



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 15.2.2008
COM(2008) 66 konč.

POROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

S hrupom povezane omejitve obratovanja na letališčih EU

(Poročilo o izvajanju Direktive 2002/30/ES)

1. UVOD

Že od začetka širše uporabe reaktivnih letal v 60. in 70. letih prejšnjega stoletja je hrup, ki ga povzročajo letala, za stanovalce v bližini letališč občutljiva tema. Vlade in industrija si zato prizadevajo za stalen napredek na področju ravni hrupa, ki ga povzroča posamezno letalo, predvsem z doseganjem soglasja na svetovni ravni (ICAO) glede uvedbe vedno strožjih standardov; ta postopek je privedel do opredelitve t. i. standardov za zrakoplove iz poglavij 2, 3 in 4. Tako so današnja potniška reaktivna letala znatno tišja od svojih predhodnikov.

Na podlagi doseženega dogovora v okviru ICAO o prepovedi starejših in hrupnejših reaktivnih letal iz poglavja 2 velja od aprila 2002 v EU popolna prepoved zrakoplovov iz poglavja 2.

Junija 2001 je Svet ICAO sprejel nov standard za certifikacijo (poglavje 4 zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu), ki določa standarde glede hrupa za nove zrakoplove z začetkom obratovanja po 1. januarju 2006. Vendar za postopno opuščanje uporabe zrakoplovov iz poglavja 3 ni bil določen časovni razpored.

Ker ni takega časovnega razporeda, je pritisk na omejitve obratovanja, da bi se omejil hrup na letališčih, še večji. Standardi glede hrupa, ki veljajo za posamezne zrakoplove, so strožji, vedno gostejši in rednejši promet na vse več letališčih pa še naprej moti lokalne prebivalce. Zato se pojavljajo zahteve po dodatnih omejitvah obratovanja na posameznih letališčih, da bi se omejil hrup zrakoplovov v najbolj občutljivejših obdobjih (zvečer, ponoči in ob koncu tedna) ali uporaba starejših, hrupnejših zrakoplovov, ki le mejno ustrezajo pravilom, določenim v poglavju 3.

Skupnost je 26. marca 2002 sprejela Direktivo 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti¹. Direktiva državam članicam omogoča, da na posameznih letališčih uvedejo nove omejitve obratovanja, zlasti za zrakoplove, ki mejno ustrezajo pravilom iz poglavja 3, če to storijo v skladu s t. i. „uravnoteženim pristopom“ iz resolucij Skupščine ICAO A33-7 in A35-5. Istega leta je EU sprejela Direktivo 2002/49/ES², ki zahteva, da se sprejmejo strateške karte hrupa in akcijski načrti za okolico večjih civilnih letališč³ in tudi za strnjena naselja z več kot 100 000 prebivalci, in sicer z namenom preprečevanja, izogibanja in zmanjševanja škodljivih učinkov (vključno z motnjo), ki so posledica hrupa letal. Komisija bo leta 2009 Evropskemu parlamentu in Svetu predložila ločeno poročilo o izvajanju Direktive. Leta 2006 je EU sprejela prenovljeno strategijo za trajnostni razvoj⁴, katere cilj je „zmanjšati izpostavljenost hrupu, ki ga povzroča promet, tako pri njegovem viru kot z ukrepi za zmanjšanje hrupa, da se zagotovi čim manjši vpliv na zdravje, ki ga povzročajo skupne izpostavljenosti“.

V skladu s členom 14 Direktive 2002/30/ES mora Komisija najpozneje pet let po začetku veljavnosti navedene direktive Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o njeni

¹ Direktiva 2002/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. marca 2002 o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti, UL L 85, 28.3.2002, str. 40.

² Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa, UL L 189, 18.7.2002, str. 12.

³ Danes na področje uporabe Direktive 2002/49/ES spada 76 letališč, ki so jih določile države članice.

⁴ Svet Evropske unije, Dok. 10117/06, 9. junij 2006.

uporabi. Člen nadalje določa, da morajo biti poročilu po potrebi priloženi predlogi za revizijo Direktive. Glavni cilj tega poročila je navesti, v kolikšni meri je bil cilj Direktive dosežen in kako je k temu prispevala uporaba Direktive. Zato vsebuje oceno učinkovitosti navedene direktive, v kateri je zlasti preučeno, ali je treba veljavno opredelitev „mejno ustreznega zrakoplova“, določeno v členu 2(d) (tj. skladno s certifikacijskimi omejitvami iz poglavja 3 z razponom zbirne meje, ki ne presega 5 EPNdB⁵ – t. i. zrakoplov „minus 5“), nadomestiti s strožjo.

Da bi to razpravo umestili v kontekst, so v tem poročilu ocenjene spremembe stanja glede hrupa v Skupnosti od leta 2002 in preučeno je, v kolikšnem obsegu je regulativni okvir Direktive prispeval k tem spremembam. To kvantitativno in kvalitativno delo je zahtevalo podroben popis ukrepov, ki so na podlagi Direktive že sprejeti ali načrtovani na letališčih.

2. URAVNOTEŽENI PRISTOP

Države članice na podlagi Direktive „sprejmejo uravnoteženi pristop pri obravnavi problemov s hrupom na letališčih na (njihovem) ozemlju“ (člen 4.1). „Uravnoteženi pristop“⁶ 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 2(g)).

Direktiva je deloma namenjena podrobni opredelitvi okoliščin, v katerih lahko države članice uvedejo omejitve za mejno ustrezne zrakoplove v skladu s smernicami ICAO, hkrati pa prispeva k splošnemu cilju, da se prepreči hujša obremenitev s hrupom in omeji ali zmanjša število ljudi, na katere znatno vplivajo škodljivi učinki hrupa letal.

Pravica posameznih letališč, da omejijo obratovanje mejnih zrakoplovov iz poglavja 3 v okviru uravnoteženega pristopa, je bila sprejeta na mednarodni ravni kot odziv na pritožbe nekaterih članic ICAO v zvezi z Uredbo (ES) št. 925/1999⁷ (t. i. uredba o „opremi za zmanjševanje hrupa“). S to uredbo so v Skupnosti prepovedani „ponovno certificirani“ zrakoplovi, opredeljeni kot zrakoplovi, ki izpolnjujejo zahteve iz poglavja 3 le, če uporabljajo opremo za zmanjševanje hrupa. Ta uredba je bila razveljavljena, ko je začela veljati Direktiva, saj ta državam članicam omogoča, da na posameznih letališčih prepovejo mejno ustrezne zrakoplove.

3. RAZLAGA DIREKTIVE

Na podlagi odzivov 52 letališč⁸ je jasno, da si vsa letališča določb Direktive ne razlagajo na enak način.

⁵ Dejansko zaznana raven hrupa v decibelih.

⁶ Glej člen 2(g) Direktive 2002/30/ES.

⁷ Uredba (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), UL z dne 4. 5. 1999, str. 1.

⁸ Razgovore z letališči so za Evropsko komisijo opravili svetovalci MPD.

Obveznosti za letališča se zdijo precej jasna: če želijo organi po 28. marcu 2002 uvesti nove omejitve obratovanja za civilna podzvočna reaktivna letala, morajo v skladu z Direktivo sprejeti uravnotežen pristop in omejiti omejitve na najnujnejše. Poleg tega morajo države članice, ki uvajajo omejitve, upoštevati nekatere postopke v zvezi z obveščanjem o njihovi uvedbi, oceni in izvajanju. V okviru tega postopka je treba načrtovani učinek omejitev izraziti številčno.

V zvezi s tem, kaj Direktiva dovoljuje ali prepoveduje, obstajata dve področji negotovosti:

- (1) nekatera letališča menijo, da je težko prikazati dosežek Direktive kot tak, saj je bilo veliko tega, kar dovoljuje Direktiva, dovoljeno tudi v skladu z nacionalno zakonodajo, države članice pa so veliko omejitev uvedle pred letom 2002;
- (2) druga letališča menijo, da Direktiva izrecno ne prepoveduje kake posebne oblike omejitve.

4. UČINKI DIREKTIVE

Večina upravljavcev letališč je navedla, da Direktiva ni imela neposrednega učinka na upravljanje hrupa v okolici letališč. Nekatera letališča so omenila, da Direktiva omogoča to, kar je bilo možno že v okviru nacionalne zakonodaje. To še zlasti velja za nemška in britanska letališča. Neko nemško letališče je tudi navedlo, da čeprav Direktiva omogoča omejitve za mejno ustrezne zrakoplove iz poglavja 3, uvedbo takšnih ukrepov prepovedujejo nekateri dvostranski sporazumi o zračnem prometu.

Več letališč je navedlo, da je zaradi Direktive postopek upravljanja hrupa v okolici letališč težavnejši zaradi zahtev njene priloge 2. Ta priloga nalaga posvetovanje ter oceno stroškov in koristi alternativnih načinov zmanjševanja hrupa v okolici letališč.

Dve letališči sta opozorili na strah pred tožbami letalskih prevoznikov po uvedbi ukrepov, in sicer z argumentom, da zahteve iz Priloge 2 ne bi bile v celoti upoštevane.

Nekatera letališča so navedla, da je Direktiva, čeprav ni imela neposrednega vpliva na upravljanje hrupa, k temu posredno prispevala iz več razlogov:

- Direktiva je zagotovila koristen seznam, na katerem so bili naštetni vsi razpoložljivi morebitni ukrepi;
- Direktiva je s poudarjanjem ukrepov za posamezna letališča olajšala uvedbo omejitev;
- Direktiva je pomagala vzpostaviti zaupanje med zainteresiranimi stranmi;
- Direktiva je vzpostavila enake konkurenčne pogoje;
- Direktiva je tudi povečala ozaveščenost o možnih ukrepih in dobrih praksah med srednje velikimi in malimi letališči (ki pa ne spadajo na področje uporabe Direktive).

Eden izmed ciljev Direktive je bil omogočiti upravljanje hrupa v okolici letališč, ki se spopadajo s posebnimi problemi s hrupom. Obstoj takšnih problemov letališč je bil morda delno odvisen od tega, kakšne ukrepe je nacionalna zakonodaja že dovoljevala. Države, katerih nacionalna zakonodaja je letališčem že omogočala upravljanje hrupa, od Direktive niso imele takšnih koristi kot države, ki takšnega okvira niso imele. Vendar je na letališčih, kjer nacionalna zakonodaja ni bila učinkovita, Direktiva lahko prispevala k upravljanju hrupa.

5. UVEDENE OMEJITVE

Omejitve za mejno ustrezne zrakoplove iz poglavja 3 so opisane na podlagi zbirne meje (opredeljene v Direktivi), ki ne presega 5 dB(A), v nadaljevanju zrakoplov „minus 5“, opisane so tudi omejitve za zrakoplove z zbirno mejo 8 dB(A) ali več, omejitve nočnega letenja in uporaba proračunov za hrup, vključno z učinki, ki jih lahko imajo te omejitve na promet. Vendar pa se lahko različni uvedeni ukrepi do neke mere prekrivajo, saj jasno ločevanje ni vedno mogoče.

5.1 UVEDENE OMEJITVE: „MINUS 5“

Prepoved obratovanja za zrakoplove „minus 5“ sta uvedli samo dve letališči.

Samo štiri letališča so sporočila, da so na podlagi Direktive uvedla delne omejitve⁹ za obratovanje zrakoplovov „minus 5“, ki so jih tudi opisala. Ta letališča so:

- tri letališča, ki so uvedla prepovedi nočnega letenja za zrakoplove „minus 5“; in
- eno letališče, ki je zrakoplovom „minus 5“ prepovedalo lete na novih progah (predpis o prepovedi dodatnega obratovanja, verjetno predhodnik predpisa o prepovedi obratovanja).

Vendar pa je več kot deset letališč izmed tistih, ki prepovedi ali omejitev niso uvedla, to vsekakor načrtovalo ali nameravalo ali pa so ta letališča navedla, da bi to storila v določenih okoliščinah. Obstajata tudi dva posebna primera (dve mestni letališči):

izmed tistih letališč, ki vsekakor pričakujejo uvedbo takšnih ukrepov, eno letališče pričakuje, da bo popolna prepoved zrakoplovov „minus 5“ „kmalu“ nadomestila prepoved zrakoplovov z opremo za zmanjševanje hrupa, ki je veljala pred Direktivo¹⁰, eno letališče (iz EGP) pa z nacionalno zakonodajo, ki je veljala že pred Direktivo, prepoveduje obratovanje zrakoplovov „minus 5“ ponoči, kar bo začelo veljati leta 2008;

- eno letališče je razmišljalo o prepovedi zrakoplovov „minus 5“, vendar je ta načrt opustilo, ko je velik letalski prevoznik mejno ustreznih zrakoplovov te prilagodil, prepoved pa je zato postala nepotrebna;
- tri letališča o omejitvah za zrakoplove „minus 5“ razmišljajo v okviru akcijskih načrtov za hrup;
- dve letališči sta menili, da bi morali uvesti omejitve za zrakoplove „minus 5“, če bi lokalni organ uvedel omejitve za dejavnost kot ceno načrtovanega razvoja vzletno-pristajalne steze;
- dve letališči sta menili, da bosta „morda“ uvedli omejitve za zrakoplove „minus 5“, in sicer brez navedbe okoliščin;
- dve mestni letališči zrakoplovom dovoljujeta pristanek na podlagi lokalnih meritev ravni hrupa, ki izpolnjujejo lokalne urbanistične zahteve po omejitvi obratovanja letališč, in sicer glede na absolutne (in ne certificirane) ravni hrupa; to ponazarja vprašanje skladnosti Direktive z zakonodajo s področja prostorskega načrtovanja v nekaterih državah članicah.

Države članice so za naslednja letališča sporočile, da izpolnjujejo določbe Direktive:

⁹ Člen 6.1 Direktive dovoljuje uvedbo „delnih omejitev obratovanja“ za neopredeljene vrste zrakoplovov, in sicer kot del prednostne hierarhije ukrepov v okviru uravnoteženega pristopa, ki imajo prednost pred izločitvijo mejnih zrakoplovov iz poglavja 3 kot „zadnjo možnostjo“.

¹⁰ To letališče je tudi navedlo, da strožja opredelitev mejno ustreznih zrakoplovov (tj. „minus 8“) ne bi bila še bolj omejevalna, saj so veljavne omejitve deleža nočnega hrupa že dovolj stroge.

V Parizu zrakoplovi „minus 5“ ne smejo obratovati ponoči, od leta 2008 pa bo zanje prepoved obratovanja veljala tudi podnevi. To je del politike za ohranjanje splošne obremenitve s hrupom na ravneh, izmerjenih v letih 1999–2001.

Na londonskih letališčih je začel veljati nov režim nočnega letenja, ki zajema obdobje med letoma 2006 in 2012.

Na madridskem letališču Barajas so po poletju 2006 uvedli nov sklop omejitev, ki vključuje postopno izločitev zrakoplovov „minus 5“ med letoma 2007 in 2012, pa tudi omejitve nočnega letenja.

Ostala letališča za mejno ustrezne zrakoplove „minus 5“ niso sporočila uvedenih (ali načrtovanih) omejitev v okviru Direktive.

Eno letališče je navedlo, da bi bila zagotovljena večja jasnost, če bi med letališči v zvezi z opredelitvijo mejno ustreznih zrakoplovov obstajala večja usklajenost.

5.2 UVEDENE OMEJITVE: „MINUS 8“ IN VEČ

Nekaj letališč ima ali razmišlja o omejitvah, ki presegajo minus 5 dB(A). Samo eno letališče je že uvedlo omejitve za zrakoplove „minus 8“, tri letališča pa načrtujejo njihovo izločitev:

- eno letališče je prepoved nočnega letenja za zrakoplove „minus 8“ uvedlo že leta 2003;
- eno (mestno) letališče je napovedalo, da namerava do leta 2010 postati letališče, za katero bodo veljala „izključno pravila iz poglavja 4“;
- drugo mestno letališče je navedlo, da bodo v prihodnosti vse prepovedi nočnega letenja temeljile na „poglavju 4“;
- eno letališče je sporočilo, da namerava do leta 2008 prepovedati zrakoplove „minus 8“, če se pred tem ne izločijo iz prometa z naravno vgradnjo dodatne opreme ali prostovoljnimi ukrepi sodelovanja.

5.3 UVEDENE OMEJITVE: NOČNO LETENJE

Delne, s hrupom povezane omejitve obratovanja¹¹ niso nujno namenjene določenim ravnem skladnosti s poglavjem 3. Kljub temu pa Direktiva zajema tudi te splošne ukrepe, in sicer v smislu zahteve po formalni oceni pred njihovo uvedbo.

Štiri vprašana letališča (od katerih so tri mestna letališča¹²) so ponoči zaprta. Eno letališče, ki pa ni med vprašanimi, obratuje do določene ure. Poleg tega je več letališč del noči zaprtih. Sedem letališč je uvedlo prepoved nočnega letenja za mejno ustrezne zrakoplove iz poglavja 3, eno izmed njih pa je uvedlo prepoved za zrakoplove „minus 8“ iz poglavja 3. Poleg tega

¹¹ Kot je opredeljeno v členu 2(e) Direktive 2002/30/ES.

¹² Kot je določeno v Prilogi I k Direktivi 2002/30/ES.

več nemških letališč sprejema samo zrakoplove z bonusnega seznama¹³. Veliko letališč uporablja sistem za merjenje deleža nočnega hrupa. Nekatera letališča uporabljajo namesto tega sistema omejitve nočnih letov. Približno dvajset letališč je navedlo, da ponoči ne uporabljajo posebnih omejitev, razen morebitnega zaprtja določene vzletno-pristajalne steze.

5.4 PRORAČUNI ZA HRUP LETALIŠČ

Poleg omejitev za mejno ustrezne zrakoplove ali delnega nočnega zaprtja je za omejitve mogoče šteti tudi uporabo proračunov za hrup.

Proračuni za hrup v nasprotju z omejitvami nočnega letenja in omejitvami za mejno ustrezne zrakoplove neposredno ne omejujejo obratovanja določenega zrakoplova, vendar pa omejujejo dostop flote kot celote. Proračuni za hrup omejujejo splošen hrup v določenem časovnem obdobju, ki je lahko omejeno na določen čas v letu ali celo leto. Kot take jih je mogoče označiti bolj kot omejitve obratovanja za letališča kot pa za letalske prevoznike.

Na drugi strani pa proračuni za hrup omejujejo dostop civilnih podzvočnih reaktivnih letal do letališča. Čeprav Direktiva zajema tudi proračune za hrup, s tem niso seznanjene vse zainteresirane strani.

Veliko letališč raje kot omejitve obratovanja za nekatere zrakoplove uporablja proračune za hrup. Te proračune uporablja zlasti veliko letališč v Združenem kraljestvu.

6. UČINKI OMEJITEV OBRATOVANJA

Nekaj letališč je podalo pripombe v zvezi z učinkom uvedenih omejitev obratovanja.

V zvezi z možnostjo zamenjave letališča je eno letališče pripomnilo, da se zaradi kombinacije strateške lokacije in velikega deleža prometa od točke do točke ne boji, da bi letalski prevozniki zamenjali letališče. Na drugi strani pa je eno letališče navedlo, da bi prepoved za mejno ustrezne zrakoplove iz poglavja 3 uvedlo samo, če bi bilo to obvezno in bi se prepoved uporabljala na vseh letališčih v EU.

V večini primerov so letališča navedla, da so se letalski prevozniki odzvali z uporabo manj hrupnih zrakoplovov in nekaterimi časovnimi prerazporeditvami nočnih in dnevnih letov v primeru delnih omejitev.

Samo eno letališče je navedlo, da so uvedene omejitve zmanjšale število storitev in pogostost letov.

S tem vprašanjem je povezano to, da uvedene omejitve niso vedno dejanske omejitve v „praktičnem smislu“. Na enem letališču je bila omejitev za mejno ustrezne zrakoplove iz poglavja 3 uvedena preventivno, in sicer z namenom, da bi lokalni skupnosti pokazali zavezanost upravljanju hrupa in odvrnili morebitne letalske prevoznike s takimi zrakoplovi.

¹³ Seznam, ki ga je sestavilo nemško Zvezno ministrstvo za promet, omogoča dodatno klasifikacijo zrakoplovov iz poglavja 3. Zrakoplovi s tega seznama imajo prednost pred zrakoplovi, ki niso na tem seznamu, saj zanje velja manj omejitev letov in/ali se jim zaračunajo nižje priletno-odletne pristojbine.

Na drugem letališču je dejanska raven hrupa manjša od polovice kvote hrupa. Na drugi strani pa obstajajo letališča, ki omilijo okoljske omejitve, ko začnejo te delovati omejevalno.

7. UPRAVLJAVCI ZRAKOPLOVOV

Upravljalci zrakoplovov štejejo Direktivo za zaščito pred uporabo omejitev obratovanja kot prve možnosti ter za zagotovitev razumnega časovnega okvira za uvedbo omejitev in ustrezne ocene stroškov in koristi takšnih omejitev.

Nekateri letalski prevozniki so očitno menili, da so vidiki Direktive glede omejitev mejno ustreznih zrakoplovov zanje skoraj nepomembni, saj so jih ekonomski pritiski poslovanja z „naravno“ zamenjavo že prisilili k sestavi flote iz poglavja 4. Drugi sektorji te panoge bi raje imeli največjo možno zaščito pred omejitvami Direktive, kar bi „naravni“ zamenjavi omogočilo neoviran potek.

Ponudniki ekspresnih letalskih prevozov so službam Komisije poudarili, da se zavzemajo za revizijo Direktive, da bi se premostile nekatere težave v zvezi z opredelitvijo in razlago ter da se okrepi in pojasni zaščita, ki bi jo po njihovem mnenju morala nuditi Direktiva. Menijo, da bi bilo treba omejitve (vključno z delnimi omejitvami) za zrakoplove iz poglavja 4 izrecno prepovedati (glej člen 6.2 za mestna letališča) glede na to, da bi lahko po njihovem mnenju omejitve obratovanja in kazni na podlagi ravni hrupa učinkovito prepovedale ali omejile nočno obratovanje zrakoplovov, ki so skladni s poglavjem 4. Omejitve obratovanja (kot je na primer določitev nadzorovanih omejitev glede ravni hrupa in prednostnih vzletno-pristajalnih stez) so za to panogo potencialno „sivo območje“, ki ga je treba razjasniti, da se prepreči morebitno izogibanje zahtevam iz člena 4.4, po katerih omejitve temeljijo na certificiranem hrupu, in da se učinkovito prepove diskriminacijske omejitve, čeprav niso bile oblikovane s tem namenom.

8. LOKALNI IN REGIONALNI ORGANI

Lokalni in regionalni organi pa tudi številna združenja so ob upoštevanju postopka ocenjevanja Direktive predstavili priporočila¹⁴. Na splošno so ta priporočila precej bolj obširna kot omejitve obratovanja, predvidene v Direktivi.

V zvezi z organizacijo obratovanja letališč in nočnimi leti so v glavnem predlagali naslednje:

- pri opredelitvi poti letov je treba več pozornosti nameniti gostoti prebivalstva, treba pa je tudi kar najbolj izkoristiti nove nizkohrupne operative postopke, kot je pristop enakomernega spuščanja („continuous descent approach“);
- bolj je treba upoštevati standarde Svetovne zdravstvene organizacije¹⁵ glede hrupa;
- za najbolj izpostavljeno populacijo je treba uvesti načela za dodelitev odškodnine;

¹⁴ Glej na primer: http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf.

¹⁵ Glej prihodnje smernice za nočni hrup: http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1.

- treba je upoštevati želje in pričakovanja lokalnih skupin, in sicer s pomočjo boljših informacij, javnega sodelovanja in posredovanja.

Čeprav se problemi, ki so posledica obremenitev s hrupom zaradi nočnih letov, med evropskimi letališči razlikujejo, so navedeni organi sklenili, da morajo biti načrtovane zadnje ure letov in omejitve obratovanja v središču nacionalnih politik in politik EU, da bi se izognili motnjam spanja pri ljudeh, ki živijo pod potmi letov.

Pozornost je bila namenjena tudi pomembnosti preprečevanja degradacije urbanega okolja, ki je včasih lokalna posledica razvoja letališč. Priporočljivo je, da gospodarski razvoj primestnih območij ni ločen od družbenega razvoja teh območij. To presega zgolj upoštevanje pozitivnih gospodarskih učinkov kot nadomestila za obremenitev s hrupom in onesnaževanje zraka: treba je poiskati načine za preprečevanje siromašenja, ki je včasih lokalna posledica razvoja letališč.

9. MEJNO USTREZNI ZRAKOPLOVI V FLOTI

Skupno število mejno ustreznih zrakoplovov na letališčih Skupnosti je razmeroma nizko.

Poleg tega bo evropska letališča verjetno uporabljalo manj čezmorskih mejno ustreznih zrakoplovov za kratke proge (čeprav morda prihajajo iz Skupnosti ali evropskih sosed). Nekatera podjetja pa za poslovanje v Evropi uporabljajo zrakoplove, ki so registrirani v tujini.

Kljub temu je za umestitev mejne ustreznosti v kontekst koristno prikazati deleže generičnih vrst zrakoplovov, ki jih je mogoče opredeliti kot mejno ustrezne. Ta analiza je prikazana v razpredelnici 1.

Razpredelnica 1: Reaktivni zrakoplovi iz poglavja 3 v okviru flote

| Mejna ustreznost: | Opredeljeni reaktivni zrakoplovi iz poglavja 3 | | | | | | Vse reaktivne flote (vse vrste) |
|-------------------|--|----------|-----------|--|-------------------|------------------------|---------------------------------|
| | -0 do -5 | -5 do -8 | -8 do -10 | -0 do -10 jih ni mogoče nadalje razvrstiti | Vse iz poglavja 3 | * Neopredeljena letala | |
| ES, EGP in Švica | 49 | 151 | 245 | 107 | 552 | 72 | 4 676 |
| | 1,0 % | 3,2 % | 5,2 % | 2,3 % | 11,8 % | 1,5 % | 100,0 % |
| Evropa | 376 | 219 | 312 | 135 | 1 042 | 498 | 6 143 |
| | 6,1 % | 3,6 % | 5,1 % | 2,2 % | 17,0 % | 8,1 % | 100,0 % |
| Svet | 1 201 | 671 | 1 460 | 806 | 4 138 | 1 132 | 21 345 |
| | 5,6 % | 3,1 % | 6,8 % | 3,8 % | 19,4 % | 5,3 % | 100,0 % |

* Neopredeljena letala vrst, ki vključujejo večje število zrakoplovov iz poglavja 3.

Vir: analiza JP Airline Fleets in podatkov iz podatkovnih baz DGAC & EASA, ki so jo izvedli svetovalci.

Na podlagi analize je na splošno razvidno, da flota, ki ni v skladu s poglavjem 4, zajema samo razmeroma majhen delež celotne flote, ki uporablja letališča EU.

Te številke kažejo, da bi celo prepoved vseh zrakoplovov znotraj zbirne meje iz poglavja 3, ki ne presega 10 dB, vplivala le na razmeroma majhen delež vseh pristankov in vzletov.

10. OCENA IZPOSTAVLJENOSTI PREBIVALCEV HRUPU

Razpredelnica 2 za leti 2010 in 2015 prikazuje tri možne scenarije izločitve mejno ustreznih zrakoplovov, ki so bili za ti dve leti oblikovani poleg osnovnega scenarija:

- osnovni scenarij – brez sprememb Direktive ter načina njene razlage in uporabe s strani letališč ter brez sprememb sestave flote;
- scenarij 1 – izločitev zrakoplovov v pasu 1 – učinkovita izločitev mejno ustreznih zrakoplovov iz poglavja 3 na letališčih Skupnosti, kot so opredeljena v Direktivi, tj. tistih, ki izpolnjujejo certifikacijske omejitve iz poglavja 3 v razponu zbirne meje, ki ne presega 5 dB(A);
- scenarij 2 – izločitev zrakoplovov v pasovih 1 in 2 – učinkovita izločitev zrakoplovov, ki izpolnjujejo omejitve iz poglavja 3 v razponu zbirne meje, ki ne presega 8 dB(A);
- scenarij 3 – izločitev zrakoplovov v pasovih 2 in 3 – učinkovita izločitev zrakoplovov, ki izpolnjujejo omejitve iz poglavja 3 v razponu zbirne meje, ki ne presega 10 dB(A), kar pomeni, da je dovoljeno le obratovanje zrakoplovov iz poglavja 4.

Razpredelnica 2: Ocene skupnega števila prebivalstva, izpostavljenega hrupu v okolici letališč
Skupnosti

| | Skupno število prebivalstva znotraj Lden ¹⁶ 55 dB (milijonov) | Skupno število prebivalstva znotraj Lnight ¹⁷ 45 dB (milijonov) | Opomba |
|-------------------------------|--|--|--|
| 2002 | 2,2 | 2,7 | |
| 2006 | 2,2 | 3,0 | Od leta 2002 do leta 2006 se je število prebivalstva znotraj Lden 55 dB povečalo za manj kot 0,1 milijona |
| Osnovni scenarij za leto 2010 | 2,4 | 3,2 | Od leta 2006 do leta 2010 se bo število prebivalstva znotraj Lden 55 dB povečalo za 10 % |
| Scenarij 1 za leto 2010 | 2,3 | 3,1 | Lden: 4-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem Lnight: 2-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem |
| Scenarij 2 za leto 2010 | 2,3 | 3,1 | Lden: 5-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem Lnight: 3-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem |
| Scenarij 3 za leto 2010 | 2,3 | 3,1 | Lden: 6-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem Lnight: 4-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem |
| Osnovni scenarij za leto 2015 | 2,7 | 3,2 | Od leta 2010 do leta 2015 se bo število prebivalstva znotraj Lden 55 dB povečalo za 9 % |
| Scenarij 1 za leto 2015 | 2,6 | 3,2 | Lden: 4-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem Lnight: 2-odstotno zmanjšanje v |

¹⁶ Tj. kazalec hrupa, ki prikazuje povprečni hrup podnevi, zvečer in ponoči (24-urno obdobje).

¹⁷ Tj. kazalec hrupa, ki prikazuje povprečni hrup ponoči.

| | | | |
|-------------------------|-----|-----|--|
| | | | primerjavi z osnovnim scenarijem |
| Scenarij 2 za leto 2015 | 2,6 | 3,2 | Lden: 4-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem Lnight: 2-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem |
| Scenarij 3 za leto 2015 | 2,5 | 3,1 | Lden: 4-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem Lnight: 2-odstotno zmanjšanje v primerjavi z osnovnim scenarijem |

Iz teh rezultatov je mogoče izpeljati naslednje širše ugotovitve:

- osnovne izolinije so v obdobju med letoma 2002 in 2006 le malo narasle;
- osnovne izolinije bodo po pričakovanjih narasle med letoma 2006 in 2010, ko se bo izpostavljenost prebivalcev povečala za 8 do 10 odstotkov;
- osnovne izolinije bodo po pričakovanjih narasle med letoma 2010 in 2015, ko se bo izpostavljenost prebivalcev povečala, in sicer število prebivalcev znotraj Lden 55 dB se bo povečalo za približno 9 %, število prebivalcev znotraj Lnight 45 dB pa za približno 2 % (manjši porast zaradi omejitev nočnih letov);
- število prebivalcev znotraj izolinij Lnight 45 dB je za 25 do 30 % večje od števila prebivalcev znotraj Lden 55 dB;
- scenarij 1 prinaša manjše koristi – zmanjšanje števila prebivalcev za približno 4 % za Lden 55 dB in 2 % za Lnight 45 dB;
- scenarij 2 prinaša podobne koristi kot scenarij 1 – zmanjšanje števila prebivalcev za približno 4 do 5 % za Lden 55 dB in 2 do 3 % za Lnight 45 dB;
- scenarij 3 prinaša podobne koristi kot scenarij 2 – zmanjšanje števila prebivalcev za približno 4 do 5 % za Lden 55 dB in 3 do 4 % za Lnight 45 dB.

Namen števil v razpredelnici 2 je predvsem prikazati splošni vpliv na izpostavljenost hrupu zaradi mejno ustreznih zrakoplovov na letališčih Skupnosti in ne natančnih ocen izpostavljenosti prebivalcev. Večina letališč je navedla, da imajo izolinije Lden in Lnight ter ocene števila prebivalcev bodisi že pripravljene, v pripravi ali načrtovane za pozneje v letu. Glede na zahtevo Direktive 2002/49/ES je mogoče pričakovati, da bo Komisija o teh izolinijah obveščena do decembra 2007. Te usklajene karte hrupa bi morale zagotoviti podrobnejše podatke in natančnejše ocene števila prebivalcev, kot je bilo možno za vsa letališča za namen tega poročila.

Poglobljena analiza trendov emisij hrupa na petih letališčih v EU (Amsterdam, Lizbona, Glasgow, Toulouse, Varšava)¹⁸ kaže, da se lahko trendi različnih letališč razlikujejo. Na podlagi navedenih petih študij primerov je razvidno naslednje:

- Vsa letališča pri hipotezi z nespremenjeno sestavo flote kažejo povečanje območja izolinij. Ta rast je 5- do 15-odstotna za naslednja štiri leta (2006 do 2010) in 18- do 24-odstotna za obdobje 2006 do 2015.
- Četudi bi zamenjali vse mejno ustrezne zrakoplove iz poglavja 3, bi izolinije Lden 55 do leta 2015 po pričakovanjih narasle za 13 do 20 odstotkov. Rast izolinij Lnight 45 je po takšnem scenariju 14- do 22-odstotna.
- Za vsako letališče je razvoj območja izolinije Lden 55 zelo podoben razvoju območja izolinije Lnight 45 za to letališče. To potrjuje, da je naraščajoči trend nočnega hrupa vzrok za povečanje splošnega hrupa (Lden).
- Zamenjava vseh zrakoplovov iz poglavja 3 z zrakoplovi iz poglavja 4 bi pomenila zmanjšanje rasti izolinije Lden 55 za približno 4,5 do 6,5 odstotne točke.
- Vpliv zamenjave vseh zrakoplovov iz poglavja 3 z zrakoplovi iz poglavja 4 na izolinijo Lnight 45 se med letališči, zajetimi v študijo primera, bistveno razlikuje.
- Rezultati kažejo zmanjšano rast med 1,5 in 7,0 odstotnimi točkami, odvisno od veljavnega režima nočnega letenja.
- Razlika v območju izolinij med zamenjavo vseh zrakoplovov z mejo < 5 dB glede na zahteve iz poglavja 3 in vseh zrakoplovov z mejo < 8 dB je manjša od polovice odstotne točke.

Skratka, te študije primerov potrjujejo, da se bodo območja izolinij, zlasti ponoči, precej povečala, naravne zamenjave flote pa zmanjšujejo te ocene. Če bi bila flota sestavljena zgolj iz zrakoplovov iz poglavja 4, bi to na nekaterih letališčih znatno zmanjšalo rast izolinij, in sicer zaradi njihovih posebnih lokalnih okoliščin.

11. SKLEPNE UGOTOVITVE

- Direktiva vzpostavlja usklajeno strukturo za uravnotežen pristop in je bila uspešna pri zagotavljanju, da se pri obravnavanju omejitev upoštevajo vsi interesi.
- Direktivo pa uporablja le omejeno število letališč; nekatere zainteresirane strani menijo, da ni dovolj jasna, nekatere države članice pa so že pred začetkom veljavnosti Direktive imele podobne določbe v nacionalni zakonodaji.
- Poleg tega je njen učinek v zvezi z mejno ustreznimi zrakoplovi omejen, saj je takšnih zrakoplovov zaradi naravne zamenjave razmeroma malo.

¹⁸ Študija MPD o hrupu letal (2007).

- Na splošno se je število ljudi, prizadetih zaradi hrupa, zlasti ponoči, od začetka veljavnosti Direktive povečalo, in sicer zaradi splošnega povečanja števila letov, kljub možnosti uvedbe delnih omejitev.
- Po naših napovedih se bo število ljudi, prizadetih zaradi hrupa, še naprej povečevalo, čeprav je lahko stanje med letališči različno.
- Zato namerava Komisija preučiti načine za razjasnitev določb Direktive 2002/30/ES in njenega področja uporabe.
- Komisija bo tudi preučila, ali so potrebne spremembe sedanje Direktive, na primer opredelitve mejno ustreznih zrakoplovov. Pri tem bo upoštevala rezultate zgoraj opisanih ocen, na podlagi katerih je naraščanje števila ljudi, prizadetih zaradi hrupa, mogoče zmanjšati s strožjo opredelitvijo mejno ustreznih zrakoplovov.
- Leta 2009 bo Komisija ocenila izvajanje Direktive 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa v bližini letališč ter bo Evropskemu parlamentu in Svetu predložila poročilo.

Komisija pričakuje odzive zainteresiranih strani v naslednjih treh mesecih in jih namerava vključiti v predvideni pregled Direktive.