

32002L0030

L 85/40

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

28.3.2002

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA 2002/30/ES**z dne 26. marca 2002****o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽⁴⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Glavni cilj skupne prometne politike je trajnostni razvoj. To zahteva celostni pristop, s katerim se skušata zagotoviti učinkovito delovanje prometnih sistemov v Skupnosti in varstvo okolja.
- (2) Trajnostni razvoj zračnega prevoza narekuje uvedbo ukrepov, katerih cilj je zmanjšati obremenitev s hrupom zrakoplovov na letališčih s posebnimi problemi s hrupom.
- (3) V okviru Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO) je bil v poglavju 4 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu uveden nov, strožji standard za certifikacijo hrupa, ki bo dolgoročno izboljšal splošno stanje glede hrupa okrog letališč.
- (4) Standard iz poglavja 4 je oblikovan zaradi certifikacije zrakoplovov in ne kot podlaga za uvedbo omejitev obratovanja.
- (5) Postopna izločitev letal iz poglavja 2 po Direktivi Sveta 92/14/EGS z dne 2. marca 1992 o omejevanju uporabe

letal iz poglavja 2 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, druga izdaja (1988) ⁽⁵⁾, bo končana 1. aprila 2002 in ob predvideni rasti letalskega prevoza v Evropi po letu 2002 bodo potrebni novi ukrepi za preprečitev poslabšanja glede obremenitve s hrupom.

- (6) Uporaba letal z boljšimi lastnostmi glede vpliva na okolje lahko prispeva k učinkovitejši uporabi razpoložljive zmogljivosti letališč in pospešitvi razvoja letališke infrastrukture v skladu z zahtevami trga.
- (7) Skupni okvir pravil in postopkov za uvedbo omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti, ki je del uravnoteženega pristopa k obvladovanju hrupa, bo z uvedbo podobnih omejitev obratovanja na letališčih s splošno primerljivimi problemi s hrupom pomagal zaščititi zahteve notranjega trga. Sem sodi presoja vplivov hrupa na letališču in ocena možnih ukrepov za ublažitev teh vplivov, izbira ustreznih ukrepov za zmanjšanje hrupa s ciljem doseči koristi za okolje najbolj stroškovno učinkovito.
- (8) Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti ⁽⁶⁾ v členih 8 in 9 med drugim določa objavo in pregled novih omejitev obratovanja: treba je določiti razmerje med navedenimi določbami in to direktivo.
- (9) Treba je priznati legitimni interes sektorja zračnega prevoza pri izvajanju stroškovno učinkovitih rešitev za doseganje ciljev v zvezi z obvladovanjem hrupa.
- (10) 33. skupščina ICAO je sprejela Resolucijo A33/7, ki uvaja koncept „uravnoteženega pristopa“ k obvladovanju hrupa. Ta pristop predstavlja strategijo obravnavanja hrupa letal, vključno z mednarodnimi navodili za uvedbo omejitev obratovanja na načelu letališče-za-letališčem. Koncept „uravnoteženega pristopa“ k obvladovanju hrupa zrakoplovov zajema štiri glavne elemente in

⁽¹⁾ UL C 75 E, 26.3.2002, str. 318.⁽²⁾ Mnenje, dano 20. marca 2002 (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽³⁾ Mnenje, dano 14. marca 2002 (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 13. marca 2002 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Sklep Sveta z dne 26. marca 2002.⁽⁵⁾ UL L 76, 23.3.1992, str. 2. Direktiva, nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 991/2001 (UL L 138, 22.5.2001, str. 12).⁽⁶⁾ UL L 240, 24.8.1992, str. 8.

- zahteva skrbno presojo vseh različnih možnosti za zmanjšanje emisije hrupa, vključno z zmanjšanjem hrupa letala pri izvoru, ukrepe pri načrtovanju in urejanju rabe zemljišč, operativnih postopkov za zmanjšanje hrupa in omejitev obratovanja, brez poseganja v ustrezne pravne obveznosti, obstoječe sporazume, veljavne zakone in uveljavljene politike.
- (11) Uravnoteženi pristop je pomemben korak na poti k zmanjšanju hrupa. Vendar bodo za učinkovito in trajnostno zmanjšanje hrupa potrebni strožji tehnični standardi, kot so strožji standardi glede hrupa zrakoplovov in sočasna izločitev hrupnih zrakoplovov iz prometa.
- (12) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta o vrednotenju in obvladovanju hrupa v okolju ⁽¹⁾, ki je horizontalni ukrep in zajema vse načine prevoza, je uvedla skupni pristop pri vrednotenju in obvladovanju hrupa v okolju. Njen namen je spremljati problem, ki ga povzroča hrup v večjih strnjениh naseljih in v bližini glavnih prometnih infrastruktur, vključno z letališči, seznanjati javnost z informacijami o hrupu v zunanjem okolju in njegovem vplivu ter pozvati pristojne organe, da pripravijo akcijski načrt z namenom preprečiti in po potrebi zmanjšati hrup v okolju ter ohraniti dobro kakovost okoliškega hrupa.
- (13) Direktiva Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o ocenjevanju vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje ⁽²⁾ že določa obsežno presojo letaliških projektov, ki vključujejo ublažitev hrupa. To je mogoče oceniti kot delno izpolnitev zahtev te direktive v zvezi z ocenjevanjem v primeru projektov za razširitev letališke infrastrukture.
- (14) S takšnim ocenjevanjem se lahko prikaže, da je mogoče cilje doseči le z omejitvijo novih storitev in postopnim izločanjem letal, ki komaj ustrezajo standardu glede hrupa iz poglavja 3.
- (15) Upoštevati bi bilo treba posebne probleme v vezi s hrupom na letališčih, ki ležijo med velikimi gosto naseljenimi območji („mestna letališča“), in dovoliti uvedbo strožjih predpisov.
- (16) Na podlagi informacij, ki jih predložijo države članice, je treba dokončati okvirni seznam mestnih letališč.
- (17) Zaradi zagotavljanja trajnostnega razvoja dejavnosti v zračnem prevozu bi bilo treba omogočiti razširitev letališke infrastrukture.
- (18) Treba je omogočiti nadaljevanje ukrepov za obvladovanje hrupa, ki že veljajo na nekaterih letališčih, in nekatere tehnične spremembe delnih omejitev obratovanja.
- (19) Treba bi se bilo izogniti pretiranim ekonomskim težavam za uporabnike iz držav v razvoju in po potrebi dodeliti izjeme, pri čemer mora taka določba vključevati jamstvo za preprečitev zlorab.
- (20) Treba je zagotoviti preglednost in posvetovanje z vsemi zainteresiranimi strankami v zvezi s predlogi ukrepov, ki zadevajo hrup, vključno z uvedbo novih omejitev obratovanja.
- (21) Uporabnikom je treba pustiti razumen čas za uvedbo novih omejitev obratovanja.
- (22) Treba je sprejeti določbe, ki zagotavljajo pravico do vložitve pravnega sredstva zoper uvedbo omejitev obratovanja na pritožbeni organ, ki je lahko sodišče.
- (23) Direktiva je v skladu z načeli subsidiarnosti in sorazmernosti iz člena 5 Pogodbe. Uvedba omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti lahko prispeva k cilju preprečiti poslabšanje stanja hrupa okrog letališč, vendar pa obstaja možnost za začetek izkrivljanja konkurence. Cilj je zato mogoče učinkoviteje doseči na ravni Skupnosti z usklajenimi predpisi glede uvajanja omejitev obratovanja kot del ukrepov za obvladovanje hrupa. Direktiva se omejuje na minimum, ki se zahteva za doseganje tega cilja, in ne presega okvirov, potrebnih v ta namen.
- (24) Ukrepi, potrebni za izvajanje te direktive, se sprejmejo v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov uresničevanja Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽³⁾.
- (25) Ukrepi, predvideni s to direktivo, nadomestijo ukrepe, ki jih določa Uredba Sveta (ES) št. 925/1999 z dne 29. aprila 1999 o registraciji in obratovanju nekaterih tipov civilnih podzvočnih reaktivnih letal v Skupnosti, ki so bila spremenjena in ponovno certificirana kot skladna s standardi iz poglavja 3 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, tretja izdaja (julij 1993) ⁽⁴⁾. Navedena uredba se zato razveljavi –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Cilji

Cilji te direktive so:

- (a) določiti predpise, s katerimi bo Skupnost olajšala usklajeno uvedbo omejitev obratovanja na ravni letališč z namenom omejiti ali zmanjšati število ljudi, ki jih prizadenejo škodljivi vplivi hrupa;

⁽¹⁾ Ta direktiva je v pripravi in bo začela veljati po njenem sprejetju.

⁽²⁾ UL L 175, 5.7.1985, str. 4. Direktiva, nazadnje spremenjena z Direktivo Sveta 97/11/ES, (UL L 73, 14.3.1997, str. 5).

⁽³⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽⁴⁾ UL L 115, 4.5.1999, str. 1.

- (b) pripraviti okvir za zaščito zahtev notranjega trga;
- (c) pospešiti razvoj zmogljivosti letališč, ki bo v skladu z okoljem;
- (d) olajšati doseganje posebnih ciljev glede zmanjšanja hrupa na ravni posameznih letališč;
- (e) med razpoložljivimi ukrepi omogočiti izbiro tistih, katerih cilj je doseči največjo korist za okolje na stroškovno najučinkovitejši način.

Člen 2

Opredelitve pojmov

V tej uredbi:

- (a) „Letališče“ pomeni civilno letališče v Skupnosti z več kakor 50 000 premiki civilnih podzvočnih reaktivnih letal v koledarskem letu (premik pomeni vzlet ali pristanek), ob upoštevanju povprečja zadnjih treh koledarskih let pred začetkom uporabe določbe te direktive za zadevno letališče;
- (b) „Mestno letališče“ pomeni letališče sredi velikega gosto naseljenega območja, na katerem nobena vzletno pristajalna steza nima razpoložljive dolžine za vzletni zalet, daljše od 2 000 metrov, in ki zagotavlja le prevoz od točke do točke med evropskimi državami ali znotraj evropskih držav, v katerih po objektivnih merilih hrup zrakoplovov vpliva na veliko število ljudi in vsako dodatno povečanje števila premikov zrakoplovov pomeni posebno veliko nevšečnost zaradi izjemno hrupnega stanja. Ta letališča so naštetá v Prilogi I. Ta priloga se lahko spremeni po postopku iz člena 13(3);
- (c) „Civilna podzvočna reaktivna letala“ pomenijo letala, katerih največja certificirana vzletna masa znaša 34 000 kg ali več ali katerih certificirana maksimalna notranja ureditev za zadevni tip letala obsega več kakor 19 potniških sedežev, pri čemer v tem številu niso upoštevani sedeži, ki so namenjeni samo za posadko;
- (d) „Mejno ustrezni zrakoplovi“ pomenijo civilna podzvočna reaktivna letala, ki so v skladu s certifikacijskimi omejitvami, določenimi v poglavju 3 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o civilnem letalstvu, v razponu zbirne meje, ki ne presega 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels — dejansko zaznana raven hrupa v decibelih), pri čemer je zbirna meja število, izraženo v enotah EPNdB, ki ga dobimo s seštevanjem posameznih odstopanj (t.j. razlike med certificirano ravno hrupa in najvišjo dovoljeno ravno hrupa) na vsaki od treh referenčnih točk za merjenje hrupa, kakor je opredeljeno v poglavju 3 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o civilnem letalstvu;
- (e) „Omejitve obratovanja“ pomenijo ukrep, povezan s hrupom, ki omejuje ali zmanjšuje dostop civilnih podzvočnih

reaktivnih letal do letališča. vključuje omejitve obratovanja, katerih cilj je na določenih letališčih izločiti iz prometa mejno ustrezne zrakoplove, pa tudi delne omejitve obratovanja, ki vplivajo na uporabo civilnih podzvočnih letal v določenem časovnem obdobju;

- (f) „Zainteresirane stranke“ pomenijo pravne ali fizične osebe, katere je prizadela ali bi jih utegnila prizadeti uvedba ukrepov za zmanjšanje hrupa, vključno z omejitvami obratovanja, ali vse pravne ali fizične osebe, ki imajo pri tem legitimni interes;
- (g) „Uravnoveženi pristop“ pomeni pristop, v skladu s katerim bodo države članice preučile razpoložljive ukrepe v zvezi s problemom hrupa na letališču na njihovem ozemlju, to pomeni predvidljiv učinek zmanjšanja hrupa zrakoplova pri izvoru, načrtovanja in urejanja rabe zemljišč, operativnih postopkov za zmanjšanje hrupa in omejitev obratovanja.

Člen 3

Pristojni organi

Države članice zagotovijo obstoj pristojnih organov, ki so odgovorni za vprašanja s področja uporabe te direktive.

Člen 4

Splošna pravila o urejanju hrupa zrakoplovov

1. Države članice sprejmejo uravnoveženi pristop pri obravnavi problemov s hrupom na letališčih na njihovem ozemlju. Kot ukrep za urejanje hrupa lahko upoštevajo tudi gospodarske pobude.
2. Pri obravnavi omejitev obratovanja pristojni organi upoštevajo verjetne stroške in koristi različnih razpoložljivih ukrepov in posebnosti posameznih letališč.
3. Ukrepi ali kombinacija ukrepov, sprejetih po tej direktivi, ne smejo biti strožji, kakor je to potrebno za uresničitev okoljskega cilja, določenega za posamezno letališče. Biti morajo nediskriminatorni glede državljanstva ali identitete letalskega prevoznika ali proizvajalca zrakoplovov.
4. Omejitve obratovanja na podlagi sposobnosti temeljijo na ravni hrupa zrakoplova, ki se meri po certifikacijskem postopku, opravljenem v skladu z zvezkom 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, tretja izdaja (julij 1993).

Člen 5

Predpisi v zvezi s presojo

1. Pri sprejemanju odločitve o omejitvah obratovanja se upoštevajo informacije iz Priloge II, kolikor je smiselno in izvedljivo za zadevne omejitve obratovanja in značilnosti letališča.

2. Kadar je letališki projekt predmet presoje vplivov na okolje po Direktivi 85/337/EGS, velja, da presoja v skladu z navedeno direktivo izpolnjuje zahteve iz odstavka 1, če so pri tem, kolikor je mogoče, upoštevane informacije iz Priloge II k tej direktivi.

Člen 6

Predpisi o uvedbi omejitev obratovanja, katerih cilj je izločitev mejno ustreznih zrakoplovov

1. Če se pri presoji vseh razpoložljivih ukrepov, vključno z delnimi omejitvami obratovanja, ki se izvajajo v skladu z zahtevami iz člena 5, izkaže, da je za doseganje ciljev te direktive treba uvesti omejitve, katerih cilj je izločitev mejno ustreznih zrakoplovov, veljajo na obravnavanem letališču namesto postopka iz člena 9 Uredbe (EGS) št. 2480/92 naslednji predpisi:

- (a) šest mesecev po končani presoji in sklepu o uvedbi omejitev obratovanja na navedenem letališču niso dovoljene nobene dodatne storitve z mejno ustreznimi zrakoplovi, razen tistih, ki so bile dovoljene v odgovarjajočem obdobju preteklega leta;
- (b) v najmanj šestih mesecih po tem se lahko od vsakega letalskega operatorja zahteva, da zmanjša število premikov njegovih mejno ustreznih zrakoplovov, ki uporabljajo navedeno letališče, na letno stopnjo, ki ne presega 20 % začetnega celotnega števila teh premikov.

2. S pridržkom predpisov o presoji iz člena 5 se na mestnih letališčih, naštetih v Prilogi I, lahko uvedejo strožji ukrepi glede opredelitve mejno ustreznih zrakoplovov, če ti ukrepi ne vplivajo na civilna podzvočna reaktivna letala, ki so z izvirno ali ponovno certifikacijo v skladu s standardom glede hrupa iz poglavje 4 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu.

Člen 7

Obstoječe omejitve obratovanja

Člen 5 ne velja za:

- (a) omejitve obratovanja, ki so bile sprejete na dan začetka veljavnosti te direktive;
- (b) manjše tehnične spremembe delnih omejitev obratovanja, ki nimajo večjega vpliva za letalske operatorje na nobenem od danih letališč v Skupnosti in so bile uvedene po začetku veljavnosti te direktive.

Člen 8

Izjeme za zrakoplove, registrirane v državah v razvoju

Mejno ustrezni zrakoplovi, registrirani v državah v razvoju, so 10 let po začetku veljavnosti te direktive izvzeti iz določb člena 6, če:

- (a) so bili takšni zrakoplovi s spričevalom o hrupu, ki potrjuje skladnost s standardi iz poglavja 3 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, v uporabi na zadevnih letališčih v Skupnosti med 1. januarjem 1996 in 31. decembrom 2001 („referenčno obdobje“), ter
- (b) so bili ti zrakoplovi v referenčnem obdobju vpisani v register zadevne države v razvoju in jih še naprej upravlja pravna oseba s sedežem v navedeni državi ali fizična oseba, ki opravlja dejavnost v navedeni državi.

Člen 9

Izjeme za operacije zrakoplovov v izjemnih okoliščinah

V posameznih primerih lahko države članice dovolijo posamezne operacije z mejno ustreznimi zrakoplovi, ki jih sicer ne bi bilo mogoče izvesti na podlagi drugih določbe te direktive.

Izjema je omejena na:

- (a) zrakoplove, katerih posamezne operacije so tako izjemne, da ne bi bilo smiselno odreči začasne izjeme;
- (b) zrakoplove, ki izvajajo nekomercialne lete, namenjene spremembam, popravilu ali vzdrževanju.

Člen 10

Posvetovanja in preglednost

Države članice zagotovijo, da za uporabo členov 5 in 6 vzpostavijo postopke za posvetovanja z zainteresiranimi strankami v skladu z veljavnim nacionalnim pravom.

Člen 11

Predhodno obvestilo

1. Države članice zagotovijo, da so ob uvedbi kakršne koli nove omejitve obratovanja vse zainteresirane stranke javno obveščene, vključno z obrazložitvijo razlogov za uvedbo omejitve, ob upoštevanju ustreznih elementov uravnoteženega pristopa

- (a) šest mesecev pred začetkom veljavnosti ukrepov iz člena 6(1)(a);

(b) eno leto pred začetkom veljavnosti ukrepov iz člena 6(1)(b)in (2);

(c) v primeru ukrepov iz člena 6 dva meseca pred konferenco za načrtovanje voznega reda letov za ustrezno obdobje urejanja.

2. Države članice morajo takoj obvestiti druge države članice in Komisijo o vseh novih omejitvah obratovanja v smislu te direktive, ki jih nameravajo uvesti na letališču na njihovem ozemlju.

Člen 12

Pravica do vložitve pravnega sredstva

Države članice v skladu z nacionalno zakonodajo in postopki zagotoviti pravico do vložitve pravnega sredstva zoper ukrepe, sprejete po členu 6 in členu 7(b), pred pritožbenim organom, ki ni organ, ki je sprejel sporni ukrep.

Člen 13

Odbor

1. Komisiji pomaga odbor, vzpostavljen s členom 11 Uredbe (EGS) št. 2408/92.

2. Komisija se lahko z odborom posvetuje o katerikoli zadevi v zvezi z uporabo te direktive.

3. Pri sklicevanju na ta veljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

4. Odbor upošteva presoje, ki so jih opravile države članice v skladu s členom 5, in ukrepe, ki so jih le sprejele ali jih nameravajo sprejeti na podlagi teh presoj.

Člen 14

Informacije in revizija

Države članice morajo Komisiji na njeno zahtevo predložiti informacije o uporabi te direktive.

Najpozneje pet let po začetku veljavnosti te direktive Komisija predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o uporabi te direktive.

Poročila so po potrebi priloženi predlogi za revizijo direktive.

Poročilo vsebuje presojo učinkovitosti te direktive, zlasti potrebo po reviziji opredelitve mejno ustreznega zrakoplova, kakor jo določa člen 2(d), v prid strožji zahtevi.

Člen 15

Razveljavitev

Uredba (ES) št. 925/1999 se razveljavi z dnem začetka veljavnosti te direktive.

Člen 16

Izvajanje

Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 28. septembra 2003. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

Člen 17

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Člen 18

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 26. marca 2002

Za Evropski parlament

Predsednik

P. COX

Za Svet

Predsednik

F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

*PRILOGA I***Seznam mestnih letališč**

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

PRILOGA II

Informacije iz člena 5(1)

1. Trenutno stanje
 - 1.1 Opis letališča, vključno z informacijami o njegovi zmogljivosti, lokaciji, okolici, obsegu letalskega prometa in njegovi sestavi ter razporeditvi vzletno-pristajalnih stez.
 - 1.2 Opis okoljskih ciljev, določenih za letališče in v nacionalnem smislu.
 - 1.3 Podrobnosti v zvezi z izolinijami hrupa v tekočem letu in preteklih letih — vključno z oceno števila ljudi, ki jih prizadene hrup zrakoplovov. Opis načina izračuna za pripravo izolinij.
 - 1.4 Opis izvedenih ukrepov za zmanjšanje hrupa zrakoplovov: na primer informacije o načrtovanju in urejanju rabe zemljišč; programi za zvočno izolacijo; operativni postopki, kot je PANS-OPS; omejitve obratovanja, kot so omejitve glede ravni hrupa, omejitve/prepovedi nočnega letenja, pristojbine za hrup; uporaba prednostnih vzletno-pristajalnih stez, prednostne zračne poti zaradi zaščite pred hrupom/letenje po sledi in spremljanje hrupa.
2. Napovedi brez novih ukrepov
 - 2.1 Opis izboljšav na letališču (če to ustreza), ki so že bile odobrene in so v programu, na primer povečana zmogljivost, razširitev vzletno-pristajalnih stez in/ali terminalov, predvidena sestava prometa in njegova rast v prihodnosti.
 - 2.2 V primeru povečane zmogljivosti letališča predstavitev prednosti, ki bi bile rezultat takšnega povečanja zmogljivosti.
 - 2.3 Opis vpliva hrupa na splošno raven hrupa, brez nadaljnjih ukrepov, ali že načrtovani ukrepi za zmanjšanje vpliva hrupa v enakem obdobju.
 - 2.4 Izolinije predvidenega hrupa — vključno z oceno o števila ljudi, ki jih utegne prizadeti hrup zrakoplovov — razlika med obstoječimi in novozgrajenimi stanovanjskimi območji.
 - 2.5 Ocena posledic in možnih stroškov v primeru, če ne bodo sprejeti nobeni ukrepi za zmanjšanje vpliva povečanega hrupa — če se to pričakuje.
3. Ocenjevanje dodatnih ukrepov
 - 3.1 Pregled dodatnih možnih ukrepov, ki so na voljo v okviru različnih možnosti iz člena 4(1), zlasti prikaz glavnih razlogov za njihov izbor. Opis izbranih ukrepov za nadaljnjo analizo in podrobnejši podatki o stroških za uvedbo takšnih ukrepov; število ljudi, ki naj bi imeli pri tem korist, in časovni okvir; razvrstitev ukrepov glede na njihovo učinkovitost.
 - 3.2 Ocenjevanje razmerij stroški/učinkovitost ali stroški/koristi pri uvedbi posebnih ukrepov, ob upoštevanju socialno-ekonomskega vpliva ukrepov na uporabnike letališč: letalske operatorje (potnikov in tovara), popotnike in lokalne skupnosti.
 - 3.3 Pregled možnih vplivov predlaganih ukrepov na okolje in konkurenco za druga letališča, letalske operatorje in druge zainteresirane stranke.
 - 3.4 Razlogi za izbor prednostne možnosti.
 - 3.5 Netehnični povzetek.
4. Razmerje z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o vrednotenju in obvladovanju hrupa v okolju
 - 4.1 Kadar in kjer so karte hrupa ali akcijski načrti pripravljene v skladu s pogoji navedene direktive, se te karte in načrti uporabljajo kot vir informacij, ki jih zahteva ta priloga.
 - 4.2 Ocena izpostavljenosti hrupu (t.j. priprava izolinij hrupa in število prizadetih ljudi) se izvede z uporabo najmanj splošnih indikatorjev hrupa Lden in Lnight, kakor jih določa zgoraj navedena direktiva, če so na voljo.