



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 1.12.2011
COM(2011) 828 konč.

2011/0398 (COD)

[\[...\]](#)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Unije v okviru uravnoteženega pristopa ter razveljavitvi Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2002/30/ES

{SEC(2011) 1455 konč.}

{SEC(2011) 1456 konč.}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1. Hrup zrakoplovov na ali v bližini letališč je moteč za čedalje večje število evropskih državljanov, zlasti ponoči, kot je navedeno v spodnji preglednici 1. Za blaženje neželenih vplivov je torej potreba strategija za aktivno upravljanje hrupa. Takšna strategija za upravljanje hrupa pa mora interese prizadetih državljanov pozorno uskladiti z drugimi interesi in ustrezno upoštevati verižno reakcijo pri zmogljivosti celotnega letalskega omrežja.

Preglednica 1: Napovedi Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO) o številu prebivalcev (v milijonih) v Evropi, na katere vpliva hrup, brez bistvenih operativnih in tehnoloških izboljšav¹

Raven hrupa/leto	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Uvedba omejitev obratovanja lahko bistveno vpliva na poslovanje in obratovanje, saj ovira dostop do letališča. Zato mora biti postopek sprejemanja odločitev o omejitvah obratovanja, ki so povezane s hrupom, dosleden, utemeljen na dokazih in zanesljiv, da bi bil sprejemljiv za vse zainteresirane strani.
3. ICAO je v prizadevanjih za zagotovitev doslednega pristopa k uporabi ukrepov za zmanjšanje hrupa na letališčih sprejela niz načel in smernic, ki tvorijo tako imenovan „uravnotežen pristop“ k upravljanju hrupa, ki države pogodbenice ICAO spodbuja, da:
 - ublažijo hrup z zrakoplovov tako, da iz niza ukrepov za (1) zmanjšanje hrupa pri izvoru (z uporabo tišjih zrakoplovov), (2) najboljšo uporabo zemljišč (načrtovanje in upravljanje zemljišč okoli letališč), (3) uvedbo operativnih postopkov za zmanjšanje hrupa (z uporabo posebnih vzletno-pristajalnih stez, zračnih poti ali postopkov) in (4) uvedbo omejitev obratovanja, povezanih s hrupom (kot je nočna prepoved ali postopa odprava hrupnejših zrakoplovov), izberejo tiste, ki bodo skupaj tvorili najboljšo lokalno kombinacijo;
 - izberejo stroškovno najučinkovitejši niz ukrepov;
 - ne uvedejo omejitev obratovanja, povezanih s hrupom, razen če organ na podlagi študij in posvetovanj lahko potrdi, da problem hrupa obstaja in da so omejitve obratovanja stroškovno učinkovit način za njegovo reševanje.

¹ Vir: CAEP/8 – Informativni dokument 8 – izraženo v povprečnih dnevno-nočnih ravneh hrupa (DNL – *Day-Night average noise levels*) – osnovni scenarij, brez bistvenih tehnoloških ali operativnih izboljšav – evropska regija ICAO.

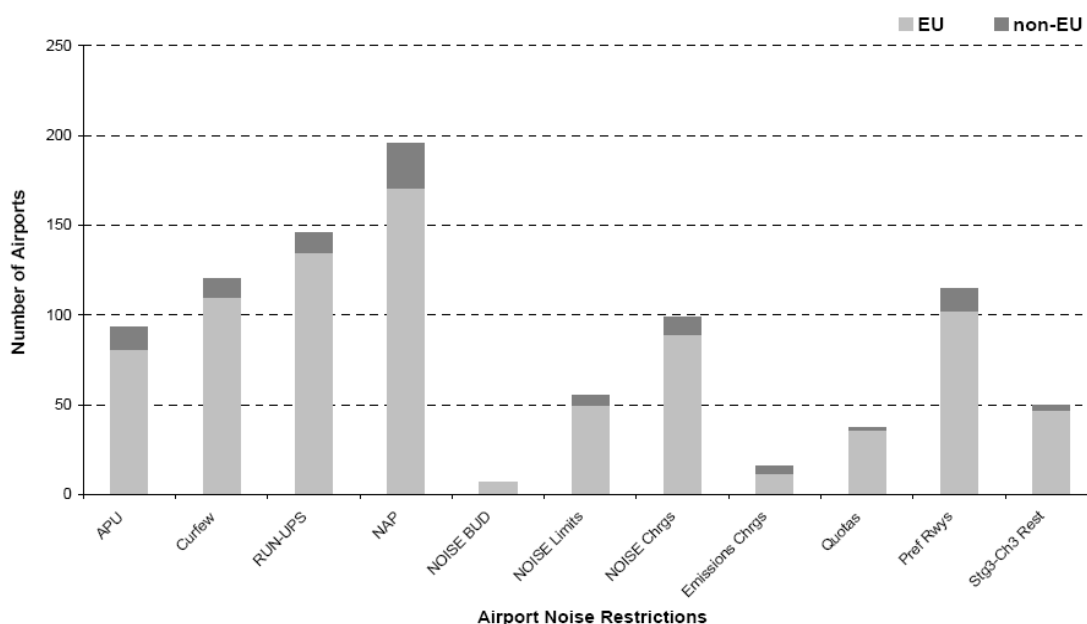
4. Cilj te uredbe je uporabiti s hrupom povezane omejitve obratovanja v okviru uravnoteženega pristopa v EU na dosleden način, kar bi moralo v veliki meri zmanjšati tveganje mednarodnih sporov v primerih, ko ukrepi za zmanjšanje hrupa na letališčih Unije vplivajo na letalske prevoznike iz tretjih držav. Pristojni organi bodo tudi v boljšem položaju za postopno odstranitev najhrupnejših zrakoplovov iz flote. Predlagana uredba bo razveljavila Direktivo 2002/30/ES, ki je bila ključna za zaključek mednarodnega spora in opredelitev prvih korakov pri usklajevanju politik obvladovanja hrupa, vključno z obravnavo problema najhrupnejših letal v tistem času. Vendar je treba ta instrument prilagoditi sedanjim zahtevam letalskega sistema in naraščajočemu problemu hrupa.
5. Ta uredba bo zagotovila, da bo postal postopek za oceno hrupa zanesljivejši. Pojasnili se bodo vsi koraki v postopku ocene, da bi se zagotovila doslednejša uporaba uravnoteženega pristopa po vsej Uniji. Ta predlog pa ne določa ciljev na področju kakovosti hrupa, ki še naprej temeljijo na veljavnih nacionalnih in lokalnih predpisih. Namesto tega je usmerjen v sistem za lažje doseganje teh ciljev kakovosti hrupa na stroškovno najučinkovitejši način.
6. EU na ravni ICAO dejavno podpira oblikovanje novih standardov hrupa za zrakoplove, v okviru okvirnih programov in pobude Čisto nebo² pa vlaga v nove tehnologije. Vendar so načrtovanje rabe zemljišč in povezani programi za izolacijo in nadomestila v nacionalni in lokalni pristojnosti.
7. Na vseh letališčih se uporabljajo različne oblike operativnih postopkov za zmanjšanje hrupa: uporaba prednostnih zračnih poti (ko zrakoplov leti na primer nad najmanj poseljenimi območji), upravljanje potiska (več potiska pomeni več hrupa, vendar se lahko zrakoplov dvigne bolj strmo) ali posebni ukrepi na letališču (npr. uporaba posebnega taksija ali vzletno-pristajalnih stez). EU prispeva z zakonodajo o enotnem evropskem nebu, katere namen je določiti cilje uspešnosti za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa na okoljskem področju, ter s povezanima raziskovalnima programoma SESAR in Čisto nebo.
8. Kot je prikazano na sliki 1, se na evropskih letališčih uporabljajo predvsem postopki za zmanjšanje hrupa. Poleg teh se pogosto uporabljajo tudi omejitve obratovanja. Naslednje omejitve so bile uvedene na 224 letališčih EU, ki so bila ocenjena³ za namen tega poročila: 116 prepovedi⁴, 52 omejitev hrupa, 51 omejitev za zrakoplove, za katere veljajo standardi glede hrupa iz poglavja 3, 38 omejitev pri kvotah hrupa in 7 omejitev pri skupni vsoti hrupa v določenem obdobju.

² Skupna tehnološka pobuda Čisto nebo bo eden največjih evropskih raziskovalnih projektov do zdaj, in sicer s predvidenim proračunom v višini 1,6 milijarde EUR za obdobje 2008–2013, ki bo enakomerno porazdeljen med Evropsko komisijo in sektor.

³ Baza podatkov Boeing „Letališča z omejitvami hrupa“ je dostopna na spletni strani: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Čeprav Direktiva trenutno zajema samo 69 letališč, bo v njeno področje uporabe vključenih več letališč z večjim obsegom prometa, predvidenim v prihodnosti. Zato je predložen pregled vseh 224 letališč.

⁴ Prepovedi omejujejo operacije v določenem obdobju (omejitve prometa, povezane s hrupom).

Slika 1: Pregled sedanjih omejitev, povezanih s hrupom, na evropskih letališčih (EU in zunaj EU)



Vir: Zbirka podatkov Boeing

Opomba:

APU: regulirana uporaba pomožne pogonske enote (za zagon motorjev);

NAP: akcijski načrt za hrup;

Faza 3-poglavje 3: postopna odprava najhrupnejših zrakoplovov, ki izpolnjuje samo stare standarde ICAO glede hrupa, kot je opisano v poglavju 3 ustrezne Priloge ICAO.

- **Evropske določbe o upravljanju s hrupom povezanih omejitev v obratovanja**

9. Cilj tega predloga je okrepiti temeljno načelo uravnoteženega pristopa ICAO s tesnejšimi povezavami med njegovimi stebri in pojasnitvijo različnih korakov v postopku odločanja pri preučevanju omejitev obratovanja.
10. Z dosledno uporabo pristopa bi se morale opredeliti stroškovno najučinkovitejše rešitve, prilagojene posebnim razmeram na letališču. Pri metodi ocenjevanja se bodo upoštevali tudi vplivi ukrepov za blaženje hrupa na celotno omrežje.
11. Sedanji predpisi veljajo za približno 70 evropskih letališč, katerih promet v koledarskem letu obsega 50 000 civilnih podzvočnih reaktivnih zrakoplovov.

- **Usklajenost s politiko civilnega letalstva in drugimi cilji Unije**

12. Ta pobuda je skladna z drugimi deli evropske letalske politike in širšimi okoljskimi politikami.
13. Ustrezna uravnoteženost gospodarskih, socialnih in okoljskih vidikov mora prispevati k trajnostni rasti evropskega letalskega sektorja. Ukrepi za blaženje hrupa lahko v veliki meri vplivajo na zmogljivost letalskega omrežja na tleh in v zraku. Predlogi bodo zagotovili več skladnosti med ukrepi, povezanimi s hrupom, zmogljivostjo letališč in zahtevami za učinkovitost letov v okviru enotnega

evropskega neba ter izvajanjem uredbe o načrtu izvedbe v zvezi z upravljanjem zračnega prometa. Predlogi upoštevajo načelo pristopa od izhoda na letalo do izhoda na letalo (*gate-to-gate*).

14. Predlog bo prispeval k izvajanju „nacionalnih akcijskih načrtov“ v zvezi s hrupom zračnega prometa, ki jih morajo države članice sprejeti v skladu z Direktivo 2002/49/ES.

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

• Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašancev

15. Zainteresirane strani, na katere hrup in letalstvo najbolj vplivata, so državljani, ki živijo v bližini letališč in so zastopani v skupinah lokalnih skupnosti, na letališčih, pri letalskih prevoznikih (pri čemer zračni prevoz tovora predstavlja posebno nišo), proizvajalcih zrakoplovov, lokalnih organih (vključno z urbanističnimi organi, ki predstavljajo tudi širše gospodarske interese) in neodvisnih svetih, zadolženih za hrup. S temi zainteresiranimi stranmi so potekala naslednja intenzivna posvetovanja:

- leta 2007 je zunanji svetovalec zbral odgovore na podlagi vprašalnikov in opravil razgovore z nizom zainteresiranih strani o izvajanju Direktive 2002/30/ES;
- leta 2008 je Komisija organizirala odprto posvetovanje o nadaljnjih korakih za spremembo Direktive;
- leta 2010 je bil vzpostavljen stik z vsemi zainteresiranimi stranmi, ki so že prej sodelovale v postopku posvetovanja, njihovo obseg pa se je povečal.

Povzetek odgovorov

16. Države članice so poudarile potrebo po ohranitvi prožnosti pri ocenjevanju problemov v zvezi s hrupom in zagotovitvi prehodnih ureditev, da bi se bilo mogoče izogniti podvajanju prizadevanj (npr. ponovni uporabi presoj vplivov na okolje), urediti razmerje med direktivama 2002/30/ES in 2002/49/ES, da bi iste ocene lahko izpolnile zahteve obeh, ter upoštevati mednarodni okvir pri uporabi metod in ukrepov.
17. Predstavniki skupin iz lokalnih skupnosti, in sicer organizacije Aviation Environment Federation, ki predstavlja akcijske skupine za upravljanje hrupa in okolje iz Združenega kraljestva, Francije in Nemčije, so poudarili potrebo po primerni ureditvi (tj. ne zgolj zanašanju na smernice) na podlagi praga zaščite proti hrupu, opredelitvi ključne vloge omejitev obratovanja za namen izboljšanja stanja hrupa ter spodbud za zamenjavo najhropnejših zrakoplovov in razširitvi opredelitve mejno ustreznih zrakoplovov, da bi imeli dejanski vpliv.

18. Prevozniki⁵, in sicer Združenje evropskih letalskih prevoznikov, ki predstavljajo tradicionalne letalske prevoznike, ter Evropsko združenje ekspresne dejavnosti, so se zavzeli za to, da je treba pravilno uporabljati uravnotežen pristop ICAO (na podlagi načela letališče-za-letališčem), da je treba omejitve obratovanja uporabljati za blaženje prepoznanih problemov v zvezi s hrupom in kot zadnjo možnost, da mora metoda ustvariti stroškovno najučinkovitejše ukrepe in da naj se načrtovanje rabe zemljišč vključi v odločitve o omejitvah obratovanja. Prevozniki so zahtevali tudi dodatno pojasnitev Direktive in ponovno izrazili potrebo po preučitvi možnosti za spremembo opredelitve mejno ustreznih zrakoplovov na podlagi mednarodnih predpisov, da bi se izognili izkrivljanjem na trgu. Če bi bil potreben regulativni ukrep, bi prevozniki namesto direktive izbrali uredbo.
19. Letališča⁶, ki jih predstavlja družba ACI, so poudarila, da je treba preučiti celoten niz ukrepov uravnoteženega pristopa in da bi bilo mogoče razširiti opredelitev mejno ustreznih zrakoplovov.
20. Francoski neodvisni svet, zadolžen za hrup (ACNUSA)⁷, se je zavzel za razširitev opredelitve mejno ustreznih zrakoplovov, uporabo parametrov, ki dejansko povzemajo mnenja prizadetega prebivalstva, izboljšanje modeliranja hrupa na letališču in bolj sistematično uporabo hrupu prijaznih operativnih postopkov, kot je „kontinuirano spuščanje zrakoplovov“.
21. Letalska industrija v okviru strokovnih delovnih skupin ICAO sodeluje predvsem pri razvoju novih standardov glede hrupa in se osredotoča na potrebo po preučitvi soodvisnosti možnih nasprotujočih si ciljev, kot sta zmanjšanje hrupa in CO₂ ter dolgoročnejši pogled na razvoj standardov, pri katerem mora ritem določanja standardov slediti tehnološki izvedljivosti ter vrednosti flote v življenjski dobi flote in biti neodvisen od konkurence.
22. Lokalni organi, ki sodelujejo na regijski konferenci letališč in so v glavnem zadolženi za rabo zemljišč, so poudarili svoj pristop z vidika okoljske zmogljivosti regije, ki vključuje načrtovanje rabe zemljišč, uporabo ustreznih kazalnikov, proces mediacije in potrebo po večji vključitvi zahtev iz Direktive o okoljskem hrupu v Direktivo o hrupu na letališčih (2002/30/ES).
23. Na splošno so predlogi zelo podobni stališčem, izraženim v okviru posvetovanja. Uradni predlogi bodo poudarili soodvisnost različnih ukrepov za blaženje hrupa, pri čemer se s hrupom povezanih omejitev obratovanja ne sme obravnavati izključno, temveč jih je treba šteti za pomembno in dopolnilno orodje v širši kombinaciji stroškovno učinkovitih ukrepov. Strožja je tudi opredelitev mejno ustreznih zrakoplovov, da bi imeli pristojni organi ponovno na voljo učinkovit instrument za blaženje hrupa.

⁵ Čeprav je to izjava Združenja evropskih letalskih prevoznikov, mora njegovo stališče veljati za vse prevoznike, tj. ERA (regionalni leti), IACA (počitniški paketi) in ELFAA (nizkocenovni leti), saj čutijo zelo podobne posledice. Nekoliko več nočnih letov bi v okviru svojih dejavnosti lahko opravljal samo prevoznik IACA.

⁶ Družba ACI (Airports Council International) ima posebno delovno skupino, ki obravnava to vprašanje.

⁷ ACNUSA (skupaj z valonsko sestrsko organizacijo) je edinstven forum za reševanje motenj hrupa na podlagi svetovanja, ki je neodvisen od organov in letališč.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zadevna znanstvena/strokovna področja

24. Za zagotovitev kvantitativne in kvalitativne analize vpliva te spremembe je bila opravljena splošna študija o ozadju vprašanja. Poleg tega je Eurocontrol posredoval najnovejše in podrobne informacije o številu letov, ki so jih opravili „mejno ustrezni zrakoplovi“.

Uporabljena metodologija

25. Svetovalec je organiziral intenzivno posvetovanje, predvsem v obliki intervjujev z različnimi zainteresiranimi stranmi, ter teoretično raziskavo. Poleg tega je Eurocontrol posredoval dopolnjene informacije iz ustreznih podatkovnih skladišč.

Povzetek prejetih in uporabljenih mnenj

26. Glavni sklepi so bili, da Direktiva ni bila tako učinkovita pri usklajevanju postopka odločanja, kot je bilo predvideno, čeprav se ji priznava pomen pri rešitvi mednarodnega spora⁸ in uvedbi pristojnosti EU pri omejitvah obratovanja. Pokazala se je potreba po dopolnitvi Direktive, da bi se upoštevala razvijajoča se sestava flote, okrepila povezava med različnimi elementi uravnoveženega pristopa in uvedli novi pravni instrumenti na področju upravljanja hrupa, kot je Direktiva o okoljskem hrupu (2002/49/ES), razvoj novih standardov glede hrupa ali uredba o načrtu izvedbe na področju enotnega evropskega neba.

Sredstva za javno objavo strokovnih nasvetov

27. Celotno poročilo o študiji je objavljeno na spletni strani GD MOVE.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

- **Povzetek predlaganega ukrepa**

28. Predlog uvaja novo uredbo, ki bo nadomestila Direktivo 2002/30/ES. Ta uredba pojasnjuje in dopolnjuje zahteve iz navedene direktive.
1. Podroben opis ciljev, da bi se poudarila povezava z drugimi elementi uravnoveženega pristopa in drugimi instrumenti za upravljanje hrupa zračnega prometa.
 2. Opredelitev porazdelitve odgovornosti.
 3. Seznam splošnih zahtev za upravljanje hrupa.
 4. Določitev dodatnih podrobnosti o postopku ocenjevanja hrupa.
 5. Podroben opis zainteresiranih strani, s katerimi se je treba posvetovati.
 6. Uskladitev podatkov in metod.

⁸ Evropskim državam je grozil uradni pritožbeni postopek v ICAO.

7. Podroben opis zahtev glede obveščanja in uvedbe.
8. Možnost prilagoditve sklicevanja na standarde glede hrupa novemu tehnološkemu napredku v okviru komitologije.
9. Podpora pristojnim organom.

- **Pravna podlaga**

Predlog temelji na členu 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

- **Načelo subsidiarnosti**

29. Načelo subsidiarnosti se uporablja, če ta predlog ne spada v izključno pristojnost Unije. Države članice ne morejo v zadostni meri doseči ciljev predloga.

30. Cilji predloga se bodo lažje dosegli na evropski ravni iz naslednjih razlogov:

31. Usklajen pristop k omejitvam obratovanja, ki so povezane s hrupom, kot del procesa upravljanja hrupa v bližini evropskih letališč prispeva k izboljšanju okoljske uspešnosti dejavnosti zračnega prometa ter ustvarja bolj predvidljivo operativno okolje za letalske prevoznike in upravljavce letališč. Poleg tega bi morala usklajena metoda ocenjevanja zmanjšati tveganje pristranskosti v konkurenci med letališči ali letalskimi družbami ter slabe prakse, kar lahko vpliva tako na zmogljivost zadevnega letališča kot na splošno učinkovitost letalskega omrežja.

32. Takšen pristop nudi stroškovno učinkovitejše rešitve okoljskih problemov v bližini letališč in se izogiba razdrobljenosti različnih zahtev v zvezi s hrupom pri prevoznikih, ki že po definiciji opravljajo prevoze v mednarodnem omrežju.

- **Načelo sorazmernosti**

33. Predlog je skladen z načelom sorazmernosti. Uredba natančno usklajuje metodo, ki jo je treba upoštevati, obenem pa državam članicam omogoča, da upoštevajo razmere, ki so značilne za posamezno letališče, da bi oblikovale ustrezne rešitve za probleme v zvezi s hrupom za vsako letališče posebej. Predlogi ne prejudicirajo zelenih okoljskih ciljev ali dejanskih ukrepov, ki so bili sprejeti.

- **Izbira instrumentov**

34. Predlagani instrument: uredba.

35. Druga sredstva ne bi bila ustrezna iz naslednjih razlogov.

- Predmet uredbe je metoda za ocenjevanje hrupa. Popolno uskladitev te metode zagotavlja samo uredba.
- Predlagana metoda ocenjevanja je dovolj prožna, da lahko obravnava kakršne koli posebne razmere na letališčih, in ne prejudicira zelene ravni zaščite, ki jo države članice želijo zagotoviti svojim državljanom, ali dejanske izbire stroškovno učinkovitih ukrepov.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

36. Predlog ne vpliva dodatno na evropski proračun. Stroški, povezani s pravico do podrobnega pregleda, ne ustvarjajo dodatnih stroškov, podobnih sedanjemu finančnemu bremenu, ki nastaja zaradi spremljanja izvajanja veljavne zakonodaje, vključno s sejinami za srečanja odbora. Zbirke podatkov z informacijami o certifikaciji hrupa že obstajajo. Predlog uvaja bolj formalna sklicevanja, da bi se zagotovila kakovost podatkov in dostop zainteresiranih strani. Ta predlog je tudi sestavni del prizadevanj na področju upravljanja hrupa – s povezanimi proračuni –, ki se že izvajajo na drugih področjih, kot so določitev strogih omejitev hrupa v ICAO, Enotno nebo ali SESAR.

5. DODATNE INFORMACIJE

- **Evropski gospodarski prostor**

37. Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Unije v okviru uravnoteženega pristopa ter razveljavitvi Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2002/30/ES

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije¹,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora²,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij³,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom⁴,

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 Uniji 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. Veliko število državljanov EU je izpostavljenih visokim ravnam hrupa, kar lahko negativno vpliva na zdravje.
- (3) Po izločitvi najhrupnejših zrakoplovov v skladu z Direktivo 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 Skupnosti⁵ in Direktivo 2006/93/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 o reguliranju uporabe letal, ki jo ureja del II poglavja 3 zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, druga izdaja (1988)⁶, je treba nove ukrepe dopolniti, da bi se organom omogočilo, da s pomočjo mednarodnega okvira uravnoteženega

¹ UL C, , str. .

² UL C, , str. .

³ UL C, , str. .

⁴ UL C, , str. .

⁵ UL L 85, 28.3.2002, str. 40.

⁶ UL L 374, 27.12.2006, str. 1.

pristopa k upravljanju hrupa ukrepajo v zvezi z najhrupnejšimi zrakoplovi in tako izboljšajo stanje glede hrupa v bližini letališč v Uniji.

- (4) Resolucija A33/7 Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO) uvaja pojem „uravnoveženega pristopa“ k upravljanju hrupa in določa skladno metodo za obravnavanje hrupa zrakoplovov. „Urnovežen pristop“ ICAO mora ostati temelj upravljanja hrupa na področju letalstva kot globalnega sektorja. Uravnovežen pristop priznava pomen ustreznih zakonskih obveznosti, obstoječih sporazumov, veljavnih zakonov in opredeljenih politik ter jih ne prejudicira. Z vključevanjem mednarodnih predpisov v uravnovežen pristop v tej uredbi bi se morala v veliki meri zmanjšati tveganja mednarodnih sporov v primerih, ko s hrupom povezane omejitve obratovanja vplivajo na letalske prevoznike iz tretjih držav.
- (5) Poročilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu o s hrupom povezanih omejitvah obratovanja na letališčih EU⁷ poudarja, da je treba v besedilu Direktive pojasniti porazdelitev odgovornosti ter točno določene obveznosti in pravice zainteresiranih strani med postopkom ocenjevanja hrupa, da bi se zagotovilo izvajanje stroškovno učinkovitih ukrepov za namen doseganja ciljev zmanjšanja hrupa.
- (6) Uvedba omejitev obratovanja na posameznih letališčih Unije s strani držav članic lahko kljub omejevanju zmogljivosti prispeva k izboljšanju stanja glede hrupa v bližini letališč. Vendar lahko neučinkovita uporaba obstoječih zmogljivosti povzroči izkrivljanje konkurence ali omejitev splošne učinkovitosti letalskega omrežja Unije. Ker države članice ne morejo doseči ciljev v zadostni meri in ker je te cilje torej mogoče učinkoviteje doseči na ravni Unije s pomočjo usklajenih predpisov o uvedbi omejitev obratovanja v okviru postopka upravljanja hrupa, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načeli subsidiarnosti, kot je določeno v členu 5 Pogodbe o delovanju Evropske unije. V skladu z načelom sorazmernosti, kakor je določeno v navedenem členu, ta uredba ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev. Takšna usklajena metoda ne določa ciljev glede kakovosti hrupa, ki bodo še naprej izhajali iz Direktive 2002/49/ES ali drugih evropskih, nacionalnih ali lokalnih predpisov, in ne prejudicira dejanske izbire ukrepov.
- (7) Medtem ko se mora ocenjevanje hrupa redno izvajati, se dodatni ukrepi za zmanjšanje hrupa na podlagi takšnih ocen oblikujejo le, če trenutna kombinacija ukrepov za blaženje hrupa ne dosega ciljev zmanjšanja hrupa.
- (8) Medtem ko analiza stroškov in koristi prikazuje skupne učinke na gospodarsko blaginjo s primerjavo vseh stroškov in koristi, se ocena stroškovne učinkovitosti osredotoča na čim bolj stroškovno učinkovit način doseganja zastavljenega cilja in zahteva samo primerjavo stroškov.
- (9) Odložitev ukrepov za blaženje hrupa je pomembna, da bi se izognili neželenim posledicam za letalsko varnost, zmogljivost letališča in konkurenco. Medtem ko se lahko postopek pritožbe proti omejitvam obratovanja, ki so povezane s hrupom, nanaša na cilje zmanjšanja hrupa, metode ocenjevanja in izbiro stroškovno učinkovitih ukrepov, pritožba ne sme odložiti njihovega izvajanja. Zato bi morala imeti Komisija možnost, da lahko precej pred začetkom izvajanja ukrepov uporabi pravico do

⁷ COM(2008) 66.

pregleda ter odloži ukrepe, za katere velja, da imajo lahko nezaželene ali nepopravljive posledice. Priznано je, da mora biti odložitev časovno omejena.

- (10) Pri ocenjevanju hrupa je treba izhajati iz obstoječih razpoložljivih informacij ter zagotoviti, da so takšne informacije zanesljive in dostopne pristojnim organom in zainteresiranim stranem. Pristojni organi morajo vzpostaviti potrebna orodja za spremljanje in izvrševanje.
- (11) Priznано je, da so države članice o omejitvah obratovanja, ki so povezane s hrupom, odločile v skladu z nacionalno zakonodajo na podlagi nacionalno priznanih metod za upravljanje hrupa, ki mogoče (še) niso v celoti skladne z metodo, opisano v splošno priznanem poročilu Evropske konference civilnega letalstva (ECAC), dokument 29, z naslovom „Standardna metoda za izračun izolinij hrupa v bližini civilnih letališč“, niti ne uporabljajo mednarodno priznanih informacij o ravneh hrupa zrakoplova. Vendar je učinkovitost in uspešnost omejitve obratovanja skupaj z učinkovitostjo in uspešnostjo ustreznega akcijskega načrta, v okviru katerega je določena omejitev, treba oceniti v skladu z metodami, predpisanimi v dokumentu 29 ECAC in uravnoveženem pristopu ICAO. Države članice morajo zato prilagoditi svoje ocene omejitve obratovanja, ki jih izvajajo na podlagi nacionalne zakonodaje, da bi bile v celoti skladne z dokumentom 29 ECAC.
- (12) Centralizacija informacij o hrupu bi bistveno zmanjšala upravno breme za letalske prevoznike in letališke družbe. Takšne informacije se trenutno posredujejo in upravljajo na ravni posameznih letališč. Ti podatki jim morajo biti na voljo za namene obratovanja. Pomembno je, da se za certificiranje ravni hrupa kot orodje za preverjanje uporabi banka podatkov Evropske agencije za varnost v letalstvu (Agencija) skupaj s podatki o posameznih letih Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (Eurocontrol). Takšni podatki se že sistematično zahtevajo za namene upravljanja pretoka na centralni ravni, vendar jih je treba natančno opredeliti za namene te uredbe in za uredbo o načrtu izvedbe v zvezi z upravljanjem zračnega prometa. Odprt dostop do potrjenih podatkov o modeliranju bi moral izboljšati kakovost kartiranja izolinij hrupa na posameznih letališčih in strateškega kartiranja, kar bi pomagalo pri odločitvah glede politike.
- (13) Da bi se pokazal nenehen tehnološki napredek na področju tehnologij motorja in ogrođja zrakoplova ter metod za kartiranje izolinij hrupa, je treba v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v zvezi z rednim dopolnjevanjem standardov glede hrupa zrakoplovov iz te uredbe in sklicevanjem na povezane metode certificiranja, spreminjanjem opredelitve mejno ustreznih zrakoplovov in temu ustrezno civilnih zrakoplovov ter dopolnjevanjem sklicevanj na metode za izračunavanje izolinij hrupa. Zlasti je pomembno, da se Komisija med pripravljajalnim delom ustrezno posvetuje, tudi s strokovnjaki. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (14) Na Komisijo je treba prenesti izvedbena pooblastila, da bi se zagotovili enotni pogoji za izvajanje te uredbe. Ta pooblastila se morajo izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi

splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije⁸.

- (15) Svetovalni postopek je treba uporabiti za sprejemanje izvedbenih sklepov o tem, ali države članice, ki nameravajo uvesti omejitve obratovanja, lahko to uvedbo izvršijo v primeru, ko Komisija odloži izvajanje omejitev obratovanja, pod pogojem, da je področje uporabe navedenih sklepov omejeno.
- (16) Ob upoštevanju potrebe po dosledni uporabi metode za ocenjevanje hrupa na letalskem trgu EU ta uredba določa skupna pravila na področju omejitev delovanja, ki so povezane s hrupom. Zato je treba Direktivo 2002/30/ES preklicati –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina, cilji in področje uporabe

1. Ta uredba v skladu z uravnoteženim pristopom določa pravila za usklajeno uvedbo s hrupom povezanih omejitev obratovanja po načelu letališče-za-letališčem, kar bo pomagalo izboljšati stanje glede hrupa in omejiti ali zmanjšati število ljudi, na katere bistveno vplivajo škodljivi učinki hrupa zrakoplovov.
2. Cilji te uredbe so:
 - (a) na ravni posameznih letališč olajšati doseganje posebnih ciljev zmanjšanja okoljskega hrupa, kot je določeno v predpisih Unije ter nacionalnih in lokalnih predpisih, in oceniti njihovo soodvisnost z drugimi okoljskimi cilji;
 - (b) omogočiti izbiro stroškovno najučinkovitejših ukrepov za blaženje hrupa v skladu z uravnoteženim pristopom, da bi se dosegel trajnostni razvoj zmogljivosti omrežja za upravljanje letališč in zračnega prometa v skladu z vidikom od izhoda na letalo do izhoda na letalo.
3. Ta uredba se uporablja za civilne zrakoplove.

Ne uporablja se za zrakoplove, ki opravljajo vojaške, carinske, policijske ali podobne naloge.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „letališče“ pomeni letališče z več kakor 50 000 premiki civilnih zrakoplovov v koledarskem letu (premik pomeni vzlet ali pristanek), ob upoštevanju povprečnega števila premikov v zadnjih treh koledarskih letih pred ocenjevanjem hrupa;

⁸ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

- (2) „uravnoveženi pristop“ pomeni metodo, v skladu s katero se dosledno preuči vrsta razpoložljivih ukrepov, tj. zmanjšanje hrupa zrakoplovov pri izvoru, načrtovanje in urejanje rabe zemljišč, operativni postopki za zmanjšanje hrupa in omejitve obratovanja, in sicer za namen stroškovno najučinkovitejšega reševanja problema hrupa po načelu letališče-za-letališčem;
- (3) „zrakoplov“ pomeni zrakoplov z nepremičnimi krili, katerih največja certificirana vzletna masa znaša 34 000 kg ali več, ali katerih certificirana maksimalna notranja ureditev za zadevni tip zrakoplova obsega več kakor 19 potniških sedežev, pri čemer v tem številu niso upoštevani sedeži, ki so namenjeni samo za posadko;
- (4) „mejno ustrezeni zrakoplov“ pomeni civilni zrakoplov, ki je v skladu s certifikacijskimi omejitvami, določenimi v poglavju 3 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija), v razponu zbirne meje, ki ne presega 10 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 (tj. razlike med certificirano ravno hrupa in najvišjo dovoljeno ravno hrupa) na vsaki od treh referenčnih točk za merjenje hrupa, kakor je opredeljeno v poglavju 4 dela II zvezka 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji;
- (5) „ukrep, povezan s hrupom“ pomeni vsak ukrep, ki vpliva na stanje glede hrupa v bližini letališč in za katerega veljajo načela usklajenega pristopa ICAO, vključno z neoperativnimi ukrepi, ki lahko vplivajo na število ljudi, ki so izpostavljeni hrupu zrakoplovov;
- (6) „omejitve obratovanja“ pomeni s hrupom povezan ukrep, ki omejuje dostop do letališča ali zmanjšuje optimalno zmogljivost uporabe letališča, vključuje pa omejitve obratovanja, katerih cilj je na določenih letališčih izločiti iz prometa mejno ustrezne zrakoplove, pa tudi delne omejitve obratovanja, ki vplivajo na uporabo civilnih zrakoplovov v določenem časovnem obdobju.

Člen 3

Pristojni organi

1. Države članice imenujejo pristojne organe, ki so odgovorni za sprejemanje ukrepov o omejitvah obratovanja, ter neodvisni pritožbeni organ.
2. Pristojni organi in pritožbeni organ so neodvisni od vseh organizacij, na katere bi lahko vplival s hrupom povezani ukrep.
3. Države članice sporočijo Komisiji imena in naslove imenovanih pristojnih organov in pritožbenega organa iz odstavka 1.

Člen 4

Splošna pravila o urejanju hrupa zrakoplovov

1. Države članice sprejmejo uravnotežen pristop v zvezi z urejanjem hrupa zrakoplovov. V ta namen:
 - (a) ocenijo stanje glede hrupa na posameznem letališču;
 - (b) opredelijo cilj zmanjšanja okoljskega hrupa;
 - (c) opredelijo razpoložljive ukrepe za zmanjšanje vpliva hrupa;
 - (d) ocenijo verjetno stroškovno učinkovitost razpoložljivih ukrepov;
 - (e) izberejo ukrepe;
 - (f) se na pregleden način posvetujejo z zainteresiranimi stranmi o načrtovanih ukrepih;
 - (g) odločajo o ukrepih in zagotavljajo zadostna obvestila;
 - (h) izvajajo ukrepe in
 - (i) zagotavljajo reševanje sporov.
2. Države članice pri sprejemanju s hrupom povezanih ukrepov upoštevajo naslednjo kombinacijo razpoložljivih ukrepov, da bi opredelile stroškovno najučinkovitejšo kombinacijo ukrepov:
 - (a) predvidljiv učinek zmanjšanja hrupa zrakoplova pri izvoru;
 - (b) načrtovanje in urejanje rabe zemljišč;
 - (c) operativni postopki za zmanjšanja hrupa;
 - (d) omejitve obratovanja, ki pa niso prva izbira.

Razpoložljivi ukrepi lahko vključujejo izločitev mejno ustreznega zrakoplova, če je to potrebno.

3. Države članice lahko v okviru uravnoteženega pristopa razlikujejo med ukrepi za blaženje hrupa glede na tip zrakoplova, uporabo vzletno-pristajalne steze in/ali zajeti časovni okvir.
4. Brez poseganja v odstavek 3 omejitve obratovanja v obliki izločitve mejno ustreznega zrakoplova iz letaliških dejavnosti ne vplivajo na civilni podzvočni zrakoplov, ki je na podlagi prve ali ponovne certifikacije skladen s standardom glede hrupa, določenim v poglavju 4 dela II zvezka 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji.
5. Ukrepi ali kombinacija ukrepov, ki se za določeno letališče sprejmejo v skladu s to uredbo, ne smejo biti bolj omejevalni, kot je to potrebno, da bi dosegli cilje zmanjšanja okoljskega hrupa, ki so določeni za navedeno letališče. Omejitve obratovanja so nediskriminatorne, zlasti glede državljanstva, identitete ali dejavnosti letalskih prevoznikov.

6. Ukrepi, sprejeti v skladu s to uredbo, prispevajo k „nacionalnim akcijskim načrtom“, ki se nanašajo na hrup iz zračnega prometa, kot je navedeno v členu 8 Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁹.

Člen 5

Predpisi v zvezi z ocenjevanjem hrupa

1. Pristojni organi redno ocenjujejo stanje glede hrupa na letališčih na svojem ozemlju v skladu z zahtevami Direktive 2002/49/ES ter nacionalnimi in lokalnimi predpisi. Pristojni organi lahko zaprosijo za podporo organ za oceno uspešnosti iz člena 3 Uredbe Komisije (EU) št. 691/2010¹⁰.
2. Pristojni organi za oceno sedanjega in prihodnjega stanja glede hrupa uporabijo metodo, kazalnike in informacije, opisane v Prilogi I.
3. Kadar se pri ocenjevanju stanja glede hrupa razkrije, da so za doseganje ciljev zmanjšanja hrupa ali ohranitev ravni hrupa potrebni novi ukrepi, pristojni organ v okviru uravnoteženega pristopa ustrezno upošteva prispevke vsakega posameznega ukrepa v skladu s Prilogo I.
4. Pristojni organi zagotovijo, da se na ustrezni ravni vzpostavi forum za tehnično sodelovanje med letališko družbo, letalskim prevoznikom in izvajalcem storitev navigacijskih služb pri ukrepih, za katere so ti izvajalci odgovorni, ter ob ustreznem upoštevanju soodvisnosti med ukrepi za blaženje hrupa in zmanjšanje emisij. Člani tega foruma za tehnično sodelovanje se redno posvetujejo z lokalnimi prebivalci ali njihovimi predstavniki in pristojnim organom zagotovijo tehnične informacije in svetovanje glede ukrepov za blaženje hrupa.
5. Pristojni organi v skladu s Prilogo II ocenijo stroškovno učinkovitost novih ukrepov, kot je določeno v odstavku 3. Manjša tehnična sprememba obstoječega ukrepa brez bistvenih posledic za zmogljivost ali dejavnosti ne šteje za novo omejitev obratovanja.
6. Pristojni organi organizirajo pravočasno in obsežno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi ter pri tem zagotovijo odprtost in preglednost v zvezi s podatki in metodologijo izračuna. Zainteresirane strani predložijo pripombe vsaj tri mesece pred sprejetjem novih ukrepov. Zainteresirane strani vključujejo vsaj:
 - (a) predstavnike lokalnih prebivalcev, ki živijo v bližini letališč in na katere vpliva hrup zračnega prometa;
 - (b) ustrezne letališke družbe;
 - (c) predstavnike letalskih prevoznikov, na katere lahko vplivajo s hrupom povezani ukrepi;

⁹ UL L 189, 18.7.2002, str. 12.

¹⁰ UL L 201, 3.8.2010, str. 1.

- (d) ustrezne izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa;
 - (e) upravitelja omrežja, kot je opredeljen v Uredbi Komisije (EU) št. 677/2011¹¹.
7. Pristojni organi spremljajo in nadzirajo izvajanje ukrepov za blaženje hrupa in ustrezno ukrepajo. Lokalnim prebivalcem, ki živijo v bližini letališč, redno zagotavljajo ustrezne informacije.

Člen 6

Informacije o ravneh hrupa

1. Odločitve o omejitvah obratovanja, ki so povezane s hrupom, temeljijo na ravni hrupa zrakoplova, ki se meri po certifikacijskem postopku, opravljenem v skladu z zvezkom 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji, peta izdaja (julij 2008).
2. Letalski prevozniki na zahtevo Komisije posredujejo v zvezi z ravnmi hrupa svojih zrakoplovov, ki uporabljajo letališča Unije, naslednje informacije o:
 - (a) številki na repu zrakoplova;
 - (b) certifikatu ali certifikatih ravni hrupa uporabljenega zrakoplova, skupaj s povezano dejansko največjo vzletno maso;
 - (c) vsaki spremembi zrakoplova, ki vpliva na raven hrupa;
 - (d) hrupu zrakoplova in ravneh hrupa za namen modeliranja hrupa.

Letalski prevozniki za vsak let, pri katerem se uporablja letališče Unije, posredujejo informacije o uporabljenem certifikatu ravni hrupa in številki na repu.

Podatki se, kjer je primerno, zagotovijo brezplačno, v elektronski obliki in določenem formatu.

3. Agencija preveri ustreznost podatkov o hrupu zrakoplova in ravneh hrupa za namene modeliranja v skladu s členom 6(1) Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta¹².
4. Podatki se shranijo v centralni zbirki podatkov in se dajo na voljo pristojnim organom, letalskim prevoznikom, izvajalcem storitev navigacijskih služb zračnega prometa ter letališkim družbam za operativne namene.

Člen 7

Predpisi o uvedbi omejitev obratovanja

¹¹ UL L 185, 15.7.2011, str. 1.

¹² UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

1. Pred uvedbo omejitev obratovanja pristojni organi omogočijo državam članicam, Komisiji in ustreznim zainteresiranim stranem za zadevna letališča za ustrezno obdobje načrtovanja šestmesečni odpovedni rok, ki se izteče najmanj dva meseca pred opredelitvijo parametrov za koordinacijo slotov, kot je opredeljeno v točki (m) člena 2 Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93¹³.
2. Po ocenjevanju, ki se opravi v skladu s členom 5, se k obvestilu o odločitvi priloži pisno poročilo, v katerem so pojasnjeni razlogi za uvedbo omejitev obratovanja, opredeljeni okoljski cilj za letališče, ukrepi, ki naj bi izpolnili navedeni cilj, in ocena verjetne stroškovne učinkovitosti različnih upoštevanih ukrepov, vključno z njihovim čezmejnim vplivom, kadar je to primerno.
3. Kadar se omejitev obratovanja nanaša na izločitev mejno ustreznega zrakoplova z letališča, zadevni mejno ustrezní zrakoplov šest mesecev po predložitvi obvestila ne sme opravljati nobenih novih storitev na tem letališču. Pristojni organi se ob ustreznem upoštevanju starosti zrakoplova in sestavi celotne flote odločijo o letni stopnji izločitve mejno ustreznih zrakoplovov iz flote zadevnih prevoznikov na navedenem letališču. Brez poseganja v odstavek 3 člena 4 ta stopnja ne presega 20 % flote navedenega prevoznika v primeru mejno ustreznih zrakoplovov, ki uporabljajo navedeno letališče.
4. Vsaka pritožba proti odločitvam o omejitvah obratovanja, ki so povezane s hrupom, se obravnava v skladu z nacionalno zakonodajo.

Člen 8

Države v razvoju

1. Pristojni organi lahko mejno ustrezne zrakoplove, ki so registrirani v državah v razvoju, izvzamejo iz omejitev obratovanja, ki so povezane s hrupom, pod pogojem, da:
 - (a) so prejeli certifikat o ravni hrupa, ki potrjuje skladnost s standardi iz poglavja 3, zvezka 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji;
 - (b) so se v petletnem obdobju pred začetkom veljavnosti te uredbe uporabljali v Uniji, da so bili vpisani v register zadevne države v razvoju in da jih še naprej upravlja fizična oseba, ki opravlja dejavnost v navedeni državi, ali pravna oseba s sedežem v navedeni državi.
2. Kadar država članica odobri izvzetje, določeno v odstavku 1, o tem nemudoma obvesti pristojne organe drugih držav članic in Komisijo.

¹³ UL L 14, 22.1.1993.

Člen 9

Izjeme za operacije zrakoplovov v izjemnih okoliščinah

Države članice lahko na podlagi posameznega primera na letališčih na njihovem ozemlju dovolijo posamezne operacije z mejno ustreznimi zrakoplovi, ki jih sicer ne bi bilo mogoče izvesti na podlagi določb iz te uredbe.

Te izjeme so omejene 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

Pravica do pregleda

1. Komisija lahko na zahtevo države članice ali na lastno pobudo brez poseganja v nedokončan pritožbeni postopek pregleda odločitev o omejitvi obratovanja še pred njenim izvajanjem. Kadar Komisija ugotovi, da odločitev ne upošteva zahtev, določenih v tej uredbi, ali je kakor koli drugače v nasprotju s pravom Unije, lahko odločitev odloži.
2. Pristojni organi Komisiji posredujejo informacije, ki dokazujejo skladnost s to uredbo.
3. Komisija se v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 13(2), zlasti ob upoštevanju meril iz Priloge II, odloči, ali lahko zadevni pristojni organ nadaljuje z uvedbo omejitve obratovanja. Komisija o svoji odločitvi obvesti Svet in zadevno državo članico.
4. Če Komisija ne sprejme odločitve v šestih mesecih po prejetju informacij iz odstavka 2, lahko pristojni organ začne uporabljati predvideno odločitev o omejitvi obratovanja.

Člen 11

Delegirani akti

Komisija je v skladu s členom 12 pooblaščen za sprejetje delegiranih aktov o:

- (a) spremembah pri opredelitvi zrakoplova v točki (3) člena 2 in mejno ustreznega zrakoplova v točki (4) člena 2;
- (b) spremembah in dopolnitvah standardov za certificiranje hrupa, določenih v členih 4 in 8, ter postopku certificiranja, določenem v členu 6(1);
- (c) spremembah v metodi in tehničnem poročilu, ki sta določena v Prilogi I.

Člen 12

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastila za sprejetje delegiranih aktov se Komisiji podelijo pod pogoji iz tega člena.
2. Prenos pooblastila iz člena 11 se podeli za nedoločen čas od datuma začetka veljavnosti te uredbe.
3. Pooblastilo iz člena 11 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. S preklicem pooblastila pooblastilo iz navedene odločitve preneha veljati. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov ne vpliva.
4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akti, sprejeti v skladu s členom 11, začnejo veljati samo, če Evropski parlament ali Svet ne sporoči svojega nasprotovanja v roku dveh mesecev od uradnega sporočila o aktu Evropskemu parlamentu in Svetu, ali če pred iztekom omenjenega roka Evropski parlament in Svet oba seznanita Komisijo, da ne nameravata nasprotovati sprejetju aktov. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 13

Odbor

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 25 Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴.

Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar je treba mnenje odbora pridobiti s pisnim postopkom, se pisni postopek zaključi brez izida, če v roku za predložitev mnenja tako odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

Člen 14

Informacije in sprememba

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

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

¹⁴ UL L 293, 31.10.2008, str. 3.

Poročilu so po potrebi priloženi predlogi za spremembo te uredbe.

Člen 15

Razveljavitev

Direktiva 2002/30/ES se razveljavi z učinkom od datuma začetka veljavnosti te uredbe.

Člen 16

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA I

Ocenjevanje stanja glede hrupa na letališču

Metodologija:

1. Pristojni organi uporabijo metode za ocenjevanje hrupa, ki so bile razvite v skladu s poročilom Evropske konference civilnega letalstva (ECAC), dokument 29, z naslovom „Standardna metoda za izračun izolinij hrupa v bližini civilnih letališč“, 3. izdaja.

Kazalniki:

1. Vpliv hrupa zračnega prometa se prikaže najmanj z uporabo kazalnikov hrupa L_{den} in L_{night} , ki sta opredeljena in izračunana v skladu s Prilogo I k Direktivi 2002/49/ES.
2. Pristojni organi lahko uporabijo dodatne kazalnike hrupa, za katere je znanstveno dokazano, da odražajo motnjo hrupa zračnega prometa.

Informacije o upravljanju hrupa:

1. Trenutno stanje

- 1.1 Opis letališča, vključno z informacijami o njegovi velikosti, lokaciji, okolici, obsegu letalskega prometa in njegovi sestavi.
- 1.2 Opis ciljev okoljske trajnosti, določenih za letališče in v nacionalnem okviru. To vključuje opis ciljev v zvezi s hrupom zrakoplovov za letališče.
- 1.3 Podrobnosti v zvezi z izolinijami hrupa v tekočem letu in preteklih letih, vključno z oceno števila ljudi, na katere vpliva hrup zrakoplovov.
- 1.4 Opis obstoječih in načrtovanih ukrepov za upravljanje hrupa zrakoplova, ki se že izvajajo v okviru uravnoveženega pristopa, ter njihov vpliv in prispevek k stanju glede hrupa, ki vključujeta:

- 1.4.1. za zmanjšanje pri izvoru:

- razvoj zračne flote in tehnološke izboljšave;
- posebne načrte za posodobitev flote;

- 1.4.2. za načrtovanje in urejanje rabe zemljišč:

- vzpostavitev instrumentov za načrtovanje, kot je celovito načrtovanje ali razdelitev hrupa po območjih;
- vzpostavitev ukrepov za blaženje, kot so gradbena pravila, programi za izolacijo zvoka ali ukrepi za uporabo območij občutljivega zemljišča;
- postopek posvetovanja o ukrepih rabe zemljišč;

- spremljanje širjenja;
- 1.4.3. za operativne ukrepe zmanjšanja hrupa v obsegu, v katerem ti ukrepi ne omejujejo zmogljivosti letališča:
- uporaba prednostnih vzletno-pristajalnih stez;
 - uporaba prednostnih zračnih poti zaradi zaščite pred hrupom;
 - uporaba vzletnih in pristajalnih postopkov za zmanjšanje hrupa;
 - navedba obsega, v okviru katerega se ti ukrepi urejajo z okoljskimi kazalniki iz Priloge I k Uredbi Komisije (EU) št. 691/2010.

1.4.4. Za omejitve obratovanja:

- uporaba globalnih omejitev, kot so pravila o zgornjih omejitvah pri premikih ali kvotah hrupa;
- vzpostavljeni finančni instrumenti, kot so letališke pristojbine, povezane s hrupom;
- uporaba omejitev za zrakoplove, kot je izločitev mejno ustreznega zrakoplova;
- uporaba delnih omejitev z ločevanjem med ukrepi, ki veljajo podnevi in ponoči.

2. Napovedi brez novih ukrepov

- 2.1 Po potrebi opis izboljšav na letališču, ki so že bile odobrene in so v pripravi, 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, koristi pri dajanju te dodatne zmogljivosti na voljo znotraj širšega letalskega omrežja in regije.
- 2.3 Opis vpliva hrupa na splošno raven hrupa, brez nadaljnjih ukrepov, ali že načrtovani ukrepi za blaženje vpliva hrupa v enakem obdobju.
- 2.4 Izolinije predvidenega hrupa – vključno z oceno o številu ljudi, na katere utegne vplivati 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 Opis dodatnih razpoložljivih ukrepov in navedba glavnih razlogov za njihov izbor. Opis navedenih izbranih ukrepov za nadaljnjo analizo in informacije o rezultatu analize stroškovne učinkovitosti, zlasti stroškov uvedbe teh ukrepov, število ljudi, ki naj bi imeli korist, in časovni okvir ter razvrstitev celotne učinkovitosti določenih ukrepov.

- 3.2 Pregled možnih vplivov predlaganih ukrepov na okolje in konkurenco za druga letališča, letalske prevoznike in druge zainteresirane strani.
- 3.3 Razlogi za izbor prednostne možnosti.
- 3.4 Netehničen povzetek.

PRILOGA II

Ocena stroškovne učinkovitosti s hrupom povezanih omejitev obratovanja

Stroškovna učinkovitost načrtovanih s hrupom povezanih omejitev obratovanja se v največjem možnem obsegu in v količinsko opredeljivem smislu oceni ob ustreznem upoštevanju naslednjih elementov:

- 1) predvidene sedanje in prihodnje koristi načrtovanih ukrepov v zvezi s hrupom;
- 2) varnosti letalskih operacij, vključno s tveganjem za tretje osebe;
- 3) zmogljivosti letališča;
- 4) učinkov na evropsko letalsko omrežje.

Poleg tega lahko pristojni organi ustrezno upoštevajo naslednje dejavnike:

- 1) zdravje in varnost lokalnih prebivalcev, ki živijo v bližini letališča;
- 2) okoljsko trajnost, vključno s soodvisnostjo med hrupom in emisijami;
- 3) neposredne, posredne in katalitične učinke na zaposlovanje.