

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 598/2014****z dnia 16 kwietnia 2014 r.****w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Podstawowym celem wspólnej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój. Wymaga on zintegrowanego podejścia ukierunkowanego na zapewnienie zarówno efektywnego funkcjonowania systemów transportowych Unii, jak i ochrony środowiska.
- (2) Zrównoważony rozwój transportu lotniczego wymaga wprowadzenia środków mających na celu ograniczenie wpływu hałasu emitowanego przez statki powietrzne w portach lotniczych Unii. Środki te powinny zmniejszyć poziom hałasu wokół portów lotniczych Unii, by utrzymać lub podnieść jakość życia ludzi mieszkających w ich okolicach, a także sprzyjać pogodzeniu działalności lotniczej z istnieniem osiedli mieszkalnych, w szczególności w przypadku lotów nocnych.
- (3) Rezolucja A33/7 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wprowadza koncepcję „zrównoważonego podejścia” do zarządzania hałasem („zrównoważone podejście”) oraz ustanawia spójną metodę rozwiązywania problemu hałasu emitowanego przez statki powietrzne. Zrównoważone podejście powinno stanowić podstawę regulacji dotyczących hałasu w lotnictwie jako sektorze globalnym. W ramach zrównoważonego podejścia uznaje się wartość odnośnych zobowiązań prawnych, istniejących porozumień, obowiązujących przepisów oraz ustalonych polityk i nie narusza się ich. Uwzględnienie w niniejszym rozporządzeniu międzynarodowych zasad zrównoważonego podejścia powinno w znacznym stopniu ograniczyć ryzyko międzynarodowych sporów, które mogą wystąpić, gdy ograniczenia operacyjne odnoszące się do poziomu hałasu będą dotyczyć przewoźników z państw trzecich.
- (4) W następstwie wyeliminowania najgłośniejszych statków powietrznych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/30/WE <sup>(4)</sup> oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/93/WE <sup>(5)</sup>, konieczne jest uaktualnienie dotyczące sposobu wykorzystywania środków w zakresie ograniczeń operacyjnych, tak aby właściwe organy mogły rozwiązać problem obecnie najgłośniejszych statków powietrznych w celu zmniejszenia poziomu hałasu wokół portów lotniczych Unii zgodnie z międzynarodowymi zasadami zrównoważonego podejścia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 181 z 21.6.2012, s. 173.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 277 z 13.9.2012, s. 110.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2012 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 24 marca 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 kwietnia 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym)].

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 85 z 28.3.2002, s. 40).

<sup>(5)</sup> Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok) (Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s. 1).

- (5) W sprawozdaniu Komisji z dnia 15 lutego 2008 r. zatytułowanym „Ograniczenie działalności powodującej hałas w portach lotniczych UE” stwierdzono potrzebę doprecyzowania w tekście dyrektywy 2002/30/WE podziału obowiązków oraz dokładnych praw i obowiązków zainteresowanych stron podczas procesu oceny hałasu; pozwoli to podjąć opłacalne działania ukierunkowane na realizację celów ochrony przed hałasem w poszczególnych portach lotniczych.
- (6) Wprowadzenie w poszczególnych przypadkach przez państwa członkowskie ograniczeń operacyjnych w portach lotniczych Unii może przyczynić się do zmniejszenia poziomu hałasu wokół portów lotniczych, choć jednocześnie ograniczy ich przepustowość. Jednak nieefektywne wykorzystywanie istniejącej przepustowości może powodować zakłócenia konkurencji czy zmniejszenie ogólnej efektywności unijnej sieci lotniczej. Z uwagi na to, że cel ochrony przed hałasem przewidziany w niniejszym rozporządzeniu nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, natomiast dzięki zharmonizowanym przepisom dotyczącym wprowadzania ograniczeń operacyjnych w ramach procesu zarządzania hałasem możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu. Taka zharmonizowana metoda nie określa celów w odniesieniu do jakości klimatu akustycznego, które nadal wynikają z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/49/WE<sup>(1)</sup> lub innych właściwych przepisów Unii czy ustawodawstwa każdego z państw członkowskich, jak również nie przesądza o konkretnym doborze środków.
- (7) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie jedynie do państw członkowskich, w których zlokalizowany jest port lotniczy, w którym wykonuje się w roku kalendarzowym ponad 50 000 operacji cywilnych statków powietrznych, oraz gdy w takim porcie lotniczym rozpatruje się wprowadzenie ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu.
- (8) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do cywilnych statków powietrznych. Nie powinno mieć zastosowania do takich statków powietrznych, jak wojskowe statki powietrzne i statki powietrzne prowadzące operacje celne, policyjne i operacje gaszenia pożarów. Ponadto należy wykluczyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia różne działania o charakterze wyjątkowym, takie jak loty z pilnych powodów humanitarnych, poszukiwania i działania ratownicze w sytuacjach nadzwyczajnych, pomoc medyczna oraz pomoc w przypadku klęsk żywiołowych.
- (9) Chociaż oceny hałasu powinny być przeprowadzane regularnie – zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE – powinny one skutkować dodatkowymi środkami zmniejszenia poziomu hałasu wyłącznie wtedy, gdy aktualny zestaw środków mających na celu zmniejszenie hałasu nie wystarcza, by osiągnąć cele zmniejszenia poziomu hałasu; w ocenach tych uwzględnić należy spodziewany rozwój portu lotniczego. W przypadku portów lotniczych, w których występuje problem hałasu, należy określić – zgodnie z metodami przewidzianymi w ramach zrównoważonego podejścia – dodatkowe środki zmniejszenia poziomu hałasu. By zapewnić szerokie stosowanie zrównoważonego podejścia w Unii, jego stosowanie jest zalecane wszędzie tam, gdzie jest to uważane przez dane państwo członkowskie za właściwe, nawet gdy wykracza poza zakres stosowania niniejszego rozporządzenia. Ograniczenia operacyjne odnoszące się do poziomu hałasu należy wprowadzać jedynie wtedy, gdy inne środki oparte na zrównoważonym podejściu są niewystarczające do osiągnięcia konkretnych celów zmniejszenia poziomu hałasu.
- (10) W wyniku analizy kosztów i korzyści uzyskuje się ocenę ogółu skutków dobrobytu ekonomicznego przez porównanie wszystkich kosztów i korzyści, natomiast analiza opłacalności koncentruje się na realizacji określonego celu w sposób najbardziej opłacalny, wymagając porównania samych kosztów. Niniejsze rozporządzenie nie powinno uniemożliwiać państwom członkowskim stosowania w odpowiednich przypadkach analizy kosztów i korzyści.
- (11) Należy uznać znaczenie aspektów zdrowotnych w przypadku problemów z hałasem, ważne jest zatem, by te aspekty były brane pod uwagę w sposób spójny we wszystkich portach lotniczych przy ustalaniu celów zmniejszenia poziomu hałasu, z uwzględnieniem obowiązywania wspólnych unijnych przepisów w tej dziedzinie. Dlatego też aspekty zdrowotne powinny być oceniane zgodnie z ustawodawstwem Unii dotyczącym oceny skutków hałasu.
- (12) Przeprowadzając oceny hałasu, należy opierać się na obiektywnych i wymiernych kryteriach wspólnych dla wszystkich państw członkowskich oraz korzystać z dostępnych informacji, takich jak informacje wynikające z wdrażania dyrektywy 2002/49/WE. Państwa członkowskie powinny zapewnić, by takie informacje były wiarygodne, by były uzyskiwane w sposób przejrzysty oraz by były dostępne dla właściwych organów i podmiotów. Właściwe organy powinny wprowadzić konieczne narzędzia służące monitorowaniu.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12).

- (13) Właściwy organ odpowiedzialny za przyjmowanie ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu powinien być niezależny od wszelkich organizacji, które są zaangażowane w działanie portów lotniczych, transport lotniczy lub zapewnianie służb żeglugi powietrznej lub które reprezentują interesy tych sektorów, a także od mieszkańców okolic portów lotniczych. Nie powinno to być rozumiane jako nałożenie na państwa członkowskie wymogu zmiany ich struktur administracyjnych lub procesu decyzyjnego.
- (14) Uznaje się, że państwa członkowskie podejmują decyzje o ograniczeniach operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu zgodnie z ustawodawstwem krajowym w oparciu o metody oceny hałasu uznane na poziomie krajowym, które być może nie są jeszcze w pełni spójne z metodą opisaną w autorytatywnym raporcie Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego Doc 29 zatytułowanym „Standardowa metoda obliczania linii równego poziomu hałasu wokół cywilnych portów lotniczych” („raport ECAC Doc 29”) i które być może nie przewidują jeszcze wykorzystywania uznanych na poziomie międzynarodowym informacji na temat charakterystyki hałasu statków powietrznych. Efektywność i skuteczność ograniczenia operacyjnego odnoszącego się do poziomu hałasu należy jednak oceniać według metod wskazanych w raporcie ECAC Doc 29 oraz w ramach zrównoważonego podejścia. W związku z tym państwa członkowskie powinny w pełni dostosować swoje oceny ograniczeń operacyjnych przewidziane w ustawodawstwie krajowym do metod opisanych w raporcie ECAC Doc 29.
- (15) Należy wprowadzić nową i szerszą definicję ograniczeń operacyjnych, w porównaniu z dyrektywą 2002/30/WE, by ułatwić wdrażanie nowych technologii i nowych zdolności operacyjnych statków powietrznych i sprzętu naziemnego. Zastosowanie takiej definicji nie powinno prowadzić do opóźnień we wdrażaniu środków operacyjnych, które mogłyby natychmiast zmniejszyć wpływ hałasu bez znacznego ograniczania przepustowości portu lotniczego. Takich środków nie należy zatem uznawać za nowe ograniczenia operacyjne.
- (16) Centralizacja informacji na temat hałasu skutkowałaby znacznym ograniczeniem obciążeń administracyjnych zarówno dla operatorów statków powietrznych, jak i operatorów portów lotniczych. Udzielanie takich informacji i zarządzanie nimi odbywa się obecnie na poziomie poszczególnych portów lotniczych. Na potrzeby operacyjne dane te trzeba przekazać do dyspozycji operatorów statków powietrznych i portów lotniczych. Ważne jest wykorzystanie – jako narzędzia walidacji – banku danych Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencji”) dotyczących certyfikacji w zakresie hałasu, wraz z danymi Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) dotyczącymi poszczególnych lotów. Dane takie są obecnie systematycznie wykorzystywane do celów centralnego zarządzania ruchem lotniczym – ale nie są obecnie dostępne dla Komisji ani Agencji – i trzeba doprecyzować ich zakres do celów niniejszego rozporządzenia oraz regulacji w sprawie skuteczności działania w obszarze zarządzania ruchem lotniczym. Dobry dostęp do walidowanych danych modelowych – określonych zgodnie z procedurami i najlepszymi praktykami uznanymi na poziomie międzynarodowym – powinien skutkować lepszą jakością mapowania poziomów hałasu poszczególnych portów lotniczych na potrzeby podejmowania decyzji w tym obszarze polityki.
- (17) By uniknąć niepożądanych konsekwencji dla bezpieczeństwa lotniczego, przepustowości portów lotniczych i konkurencji, Komisja powinna poinformować odpowiedni właściwy organ, jeżeli stwierdzi, że proces wprowadzania ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu nie jest zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia. Właściwy organ powinien przeanalizować informacje Komisji i powiadomić ją o swoich zamiarach, zanim wprowadzi ograniczenia operacyjne.
- (18) By uwzględnić zrównoważone podejście, należy wprowadzić możliwość stosowania zwolnień, w szczególnych przypadkach i wobec operatorów z rozwijających się krajów trzecich, bez zbytniego obciążania takich operatorów. Odwołanie do „krajów rozwijających się” należy rozumieć z uwzględnieniem niniejszego szczególnego kontekstu dotyczącego lotnictwa; nie obejmuje ono wszystkich krajów, które w innym przypadku byłyby uznane przez społeczność międzynarodową za kraje rozwijające się. Konieczne jest w szczególności zapewnienie, by wszystkie takie zwolnienia były zgodne z zasadą niedyskryminacji.
- (19) Aby odzwierciedlić nieustający postęp technologiczny w budowie silników i płatowców oraz metody stosowane do mapowania poziomów hałasu, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uaktualniania norm hałasu dla statków powietrznych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, oraz odniesienia do powiązanych metod certyfikacji – z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, zmian we właściwych dokumentach ICAO – jak również do uaktualniania odniesienia do metody obliczania poziomów hałasu, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, zmian we właściwych dokumentach ICAO. Ponadto, w stosownych przypadkach, zmiany w raporcie ECAC Doc 29 powinny być uwzględniane w drodze aktów delegowanych w odniesieniu do kwestii uaktualnień technicznych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

- (20) W niniejszym rozporządzeniu wprowadza się wymóg przeprowadzania regularnych ocen poziomu hałasu w portach lotniczych, jednak oceny takie niekoniecznie prowadzą do przyjmowania nowych ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu ani do przeglądu obowiązujących ograniczeń. Dlatego też niniejsze rozporządzenie nie wprowadza wymogu dokonywania przeglądu ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu już istniejących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w tym ograniczeń będących wynikiem decyzji sądów lub lokalnych procesów mediacji. Drobne zmiany techniczne środków niemające dużego wpływu na przepustowość czy operacje nie powinny być uważane za nowe ograniczenia operacyjne odnoszące się do poziomu hałasu.
- (21) W przypadku gdy na mocy dyrektywy 2002/30/WE wszczęto konsultacje poprzedzające przyjęcie ograniczenia operacyjnego odnoszącego się do poziomu hałasu i konsultacje te trwają w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, należy zezwolić na podjęcie ostatecznej decyzji zgodnie z dyrektywą 2002/30/WE, aby nie zaprzęścić wypracowanych dotąd postępów w konsultacjach.
- (22) Uwzględniając konieczność spójnego stosowania metody oceny hałasu na rynku lotniczym Unii, w niniejszym rozporządzeniu określa się wspólne przepisy dotyczące ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu.
- (23) Należy zatem uchylić dyrektywę 2002/30/WE,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### **Przedmiot, cele i zakres stosowania**

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się – zgodnie ze zrównoważonym podejściem – przepisy dotyczące procesu spójnego wprowadzania w poszczególnych portach lotniczych, w przypadku stwierdzenia problemu hałasu, ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w celu zmniejszenia poziomu hałasu i ograniczenia lub zmniejszenia liczby osób w znacznym stopniu narażonych na potencjalnie szkodliwe skutki hałasu emitowanego przez statki powietrzne.
2. Cele niniejszego rozporządzenia są następujące:
  - a) ułatwienie osiągnięcia konkretnych celów zmniejszenia poziomu hałasu, w tym dotyczących aspektów zdrowotnych, na poziomie poszczególnych portów lotniczych, z poszanowaniem właściwych przepisów Unii, w szczególności przepisów dyrektywy 2002/49/WE, i przepisów poszczególnych państw członkowskich;
  - b) umożliwienie stosowania ograniczeń operacyjnych zgodnie ze zrównoważonym podejściem w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju portów lotniczych i zdolności zarządzania ruchem lotniczym zgodnie z koncepcją „od drzwi do drzwi” (*gate to gate*).
3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do cywilnych statków powietrznych. Nie ma ono zastosowania do statków powietrznych prowadzących operacje wojskowe, celne, policyjne lub tym podobne.

#### Artykuł 2

##### **Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „statek powietrzny” oznacza stałopłat o certyfikowanej maksymalnej masie startowej 34 000 kg lub większej, zgodnie z certyfikatem typu statku powietrznego, pojemnością pomieszczeń wewnętrznych zawierających 19 lub więcej siedzących miejsc pasażerskich, z wyłączeniem miejsc przeznaczonych tylko dla załogi;
- 2) „port lotniczy” oznacza port lotniczy, w którym wykonuje się ponad 50 000 operacji cywilnych statków powietrznych w roku kalendarzowym (przez operację rozumie się start lub lądowanie), obliczanych na podstawie średniej liczby operacji w ostatnich trzech latach kalendarzowych poprzedzających ocenę hałasu;

- 3) „zrównoważone podejście” oznacza opracowany przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego proces, w ramach którego spójnie rozpatruje się cały zakres dostępnych środków – takich jak zmniejszenie hałasu emitowanego przez statki powietrzne u źródła, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, operacyjne procedury służące zmniejszeniu poziomu hałasu oraz ograniczenia operacyjne – w celu rozwiązania problemu hałasu w poszczególnych portach lotniczych w jak najbardziej opłacalny sposób;
- 4) „statek powietrzny marginalnie zgodny” oznacza statek powietrzny certyfikowany zgodnie z ograniczeniami określonymi w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej dnia 7 grudnia 1944 r. („konwencji chicagowskiej”), o skumulowanym marginesie wynoszącym mniej niż 8 EPNdB (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach), podczas okresu przejściowego kończącego się w dniu 14 czerwca 2020 r., i o skumulowanym marginesie wynoszącym mniej niż 10 EPNdB, po zakończeniu tego okresu przejściowego, gdzie skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB, otrzymaną poprzez zsumowanie indywidualnych marginesów (tj. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu a maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) z każdego z trzech referencyjnych punktów pomiaru hałasu określonych w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej;
- 5) „działania związane z hałasem” oznaczają wszelkie środki wpływające na poziom hałasu wokół portów lotniczych, podlegające zasadom zrównoważonego podejścia, obejmujące również inne działania pozaoperacyjne, które mogą oddziaływać na osoby narażone na hałas emitowany przez statki powietrzne;
- 6) „ograniczenia operacyjne” oznaczają działania związane z hałasem, które ograniczają dostępność lub przepustowość portu lotniczego, w tym ograniczenia operacyjne mające na celu wycofanie z eksploatacji w poszczególnych portach lotniczych statków powietrznych marginalnie zgodnych, jak również ograniczenia operacyjne o charakterze częściowym mające na przykład zastosowanie przez określony czas w ciągu dnia lub wyłącznie w odniesieniu do niektórych dróg startowych portu lotniczego.

### Artykuł 3

#### Właściwe organy

1. Państwo członkowskie, w którym znajduje się port lotniczy, o którym mowa w art. 2 pkt 2, wyznacza przynajmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za proces wprowadzania ograniczeń operacyjnych.
2. Właściwe organy muszą być niezależne od wszelkich organizacji, których mogłyby dotyczyć działania związane z hałasem. Taką niezależność można zapewnić poprzez rozdzielenie funkcji.
3. Państwa członkowskie w odpowiednim terminie notyfikują Komisji nazwy i adresy wyznaczonych właściwych organów, o których mowa w ust. 1. Komisja publikuje te informacje.

### Artykuł 4

#### Prawo do odwołania się

1. Państwa członkowskie zapewniają prawo do odwołania się od ograniczeń operacyjnych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia przed organem apelacyjnym innym niż organ, który przyjął kwestionowane ograniczenie, zgodnie z krajowym ustawodawstwem i procedurami.
2. Państwo członkowskie, w którym znajduje się port lotniczy, o którym mowa w art. 2 pkt 2, w odpowiednim czasie notyfikuje Komisji nazwę i adres wyznaczonego organu apelacyjnego, o którym mowa w ust. 1, lub, w stosowanych przypadkach, informuje o ustaleniach gwarantujących wyznaczenie organu apelacyjnego.

### Artykuł 5

#### Ogólne zasady zarządzania hałasem emitowanym przez statki powietrzne

1. Państwa członkowskie zapewniają, by poziom hałasu w poszczególnych portach lotniczych, o których mowa w art. 2 pkt 2, był oceniany zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE.

2. Państwa członkowskie zapewniają przyjęcie zrównoważonego podejścia w stosunku do zarządzania hałasem emitowanym przez statki powietrzne w portach lotniczych, w których stwierdzono problem hałasu. W tym celu państwa członkowskie zapewniają, by:

- a) określono dla tego portu lotniczego cel zmniejszenia poziomu hałasu, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, art. 8 dyrektywy 2002/49/WE i załącznika V do niej;
- b) określono dostępne środki ograniczania skutków hałasu;
- c) starannie oceniono prawdopodobną opłacalność środków zmniejszania poziomu hałasu;
- d) wybrano środki, z uwzględnieniem interesu publicznego w zakresie transportu lotniczego, w odniesieniu do planów rozwoju ich portów lotniczych, bez uszczerbku dla bezpieczeństwa;
- e) w przejrzysty sposób przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi stronami w kwestii planowanych działań;
- f) przyjęto środki i powiadomiono o nich we właściwy sposób;
- g) wdrożono środki; oraz
- h) przewidziano sposoby rozstrzygania sporów.

3. Podejmując działania związane z hałasem, państwa członkowskie zapewniają, by przeanalizowano poniższy zestaw dostępnych środków w celu określenia najbardziej opłacalnego środka lub zestawu środków:

- a) przewidywalne skutki zmniejszenia hałasu emitowanego przez statki powietrzne u źródła;
- b) planowanie i zagospodarowanie przestrzenne;
- c) operacyjne procedury służące zmniejszeniu poziomu hałasu;
- d) niestosowanie ograniczeń operacyjnych w pierwszej kolejności, lecz dopiero po przeanalizowaniu innych środków zgodnych ze zrównoważonym podejściem.

Dostępne środki mogą w razie konieczności obejmować wycofanie statków powietrznych marginalnie zgodnych. Państwa członkowskie lub – w stosownych przypadkach – organy zarządzające portami lotniczymi mogą stosować zachęty gospodarcze, aby skłonić operatorów statków powietrznych do użytkowania mniej hałaśliwych statków powietrznych w okresie przejściowym, o którym mowa art. 2 pkt 4. Takie zachęty gospodarcze muszą być zgodne z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi pomocy państwa.

4. Środki zgodne ze zrównoważonym podejściem mogą być zróżnicowane stosownie do typu statku powietrznego, charakterystyki hałasu statku powietrznego, wykorzystania portu lotniczego, urządzeń żeglugi powietrznej, trasy lotu lub ram czasowych, których te środki dotyczą.

5. Bez uszczerbku dla ust. 4, ograniczenia operacyjne w formie wycofania statków powietrznych marginalnie zgodnych z operacji mających miejsce w porcie lotniczym nie dotyczą cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych, które zgodnie z początkową certyfikacją lub recertyfikacją spełniają normę hałasu określoną w tomie 1 części II rozdział 4 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

6. Środki lub zestawy środków przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia w stosunku do danego portu lotniczego nie mogą być bardziej restrykcyjne, niż jest to konieczne do osiągnięcia środowiskowych celów zmniejszenia poziomu hałasu, określonych dla danego portu lotniczego. Ograniczenia operacyjne nie mogą wprowadzać żadnej dyskryminacji, zwłaszcza ze względu na obywatelstwo lub tożsamość, ani nie mogą być arbitralne.

#### Artykuł 6

#### Przepisy dotyczące oceny hałasu

1. Właściwe organy zapewniają, by poziom hałasu w poszczególnych portach lotniczych, za które organy te są odpowiedzialne, był oceniany regularnie, zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE oraz z przepisami mającymi zastosowanie w poszczególnych państwach członkowskich. Właściwe organy mogą zwrócić się o wsparcie do organu weryfikującego skuteczność działania, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 <sup>(1)</sup>.

2. Jeśli ocena, o której mowa w ust. 1, wykáže, że do rozwiązania problemu hałasu w danym porcie lotniczym konieczne mogą być nowe środki w zakresie ograniczeń operacyjnych, właściwe organy zapewniają, by:

- a) metoda, wskaźniki i informacje określone w załączniku I były, przed wprowadzeniem ograniczeń operacyjnych, stosowane z należyтым uwzględnieniem udziału każdego rodzaju środka zgodnego ze zrównoważonym podejściem;
- b) ustanowiono na właściwym poziomie współpracę techniczną między operatorami portu lotniczego, operatorami statków powietrznych i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, by przeanalizować środki mające na celu zmniejszenie hałasu. Właściwe organy zapewniają także, by zasięmano opinii mieszkańców, lub ich przedstawicieli, oraz odpowiednich organów lokalnych, a także by informowano ich o środkach zmniejszania hałasu;
- c) oceniono opłacalność wszelkich nowych ograniczeń operacyjnych zgodnie z załącznikiem II. Drobne zmiany techniczne środków niemające dużego wpływu na przepustowość czy operacje nie są uważane za nowe ograniczenia operacyjne;
- d) w odpowiednim czasie został zorganizowany proces konsultacji merytorycznych z zainteresowanymi stronami, który może przybrać formę procesu mediacji i który zapewni otwartość i przejrzystość w zakresie danych i metody dokonywania obliczeń. Przed przyjęciem nowych ograniczeń operacyjnych zainteresowane strony mają co najmniej trzy miesiące na przedstawienie uwag. Wśród zainteresowanych stron znajdują się co najmniej:
  - (i) mieszkańcy okolic portu lotniczego, narażeni na hałas emitowany przez ruch lotniczy, lub ich przedstawiciele, oraz właściwe organy lokalne;
  - (ii) przedstawiciele lokalnych przedsiębiorstw, które mają siedzibę w okolicach portu lotniczego i doświadczają negatywnych skutków hałasu emitowanego przez ruch lotniczy i funkcjonowanie portu lotniczego;
  - (iii) właściwi operatorzy portu lotniczego;
  - (iv) przedstawiciele operatorów statków powietrznych, których mogą dotyczyć działania związane z hałasem;
  - (v) odpowiednie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
  - (vi) menedżer sieci, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 677/2011 <sup>(2)</sup>;
  - (vii) w stosownych przypadkach – wyznaczony koordynator przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1).

3. Właściwe organy monitorują i kontrolują wdrażanie ograniczeń operacyjnych oraz podejmują stosowne działania. Zapewniają, aby mieszkańcom okolic portów lotniczych i właściwym organom lokalnym bez trudności, szybko i nieodpłatnie udostępniano stosowne informacje.

4. Stosowne informacje mogą obejmować:

- a) z poszanowaniem prawa krajowego – informacje na temat domniemanych naruszeń wynikających ze zmian procedur lotu w związku z wpływem wywieranym przez te zmiany oraz przyczynami tych zmian;
- b) ogólne kryteria stosowane w dystrybucji ruchu i zarządzaniu nim w każdym porcie lotniczym w zakresie, w jakim mogą one mieć wpływ na środowisko lub na poziom hałasu; oraz
- c) dane zebrane przez systemy pomiaru hałasu, jeżeli są dostępne.

#### Artykuł 7

#### Informacje dotyczące charakterystyki hałasu

1. Podstawą decyzji o ograniczeniach operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu jest charakterystyka hałasu statku powietrznego ustalana w procedurze certyfikacji przeprowadzanej zgodnie z tomem 1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, wydanie szóste z marca 2011 roku.

2. Na wniosek Komisji operatorzy statków powietrznych przedstawiają następujące informacje dotyczące hałasu w odniesieniu do statków powietrznych eksploatowanych przez nich w portach lotniczych Unii:

- a) znaki przynależności państwowej i rejestracyjne statku powietrznego;
- b) dokumentacja dotycząca hałasu emitowanego przez eksploatowane statki powietrzne, wraz z powiązaną maksymalną masą startową;
- c) wszelkie zmiany w statku powietrznym wpływające na charakterystykę hałasu tego statku powietrznego i wskazane w dokumentacji dotyczącej hałasu.

3. Na wniosek Agencji posiadacze certyfikatu typu statku powietrznego lub uzupełniającego certyfikatu typu wydanych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 <sup>(1)</sup>, a także osoby prawne lub fizyczne eksploatujące statek powietrzny, dla którego na mocy tego rozporządzenia nie wydano żadnego certyfikatu typu, przedstawiają informacje na temat charakterystyki hałasu tego statku powietrznego i dane dotyczące jego osiągnięć do celów modelowania hałasu. Agencja określa, jakie dane są wymagane, a także kiedy, w jakiej formie i w jaki sposób się je przekazuje. Agencja weryfikuje otrzymane informacje na temat charakterystyki hałasu tego statku powietrznego i dane dotyczące jego osiągnięć do celów modelowania i udostępnia te informacje innym stronom do celów modelowania hałasu.

4. Dane, o których mowa w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, dotyczą tylko tego, co jest ściśle konieczne, i udostępnia się je nieodpłatnie w formie elektronicznej i – w stosownych przypadkach – w określonym formacie.

5. Agencja weryfikuje informacje na temat charakterystyki hałasu statku powietrznego i dane dotyczące jego osiągnięć do celów modelowania w odniesieniu do zadań Agencji wykonywanych zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).



6. Dane przechowuje się w centralnej bazie danych i udostępnia się właściwym organom, operatorom statków powietrznych, instytucjom zapewniającym służbę żeglugi powietrznej oraz operatorom portów lotniczych na potrzeby działalności prowadzonej przez te podmioty.

#### Artykuł 8

##### **Przepisy dotyczące wprowadzania ograniczeń operacyjnych**

1. Przed wprowadzeniem ograniczenia operacyjnego właściwe organy przekazują państwom członkowskim, Komisji i stosownym zainteresowanym stronom powiadomienie z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem; ten sześciomiesięczny okres kończy się w dniu przypadającym co najmniej na dwa miesiące przed określeniem parametrów koordynacyjnych przydziałów czasu na start lub lądowanie, o których mowa w art. 2 lit. m) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 <sup>(1)</sup>, dla danego portu lotniczego w odpowiednim sezonie lotniczym.

2. Po przeprowadzeniu oceny zgodnie z art. 6 do powiadomienia załącza się pisemne sprawozdanie zgodne z wymogami określonymi w art. 5, zawierające wyjaśnienie powodów wprowadzenia ograniczenia operacyjnego, ustalony dla danego portu lotniczego cel w zakresie zmniejszenia poziomu hałasu, środki, które uznano za przydatne w realizacji tego celu, jak również ocenę ewentualnej opłacalności różnych rozważanych środków, a w stosownych przypadkach również ich skutki o charakterze transgranicznym.

3. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja może w okresie trzech miesięcy – licząc od dnia, w którym otrzymała powiadomienie na mocy ust. 1 – dokonać przeglądu procesu wprowadzania ograniczenia operacyjnego. Jeśli Komisja uzna, że wprowadzanie ograniczenia operacyjnego odnoszącego się do poziomu hałasu nie odbyło się zgodnie z procesem określonym w niniejszym rozporządzeniu, może odpowiednio poinformować właściwe organy. Właściwy organ analizuje informacje Komisji i powiadamia ją o swoich zamiarach, zanim wprowadzi ograniczenie operacyjne.

4. W przypadku gdy ograniczenie operacyjne dotyczy wycofania statku powietrznego marginalnie zgodnego z portu lotniczego, przez sześć miesięcy od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, w porcie tym nie zezwala się na dodatkowe przewozy, których liczba przekroczyłaby liczbę operacji przeprowadzonych przez statek powietrzny marginalnie zgodny w analogicznym okresie poprzedniego roku. Państwa członkowskie zapewniają, by właściwe organy podjęły decyzję w sprawie rocznego wskaźnika zmniejszenia liczby operacji statków powietrznych marginalnie zgodnych przeprowadzanych w tym porcie lotniczym przez operatorów, których dotyczy decyzja, z uwzględnieniem wieku statku powietrznego oraz składu całej floty. Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 4, wskaźnik ten nie może przekraczać 25 % liczby operacji przeprowadzanych przez każdego operatora statków powietrznych marginalnie zgodnych obsługującego ten port lotniczy.

#### Artykuł 9

##### **Kraje rozwijające się**

1. W celu uniknięcia nieuzasadnionych obciążeń gospodarki właściwe organy mogą zwolnić statki powietrzne marginalnie zgodne zarejestrowane w krajach rozwijających się z ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu, z pełnym poszanowaniem zasady niedyskryminacji i pod warunkiem że takie statki powietrzne:

- a) otrzymały świadectwo zdatności w zakresie hałasu według norm określonych w rozdziale 3, tom 1 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej;
- b) były eksploatowane w Unii przez okres pięciu lat poprzedzających wejście w życie niniejszego rozporządzenia;
- c) były zarejestrowane w danym kraju rozwijającym się w tym pięcioletnim okresie; oraz
- d) nadal są eksploatowane przez osobę fizyczną lub prawną zamieszkałą lub mającą siedzibę w tym kraju.

2. W przypadku gdy państwo członkowskie przyznaje zwolnienie przewidziane w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym właściwe organy pozostałych państw członkowskich oraz Komisję.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

*Artykuł 10***Zwolnienie dotyczące operacji lotniczych o wyjątkowym charakterze**

W indywidualnych przypadkach właściwe organy mogą zezwolić w portach lotniczych, za które są odpowiedzialne, na pojedyncze operacje statków powietrznych marginalnie zgodnych, które w innym przypadku nie mogłyby być prowadzone na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Zwolnienie to ogranicza się do:

- a) operacji o tak wyjątkowym charakterze, że odmowa przyznania czasowego zwolnienia nie byłaby uzasadniona, w tym do lotów z pomocą humanitarną; lub
- b) lotów niedochodowych – w celu modyfikacji, napraw lub przeglądów.

*Artykuł 11***Akty delegowane**

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w odniesieniu do:

- a) technicznych uaktualnień certyfikacyjnych norm hałasu przewidzianych w art. 5 ust. 5 i art. 9 ust. 1 lit. a) oraz procedury certyfikacji przewidzianej w art. 7 ust. 1;
- b) technicznych uaktualnień metod i wskaźników określonych w załączniku I.

Celem takich uaktualnień jest uwzględnienie, w stosownych przypadkach, zmian w odnośnych przepisach międzynarodowych.

*Artykuł 12***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 13 czerwca 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 13***Informacje i zmiany**

Państwa członkowskie, na żądanie, przedkładają Komisji informacje o stosowaniu niniejszego rozporządzenia.

Nie później niż dnia 14 czerwca 2021 r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia.

W razie konieczności sprawozdaniu temu towarzyszą wnioski dotyczące zmian do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 14***Istniejące ograniczenia operacyjne**

Ograniczenia operacyjne odnoszące się do poziomu hałasu, które już wprowadzono przed dniem 13 czerwca 2016 r., nadal obowiązują do czasu, gdy właściwe organy postanowią dokonać ich przeglądu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

*Artykuł 15***Uchylenie**

Dyrektywa 2002/30/WE traci moc z dniem 13 czerwca 2016 r.

*Artykuł 16***Przepisy przejściowe**

Niezależnie od art. 15 niniejszego rozporządzenia ograniczenia operacyjne odnoszące się do poziomu hałasu przyjęte po dniu 13 czerwca 2016 r. mogą zostać przyjęte zgodnie z dyrektywą 2002/30/WE, jeżeli przed ich przyjęciem wszczęto konsultacje, które trwały w tej dacie i pod warunkiem że ograniczenia te przyjęto najpóźniej rok po tej dacie.

*Artykuł 17***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 13 czerwca 2016 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 16 kwietnia 2014 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

M. SCHULZ

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

D. KOURKOULAS

*Przewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK I

**OCENA POZIOMU HAŁASU W PORCIE LOTNICZYM****Metoda:**

Właściwe organy zapewnią, by stosowano metody oceny hałasu, które opracowano zgodnie z raportem Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego Doc 29 zatytułowanym „Standardowa metoda obliczania linii równego poziomu hałasu wokół cywilnych portów lotniczych”, wydanie trzecie.

**Wskaźniki:**

1. Wpływ hałasu emitowanego przez ruch lotniczy będzie opisywany przy zastosowaniu co najmniej wskaźników hałasu  $L_{den}$  i  $L_{night}$ , które określa się i oblicza zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 2002/49/WE.
2. Stosować można dodatkowe wskaźniki hałasu oparte na obiektywnych kryteriach.

**Informacje dotyczące zarządzania hałasem:**

1. Aktualny wykaz
  - 1.1. Opis portu lotniczego zawierający informacje o jego wielkości, umiejscowieniu, otoczeniu, charakterystyce i natężeniu ruchu lotniczego.
  - 1.2. Opis wszystkich celów w zakresie ochrony środowiska dla danego portu lotniczego w kontekście krajowym. Obejmuje on również opis celów zmniejszenia poziomu hałasu emitowanego przez statki powietrzne dla danego portu lotniczego.
  - 1.3. Szczegółowe informacje na temat linii równego poziomu hałasu dla odpowiednich lat poprzednich – w tym oszacowanie liczby osób narażonych na hałas emitowany przez statki powietrzne przeprowadzone zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2002/49/WE.
  - 1.4. Opis istniejących i planowanych środków mających na celu zarządzanie hałasem emitowanym przez statki powietrzne, już wdrożonych w ramach zrównoważonego podejścia, jak również opis ich skutków dla poziomu hałasu i udziału w emisji, w odniesieniu do:
    - 1.4.1. zmniejszenia hałasu u źródła:
      - a) informacje o obecnej flocie statków powietrznych i spodziewanych udoskonaleniach technicznych;
      - b) konkretne plany odnowienia floty;
    - 1.4.2. planowania i zagospodarowania przestrzennego:
      - a) stosowane instrumenty planowania, takie jak planowanie kompleksowe czy strefowanie hałasu;
      - b) stosowane środki służące zmniejszaniu hałasu, takie jak kodeksy budowlane, programy izolacji akustycznej czy środki mające na celu ograniczenie obszaru użytkowanych gruntów wrażliwych;
      - c) proces konsultacji w sprawie środków związanych z użytkowaniem gruntów;
      - d) monitorowanie nielegalnego przekraczania zabudową granic sąsiednich posesji;
    - 1.4.3. operacyjnych środków ochrony przed hałasem, w zakresie, w jakim środki te nie ograniczają przepustowości portu lotniczego:
      - a) użytkowanie preferowanych dróg startowych;
      - b) korzystanie z tras preferowanych ze względu na hałas;

- c) korzystanie z procedur służących zmniejszeniu poziomu hałasu przy starcie i lądowaniu;
- d) wskazanie zakresu, w jakim środki te są regulowane na podstawie wskaźników ochrony środowiska, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 691/2010;

#### 1.4.4. ograniczeń operacyjnych:

- a) wykorzystanie ograniczeń o charakterze globalnym, takich jak nakładanie ograniczeń w odniesieniu do liczby operacji czy ilościowe limity hałasu;
- b) stosowanie ograniczeń w stosunku do konkretnych statków powietrznych, takich jak wycofywanie statków powietrznych marginalnie zgodnych;
- c) stosowanie ograniczeń częściowych, z wprowadzeniem rozróżnienia między środkami stosowanymi w ciągu dnia a środkami stosowanymi w nocy;

#### 1.4.5. stosowania instrumentów finansowych, takich jak opłaty lotniskowe z tytułu emisji hałasu.

### 2. Prognoza bez uwzględnienia nowych środków

- 2.1. Opis rozbudowy portu lotniczego, jeśli istnieje, już zatwierdzonej i w przygotowaniu, na przykład zwiększenia przepustowości, rozbudowy dróg startowych lub terminalu, przewidywane zmiany dotyczące procedur podejścia i odlotu, charakterystyka przewidywanego przyszłego ruchu lotniczego i jego szacowany wzrost, a także szczegółowe badanie wpływu hałasu związanego ze zwiększeniem przepustowości, rozbudową dróg startowych i terminali, zmianą tras lotu oraz tras podejścia i odlotu.
- 2.2. W przypadku zwiększenia przepustowości portu lotniczego – korzyści wynikające z dodatkowej przepustowości dla szerszej sieci lotniczej i dla regionu.
- 2.3. Opis skutków utrzymania ogólnego poziomu hałasu bez przyjmowania dalszych środków i opis tych środków, które są już zaplanowane w celu zmniejszenia wpływu hałasu w tym samym okresie.
- 2.4. Prognozowane linie równego poziomu hałasu – w tym oszacowanie liczby osób prawdopodobnie narażonych na hałas emitowany przez statki powietrzne – z rozróżnieniem istniejących, nowo zbudowanych lub planowanych osiedli mieszkalnych i planowanych przyszłych osiedli mieszkalnych, na budowę których pozwolenie zostało już wydane przez właściwe organy.
- 2.5. Ocena konsekwencji i możliwych kosztów niepodjęcia działania na rzecz zmniejszenia wpływu zwiększonej emisji hałasu – jeśli przewiduje się taki rozwój sytuacji.

### 3. Ocena dodatkowych środków

- 3.1. Zarys dostępnych dodatkowych środków oraz wskazanie głównych powodów ich wyboru. Opis środków wybranych do dalszej analizy i informacje o rezultatach analizy kosztów i wyników, zwłaszcza kosztów wprowadzenia tych środków; szacowana liczba osób, które skorzystają z wprowadzenia tych środków oraz ramy czasowe; a także uszeregowanie ogólnej skuteczności poszczególnych środków.
  - 3.2. Zarys potencjalnych skutków, jakie proponowane środki będą miały w obszarze środowiska i konkurencji dla innych portów lotniczych, operatorów i innych zainteresowanych stron.
  - 3.3. Przyczyny wyboru preferowanej opcji.
  - 3.4. Podsumowanie o charakterze nietechnicznym.
-

## ZAŁĄCZNIK II

**Ocena opłacalności ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu**

Opłacalność planowanych ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu będzie oceniana z uwzględnieniem poniższych elementów, w miarę możliwości wyrażonych w kategoriach ilościowych:

- 1) przewidywane korzyści w zakresie emisji hałasu z zastosowania planowanych środków, obecnie i w przyszłości;
- 2) bezpieczeństwo operacji lotniczych, w tym ryzyko stron trzecich;
- 3) przepustowość portu lotniczego;
- 4) skutki dla europejskiej sieci lotniczej.

Ponadto właściwe organy mogą uwzględnić następujące czynniki:

- 1) zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców okolic portu lotniczego;
- 2) zrównoważony rozwój pod względem środowiskowym, w tym współzależność hałasu i emisji;
- 3) bezpośredni, pośredni lub katalityczny wpływ na zatrudnienie i gospodarkę.

---

**Oświadczenie Komisji w sprawie zmiany dyrektywy 2002/49/WE**

Komisja omawia z państwami członkowskimi załącznik II do dyrektywy 2002/49/WE (metody obliczania hałasu), mając na celu jego przyjęcie w najbliższych miesiącach.

Opierając się na pracach, które Światowa Organizacja Zdrowia prowadzi obecnie nad metodami oceniania wpływu hałasu na zdrowie, Komisja zamierza zmienić załącznik III do dyrektywy 2002/49/WE (ocena wpływu na zdrowie, krzywe dawka – reakcja).

---