegovaných aktov by sa okrem toho podľa potreby mali vziať do úvahy aj zmeny v dokumente ECAC Doc 29, ktoré súvisia s technickými aktualizáciami. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa všetky príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.

- (20) Aj keď sa v tomto nariadení vyžaduje pravidelné posudzovanie situácie v oblasti hluku na letiskách, súčasťou týchto posudzovaní nemusí byť nevyhnutne prijatie nových prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom ani revízia platných obmedzení. Týmto nariadením sa preto nebude vyžadovať revízia prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom platných ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, a to ani tých, ktoré vyplývajú z rozsudkov súdov a procesov mediácie. Malé technické zmeny opatrení bez podstatného vplyvu na kapacitu alebo prevádzku by sa nemali považovať za nové prevádzkové obmedzenia súvisiace s hlukom.
- (21) V prípade, že sa proces konzultácií predchádzajúci prijatiu prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom začal podľa smernice 2002/30/ES a ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia stále trvá, je vhodné umožniť, aby sa konečné rozhodnutie prijalo v súlade so smernicou 2002/30/ES, aby sa zachovali výsledky, ktoré sa v rámci uvedeného procesu konzultácií už podarilo dosiahnuť.
- (22) Vzhľadom na potrebu konzistentného uplatňovania metódy posudzovania hluku na trhu leteckej dopravy v Únii sa v tomto nariadení stanovujú spoločné pravidlá v oblasti prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom.
- (23) Smernica 2002/30/ES by sa preto by mala zrušiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy, ciele a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa v prípadoch, v ktorých sa zistil problém súvisiaci s hlukom, stanovujú pravidlá týkajúce sa postupu, ktorý je potrebné dodržať konzistentným spôsobom a v závislosti od situácie jednotlivých letísk pri zavádzaní prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom s cieľom znížiť hladinu hluku a obmedziť alebo znížiť počet ľudí značne vystavených potenciálne škodlivým účinkom hluku spôsobeného lietadlami, a to v súlade s vyváženým prístupom.
2. Ciele tohto nariadenia sú:
 - a) prispieť k dosiahnutiu osobitných cieľov v oblasti znižovania hluku, a to aj pokiaľ ide o zdravotné aspekty, na úrovni jednotlivých letísk, dodržiavajúc pritom príslušné pravidlá Únie, najmä tie, ktoré sú stanovené v smernici 2002/49/ES, a právne predpisy jednotlivých členských štátov;
 - b) umožniť využívanie prevádzkových obmedzení v súlade s vyváženým prístupom, aby bolo možné dosiahnuť udržateľný rozvoj kapacity siete letísk a riadenia letovej prevádzky z hľadiska zásady „od vzletu po pristátie“.
3. Toto nariadenie sa uplatňuje na lietadlá, ktoré sa používajú v rámci civilného letectva. Neuplatňuje sa na lietadlá, ktoré sa používajú v rámci vojenských, colných, policajných alebo podobných operácií.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „lietadlo“ je lietadlo s pevnými krídlami, s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou 34 000 kg alebo viac alebo osvedčenou maximálnou vnútornou kapacitou pre príslušný typ lietadla pozostávajúceho z 19 alebo viacerých miest pre cestujúcich okrem miest určených len pre posádku;
2. „letisko“ je letisko, na ktorom sa uskutoční viac než 50 000 pohybov civilných lietadiel v kalendárnom roku (pohyb znamená vzlet alebo pristátie), na základe priemerného počtu pohybov za posledné tri kalendárne roky pred posúdením hluku;

3. „vyvážený prístup“ je postup vypracovaný Medzinárodnou organizáciou civilného letectva, na základe ktorého sa v záujme riešenia problémov súvisiacich s hlukom čo najefektívnejším spôsobom z hľadiska nákladov zvažuje konzistentným spôsobom a v závislosti od situácie jednotlivých letísk škála dostupných opatrení, menovite zníženie hluku spôsobeného lietadlom pri zdroji, územné plánovanie a riadenie využívania krajiny, prevádzkové postupy na znižovanie hluku a prevádzkové obmedzenia;
4. „limitovane vyhovujúce lietadlo“ je lietadlo, ktoré je osvedčené v súlade s limitmi ustanovenými vo zväzku 1 časti II kapitole 3 prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve podpísanom 7. decembra 1944 (Chicagsky dohovor) v rámci kumulovanej medznej hodnoty nižšej ako 8 EPNdB (skutočne vnímaný hluk v decibeloch) počas prechodného obdobia končiacего sa 14. júnom 2020 a v rámci kumulovanej medznej hodnoty nižšej ako 10 EPNdB po skončení tohto prechodného obdobia, pričom kumulovaná medzná hodnota je číslo vyjadrené v EPNdB a získané tak, že sa sčítajú jednotlivé medzné hodnoty (t. j. rozdiely medzi osvedčenou hladinou hluku a maximálnou prípustnou hladinou hluku) v každom z troch referenčných bodov merania hluku definovaných vo zväzku 1 časti II kapitoly 3 prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru;
5. „opatrenie súvisiace s hlukom“ je akékoľvek opatrenie, ktoré má vplyv na hladinu hluku v okolí letísk, na ktoré sa uplatňujú zásady vyváženého prístupu vrátane ostatných neprevádzkových opatrení, ktoré môžu ovplyvniť počet ľudí vystavených hluku spôsobeného lietadlami;
6. „prevádzkové obmedzenie“ je opatrenie súvisiace s hlukom, ktoré obmedzuje prístup k prevádzkovým kapacitám letiska alebo tieto kapacity znižuje, vrátane prevádzkových obmedzení zameraných na stiahnutie limitovane vyhovujúcich lietadiel z prevádzky na špecifických letiskách, ako aj prevádzkových obmedzení čiastkového charakteru, ktoré sa uplatňujú napríklad na určené časové obdobie počas dňa alebo iba na určité vzletové a pristávacie dráhy na letisku.

Článok 3

Príslušné orgány

1. Členský štát, v ktorom sa nachádza letisko uvedené v článku 2 bode 2, určí jeden alebo viac príslušných orgánov zodpovedných za postup, ktorý sa má dodržať pri prijímaní prevádzkových obmedzení.
2. Príslušné orgány sú nezávislé od akejkoľvek organizácie, ktorá by mohla byť ovplyvnená opatrením súvisiacim s hlukom. Táto nezávislosť sa môže zabezpečiť prostredníctvom oddelenia funkcií.
3. Členské štáty včas oznámia Komisii názvy a adresy určených príslušných orgánov uvedených v odseku 1. Komisia tieto informácie uverejní.

Článok 4

Právo odvolať sa

1. Členské štáty zaručia právo odvolať sa proti prevádzkovým obmedzeniam prijatým podľa tohto nariadenia na inom odvolacom orgáne ako orgán, ktorý prijal napadnuté obmedzenie, v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi a postupmi.
2. Členský štát, v ktorom sa nachádza letisko uvedené v článku 2 bode 2, Komisii včas oznámi názov a adresu určeného odvolacieho orgánu uvedeného v odseku 1, alebo prípadne opatrenia, ktorými sa zabezpečí určenie odvolacieho orgánu.

Článok 5

Všeobecné pravidlá manažmentu hluku spôsobeného lietadlami

1. Členské štáty zaisťujú, aby sa situácia v oblasti hluku na jednotlivých letiskách uvedených v článku 2 bode 2 posudzovala v súlade so smernicou 2002/49/ES.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa na tých letiskách, kde sa zistí problém súvisiaci s hlukom, prijal vyvážený prístup k manažmentu hluku spôsobeného lietadlami. Na tento účel zabezpečia:

- a) definovanie cieľa v oblasti znižovania hluku v súvislosti s daným letiskom, pričom sa prípadne zohľadní článok 8 a príloha V k smernici 2002/49/ES;
- b) identifikovanie dostupných opatrení na zníženie vplyvu hluku;
- c) dôkladné vyhodnotenie pravdepodobnej nákladovej efektívnosti opatrení na zmiernenie hluku;
- d) výber opatrení zohľadňujúcich verejný záujem v oblasti leteckej dopravy, pokiaľ ide o rozvojové vyhliadky svojich letísk, bez toho, aby to malo negatívny dosah na bezpečnosť;
- e) transparentné konzultácie so zainteresovanými stranami o zamýšľaných opatreniach;
- f) prijatie opatrení a zaistenie dostatočného informovania;
- g) vykonanie opatrení a
- h) ustanovenie spôsobu urovnávania sporov.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa pri prijímaní opatrenia súvisiaceho s hlukom zväžila nasledujúca kombinácia dostupných opatrení s ohľadom na určenie nákladovo najefektívnejšieho opatrenia alebo kombinácie opatrení:

- a) predpokladaný účinok zníženia hluku spôsobeného lietadlami pri zdroji;
- b) územné plánovanie a riadenie využívania krajiny;
- c) prevádzkové postupy na znižovanie hluku;
- d) neuplatňovanie prevádzkových obmedzení ako opatrení prvej inštancie, ale iba po zväžení ostatných opatrení v rámci vyváženého prístupu.

Medzi dostupné opatrenia môže v prípade potreby patriť stiahnutie limitovane vyhovujúcich lietadiel. Členské štáty alebo prípadne riadiace orgány letiska môžu ponúknuť prevádzkovateľom lietadiel ekonomické stimuly, aby ich podnietili na používanie lietadiel s nižšou hladinou hluku v prechodnom období uvedenom v článku 2 bode 4. Tieto ekonomické stimuly musia byť v súlade s uplatniteľnými pravidlami týkajúcimi sa štátnej pomoci.

4. Opatrenia sa môžu v rámci vyváženého prístupu líšiť v závislosti od typu lietadla, hlukovej spôsobilosti lietadla, využívania letiska a zariadení pre letecké navigačné služby, dráhy letu a/alebo príslušného časového rámca.

5. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, nebudú mať prevádzkové obmedzenia, ktoré spočívajú v stiahnutí limitovane vyhovujúcich lietadiel z letísk, vplyv na civilné podzvukové lietadlá, ktoré vyhovujú, buď prostredníctvom pôvodného osvedčovania, alebo opätovného osvedčovania, štandardom týkajúcim sa problematiky hluku stanoveným vo zväzku 1 časti II kapitole 4 prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru.

6. Opatrenia alebo kombinácia opatrení prijatých v súlade s týmto nariadením vo vzťahu k určitému letisku nesmú byť obmedzujúcejšie, ako je potrebné na dosiahnutie environmentálnych cieľov v oblasti znižovania hluku, ktoré boli stanovené pre dané letisko. Prevádzkové obmedzenia musia byť nediskriminačné najmä z dôvodu štátnej príslušnosti alebo totožnosti a nesmú byť svojvoľné.

Článok 6

Pravidlá posudzovania hluku

1. Príslušné orgány zabezpečia, aby sa situácia v oblasti hluku na letiskách, za ktoré sú zodpovedné, pravidelne posudzovala v súlade so smernicou 2002/49/ES a s právnymi predpismi uplatniteľnými v jednotlivých členských štátoch. Príslušné orgány môžu požiadať o podporu orgánu na preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 3 nariadenia Komisie (EÚ) č. 691/2010 ⁽¹⁾.

2. Ak z posúdenia uvedeného v odseku 1 vyplynie, že na účely riešenia problému súvisiaceho s hlukom na letisku môže byť potrebné prijať nové opatrenia obmedzujúce prevádzku, príslušné orgány zaistia, že:

- a) pred zavedením prevádzkových obmedzení sa uplatní metóda, ukazovatele a informácie uvedené v prílohe I tak, aby sa zohľadnil príspevok každého typu opatrenia v rámci vyváženého prístupu;
- b) na vhodnej úrovni sa nadviaže medzi prevádzkovateľmi letísk, prevádzkovateľmi lietadiel a poskytovateľmi leteckých navigačných služieb technická spolupráca zameraná na preskúmanie opatrení na zmiernenie hluku. Príslušné orgány tiež zaistia, že sa bude konzultovať s miestnymi obyvateľmi alebo ich zástupcami a príslušnými miestnymi orgánmi a že sa im poskytnú technické informácie týkajúce sa opatrení na zmiernenie hluku;
- c) v súlade s prílohou II sa posúdi nákladová efektívnosť každého nového prevádzkového obmedzenia. Malé technické zmeny opatrení bez podstatného vplyvu na kapacitu alebo prevádzku sa nepovažujú za nové prevádzkové obmedzenia;
- d) proces konzultácií so zainteresovanými stranami, ktorý môže mať podobu procesu mediácie, je zorganizovaný včasne a vecne, pričom v súvislosti s údajmi a metodikou výpočtov sa zabezpečí otvorenosť a transparentnosť. Zainteresované strany musia mať pred prijatím nových prevádzkových obmedzení aspoň tri mesiace na to, aby predložili svoje pripomienky. Medzi zainteresované strany patria prinajmenšom:
 - i) miestni obyvatelia, ktorí žijú v blízkosti letiska a ktorí sú vystavení hluku spôsobeného leteckou prevádzkou, alebo ich zástupcovia a príslušné miestne orgány;
 - ii) zástupcovia miestnych podnikov so sídlom v blízkosti letiska, ktorých činnosť je ovplyvnená leteckou prevádzkou a prevádzkou letiska;
 - iii) príslušní prevádzkovatelia letísk;
 - iv) zástupcovia tých prevádzkovateľov lietadiel, ktorých sa môžu dotknúť opatrenia súvisiace s hlukom;
 - v) príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb;
 - vi) manažér siete v zmysle nariadenia Komisie (EÚ) č. 677/2011 ⁽²⁾;
 - vii) ak je to uplatniteľné, vymenovaný koordinátor prevádzkových intervalov.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 691/2010 z 29. júla 2010, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií a mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 2096/2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 201, 3.8.2010, s. 1).

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 zo 7. júla 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 691/2010 (Ú. v. EÚ L 185, 15.7.2011, s. 1).

3. Príslušné orgány sledujú a monitorujú vykonávanie prevádzkových obmedzení a v prípade potreby prijímajú opatrenia. Zabezpečujú, aby sa obyvateľom, ktorí žijú v blízkosti letísk, a príslušným miestnym orgánom bezplatne poskytovali relevantné informácie a aby tieto informácie boli ľahko a rýchlo dostupné.

4. Relevantné informácie môžu obsahovať:

- a) za predpokladu dodržiavania vnútroštátnych právnych predpisov informácie o domnelých porušeníach predpisov spôsobených zmenami letových postupov, pokiaľ ide o ich dôsledky a príčiny ich vzniku;
- b) všeobecné kritériá uplatnené pri rozložení a riadení prevádzky na každom letisku, ak tieto kritériá môžu mať vplyv na životné prostredie alebo hluk, a
- c) údaje zaznamenané systémami merania hluku, ak sú dostupné.

Článok 7

Informácie o hlukovej spôsobilosti

1. Rozhodnutia o prevádzkových obmedzeniach súvisiacich s hlukom sa zakladajú na hlukovej spôsobilosti stanovenej podľa postupu osvedčovania vykonaného v súlade so zväzkom 1 prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, šieste vydanie z marca 2011.

2. Prevádzkovatelia lietadiel poskytujú na žiadosť Komisie nasledujúce informácie o hluku, pokiaľ ide o lietadlá, ktoré prevádzkujú na letiskách Únie:

- a) štátnu príslušnosť a registrovanú značku lietadla;
- b) dokumentáciu používaného lietadla týkajúcu sa hluku spolu so súvisiacou maximálnou vzletovou hmotnosťou;
- c) akúkoľvek úpravu lietadla, ktorá má vplyv na jeho hlukovú spôsobilosť a ktorá sa uvádza v dokumentácii týkajúcej sa hluku.

3. Držiteľia typového osvedčenia lietadla alebo doplnkového typového osvedčenia vydaného v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ⁽¹⁾ a fyzické alebo právnické osoby prevádzkujúce lietadlá, pre ktoré sa podľa uvedeného nariadenia typové osvedčenia nevydali, poskytujú na žiadosť agentúry informácie o hlukovej spôsobilosti a výkonnosti lietadiel na účely modelovania hluku. Agentúra určí požadované údaje, ako aj čas, formu a spôsob ich poskytovania. Agentúra tieto informácie o hlukovej spôsobilosti a výkonnosti lietadiel na účely modelovania hluku overuje a sprístupňuje ich ostatným stranám na účely modelovania hluku.

4. Údaje uvedené v odsekoch 2 a 3 tohto článku sú obmedzené na to, čo je nevyhnutne potrebné, a poskytujú sa bezplatne, v elektronickej podobe a v prípade potreby s použitím stanoveného formátu.

5. Agentúra overí údaje o hlukovej spôsobilosti a výkonnosti lietadla na účely modelovania v súvislosti s jej úlohami vykonávanými v súlade s článkom 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1).

6. Údaje sa uchovávajú v centrálnej databáze a sprístupňujú sa príslušným orgánom, prevádzkovateľom lietadiel, poskytovateľom leteckých navigačných služieb a prevádzkovateľom letísk na prevádzkové účely.

Článok 8

Pravidlá zavádzania prevádzkových obmedzení

1. Príslušné orgány predložia pred zavedením prevádzkového obmedzenia členským štátom, Komisii a príslušným zainteresovaným stranám oznámenie so šesťmesačnou lehotou, ktorá uplynie minimálne dva mesiace pred určením parametrov na koordináciu prevádzkových intervalov v zmysle článku 2 písm. m) nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 ⁽¹⁾ pre dané letisko a príslušné plánovacie obdobie.

2. Po posúdení vykonanom v súlade s článkom 6 sa k oznámeniu pripojí písomná správa v súlade s požiadavkami uvedenými v článku 5, v ktorej sa vysvetlia dôvody zavedenia prevádzkového obmedzenia, cieľ v oblasti znižovania hluku stanovený pre letisko, opatrenia, ktoré sa zväzili na dosiahnutie tohto cieľa, a vyhodnotenie pravdepodobnej nákladovej efektívnosti rôznych zvážených opatrení, prípadne aj vrátane ich cezhraničného vplyvu.

3. Na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy môže Komisia v lehote troch mesiacov odo dňa prijatia oznámenia podľa odseku 1 preskúmať proces zavádzania prevádzkového obmedzenia. Ak Komisia zistí, že zavedenie prevádzkového obmedzenia súvisiaceho s hlukom nezodpovedá procesu ustanovenému v tomto nariadení, môže o tom informovať dotknuté príslušné orgány. Dotknutý príslušný orgán pred zavedením prevádzkového obmedzenia preskúma oznámenie Komisie a informuje ju o svojich zámeroch.

4. Keď sa prevádzkové obmedzenie týka stiahnutia limitovane vyhovujúcich lietadiel z letiska, šesť mesiacov po oznámení uvedenom v odseku 1 nesmú byť na danom letisku povolené žiadne dodatočné služby prekračujúce počet pohybov limitovane vyhovujúcich lietadiel za zodpovedajúce obdobie v predchádzajúcom roku. Členské štáty zabezpečia, aby príslušné orgány rozhodli o ročnej miere znižovania počtu pohybov limitovane vyhovujúcich lietadiel dotknutých prevádzkovateľov na danom letisku, berúc do úvahy vek lietadiel a zloženie celého lietadlového parku. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 4, táto miera neprekročí 25 % počtu pohybov limitovane vyhovujúcich lietadiel pre každého prevádzkovateľa poskytujúceho služby na tomto letisku.

Článok 9

Rozvojové krajiny

1. Príslušné orgány môžu v záujme predchádzania neprimeraným ekonomickým ťažkostiam vyňať z prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom limitovane vyhovujúce lietadlá registrované v rozvojových krajinách, a to pri plnom dodržiavaní zásady nediskriminácie, pokiaľ takéto lietadlá:

a) získali hlukové osvedčenie podľa štandardov uvedených v kapitole 3 zväzku 1 prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru;

b) boli prevádzkované v Únii počas piatich rokov pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia;

c) boli uvedené v registri lietadiel danej rozvojovej krajiny počas týchto piatich rokov a

d) naďalej ich prevádzkuje fyzická alebo právnická osoba usadená v tejto krajine.

2. Keď členský štát udelí výnimku podľa odseku 1, okamžite o tom informuje príslušné orgány ostatných členských štátov a Komisiu.

⁽¹⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

Článok 10

Výnimka pre lety výnimočnej povahy

Príslušné orgány môžu v závislosti od okolností jednotlivých prípadov povoliť na letiskách, za ktoré sú zodpovedné, jednotlivé operácie vo vzťahu k limitovane vyhovujúcim lietadlám, ktoré by na základe tohto nariadenia nebolo možné inak uskutočniť.

Táto výnimka sa obmedzuje na:

- a) operácie takej výnimočnej povahy, že by bolo nerozumné neudeliť dočasnú výnimku, vrátane letov na účely humanitárnej pomoci alebo
- b) neobchodné lety na účely úpravy, opravy alebo údržby.

Článok 11

Delegované akty

Komisia je splnomocnená prijať v súlade s článkom 12 delegované akty týkajúce sa:

- a) technických aktualizácií štandardov v oblasti hlučného osvedčovania ustanovených v článku 5 ods. 5 a článku 9 ods. 1 písm. a) a postupu osvedčovania ustanoveného v článku 7 ods. 1;
- b) technických aktualizácií metodiky a ukazovateľov ustanovených v prílohe I.

Účelom týchto aktualizácií je zohľadnenie prípadných zmien príslušných medzinárodných pravidiel.

Článok 12

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 11 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 13. júna 2016. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 11 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 11 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 13**Informácie a revízia**

Členské štáty predložia Komisii na jej žiadosť informácie o uplatňovaní tohto nariadenia.

Komisia najneskôr 14. júna 2021 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia.

V prípade potreby budú k tejto správe priložené návrhy na revíziu tohto nariadenia.

Článok 14**Existujúce prevádzkové obmedzenia**

Prevádzkové obmedzenia súvisiace s hlukom, už zavedené pred 13. júnom 2016, zostávajú platné, pokiaľ sa príslušné orgány nerozhodnú zrevidovať ich v súlade s týmto nariadením.

Článok 15**Zrušenie**

Smernica 2002/30/ES sa zrušuje s účinnosťou od 13. júna 2016.

Článok 16**Prechodné ustanovenia**

Bez ohľadu na článok 15 tohto nariadenia možno prevádzkové obmedzenia súvisiace s hlukom, prijaté po 13. júni 2016, prijať v súlade so smernicou 2002/30/ES, ak proces konzultácií predchádzajúci ich prijatiu k uvedenému dňu už prebiehal a ak sa uvedené obmedzenia prijímú najneskôr jeden rok po uvedenom dni.

Článok 17**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 13. júna 2016

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 16. apríla 2014

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predseda
D. KOURKOULAS

PRÍLOHA I

POSUDZOVANIE SITUÁCIE V OBLASTI HLUKU NA LETISKU

Metodika:

Príslušné orgány zabezpečia používanie metód posudzovania hluku, ktoré boli vypracované v súlade so správou Európskej konferencie civilného letectva Doc 29 s názvom Správa o štandardnej metóde výpočtu krivky hluku v okolí civilných letísk, 3. vydanie.

Ukazovatele:

1. Vplyv hluku spôsobeného leteckou prevádzkou bude opísaný aspoň z hľadiska hlukových ukazovateľov L_{den} a L_{night} , ktoré sú definované a vypočítané v súlade s prílohou I k smernici 2002/49/ES.
2. Môžu sa používať aj dodatočné hlukové ukazovatele, ktoré majú objektívny základ.

Informácie o manažmente hluku:

1. Aktuálny stav
 - 1.1. Opis letiska vrátane informácií o jeho veľkosti, polohe, okolí, objeme a zložení leteckej prevádzky.
 - 1.2. Opis všetkých environmentálnych cieľov pre letisko a z vnútroštátneho hľadiska. Patrí sem opis cieľov v oblasti znižovania hluku lietadiel pre dané letisko.
 - 1.3. Údaje o krivke hluku v relevantných minulých rokoch – vrátane odhadu počtu ľudí vystavených hluku spôsobeného lietadlami, vykonaného v súlade s prílohou II k smernici 2002/49/ES.
 - 1.4. Opis existujúcich a plánovaných opatrení na manažment hluku spôsobeného lietadlami, ktoré sa už zaviedli v rámci vyváženého prístupu, a ich vplyv na situáciu v oblasti hluku a prínos pre ňu, s odkazom na:
 - 1.4.1. Pokiaľ ide o zníženie hluku spôsobeného lietadlami pri zdroji:
 - a) informácie o súčasnom lietadlovom parku a akýchkoľvek očakávaných technologických zlepšeniach;
 - b) konkrétne plány modernizácie lietadlového parku.
 - 1.4.2. Pokiaľ ide o územné plánovanie a riadenie využívania krajiny:
 - a) zavedené nástroje plánovania, napríklad komplexné plánovanie alebo hlukové územné plánovanie;
 - b) zavedené opatrenia zmierňovania hluku, napríklad stavebné zákony, programy na zamedzenie šíreniu hluku alebo opatrenia na zredukovanie oblastí citlivého využívania krajiny;
 - c) konzultácie o opatreniach územného plánovania;
 - d) monitorovanie nepovolených zásahov.
 - 1.4.3. Pokiaľ ide o prevádzkové opatrenia na znižovanie hluku a pokiaľ tieto opatrenia neobmedzujú kapacitu letiska:
 - a) využívanie preferovaných vzletových a pristávacích dráh;
 - b) využívanie preferovaných tratí z hľadiska hluku;

- c) využívanie postupov vzletu a priblíženia, ktoré znižujú hluk;
- d) indikácia miery, do akej sa tieto opatrenia regulujú na základe environmentálnych ukazovateľov, ktoré sú uvedené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 691/2010.

1.4.4. Prevádzkové obmedzenia:

- a) využívanie globálnych obmedzení, ako napríklad stanovenie stropu pohybov alebo kvót hluku;
- b) využívanie obmedzení špecifických pre lietadlo, ako napríklad stiahnutie limitovane vyhovujúcich lietadiel;
- c) využívanie čiastočných obmedzení, rozlišovanie medzi opatreniami vzťahujúcimi sa na deň a na noc.

1.4.5. Zavedené finančné nástroje, ako napríklad letiskové poplatky súvisiace s hlukom.

2. Prognóza bez nových opatrení

- 2.1. Opis prípadných zmien na letisku, ktoré sú už schválené a ktoré sú v štádiu prípravy, napríklad zvýšenie kapacity, rozšírenie vzletovej a pristávacej dráhy a/alebo odbavovacej budovy, predpovede priblíženia a vzletu, projektované budúce zloženie prevádzky a odhadovaný rast a podrobné preskúmanie vplyvu hluku, ktorý by na okolitú oblasť malo rozšírenie kapacity, vzletových a pristávacích dráh a odbavovacích budov, ako aj úprava dráh letu a dráh priblíženia a vzletu lietadiel.
- 2.2. V prípade zvýšenia kapacity letiska prínosy vyplývajúce zo sprístupnenia tejto dodatočnej kapacity v rámci širšej siete leteckej dopravy a regiónu.
- 2.3. Opis vplyvu na hladinu hluku bez ďalších opatrení a opis tých opatrení, ktoré sú už plánované s cieľom znížiť vplyv hluku v tom istom období.
- 2.4. Prognóza krivky hluku – vrátane odhadu počtu ľudí, ktorí budú pravdepodobne vystavení hluku spôsobeného lietadlami – rozlišujúc staré, novovybudované alebo plánované obytné oblasti a projekty budúcich obytných oblastí, ktoré už schválili príslušné orgány.
- 2.5. Vyhodnotenie následkov a možných nákladov v prípade, že sa neprijmú opatrenia na zníženie vplyvu zvýšeného hluku, ak sa to očakáva.

3. Posúdenie dodatočných opatrení

- 3.1. Náčrt dostupných dodatočných opatrení a uvedenie hlavných dôvodov ich výberu. Opis týchto vybraných opatrení na účely ďalšej analýzy a informácie o výsledku analýzy efektívnosti nákladov, najmä o nákladoch na zavedenie týchto opatrení; očakávaný počet ľudí, ktorí budú mať prospech, a časový rámec, ako aj zaradenie jednotlivých opatrení podľa ich účinnosti.
 - 3.2. Prehľad možných vplyvov navrhovaných opatrení z hľadiska životného prostredia a hospodárskej súťaže na iné letiská, prevádzkovateľov a iné zainteresované strany.
 - 3.3. Dôvody výberu zvoleného riešenia.
 - 3.4. Sumár netechnickej povahy.
-

PRÍLOHA II

Posúdenie nákladovej efektívnosti prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom

Nákladová efektívnosť navrhovaných prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom sa posúdi pokiaľ možno kvantifikovateľným spôsobom a s náležitým ohľadom na nasledujúce zložky:

1. očakávaný prínos plánovaných opatrení z hľadiska hluku teraz a v budúcnosti;
2. bezpečnosť prevádzky vrátane rizík pre tretie strany;
3. kapacita letiska;
4. vplyv na európsku sieť leteckej dopravy.

Okrem toho môžu príslušné orgány náležite zohľadniť aj nasledujúce faktory:

1. zdravie a bezpečnosť miestnych obyvateľov, ktorí žijú v blízkosti letiska;
2. zachovanie životného prostredia vrátane vzájomnej závislosti medzi hlukom a emisiami;
3. priamy, nepriamy alebo katalytický vplyv na zamestnanosť a hospodárstvo.

Vyhlásenie Komisie k revízii smernice 2002/49/ES,

Vyhlásenie Komisie k revízii smernice 2002/49/ES „Komisia rokuje s členskými štátmi o prílohe II k smernici 2002/49/ES (metódy výpočtu hluku) s cieľom jej prijatia v nadchádzajúcich mesiacoch.

Komisia má v úmysle zrevidovať prílohu III k smernici 2002/49/ES (odhady účinkov na zdravie, krivky reakcie na dávky) na základe práce, ktorú WHO v súčasnosti vykonáva na metodike posudzovania účinkov hluku na zdravie.
