

Środa, 12 grudnia 2012 r.

P7\_TA(2012)0496

**Wprowadzanie ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii \*\*\*I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającej dyrektywę 2002/30/WE (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2015/C 434/44)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2011)0828),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0456/2011),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając uzasadnione opinie przedstawione – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez francuski Senat, niemiecki Bundesrat i Drugą Izbę Parlamentu Niderlandzkiego, w których stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 28 marca 2012 r. <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 11 maja 2012 r. <sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych oraz opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A7-0372/2012),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

**P7\_TC1-COD(2011)0398**

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 grudnia 2012 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2013 w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności 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,

<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.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

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 systemu transportowego Unii, jak i ochrony środowiska naturalnego.
- (2) Zrównoważony rozwój transportu lotniczego wymaga wprowadzenia środków ukierunkowanych na zmniejszenie ~~dokuczliwości~~ hałasu samolotów w portach lotniczych, ~~w których~~ **w ich otoczeniu, gdzie** szczególnie występuje problem hałasu. Liczna rzesza obywateli Unii jest narażona na wysoki poziom hałasu mogący ujemnie oddziaływać na zdrowie, **szczególnie w przypadku lotów nocnych.** [Popr. 1]
- (3) W następstwie wyeliminowania najgłośniejszych samolotów na mocy dyrektywy 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 <sup>(4)</sup> oraz dyrektywy 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 drugie (1988 rok) <sup>(5)</sup>, konieczne jest uaktualnienie nowych środków w celu umożliwienia właściwym organom rozwiązania kwestii najgłośniejszych samolotów dla zmniejszenia poziomu hałasu wokół portów lotniczych w Unii w ramach międzynarodowego zrównoważonego podejścia do zarządzania hałasem.
- (4) Rezolucja A33/7 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wprowadza pojęcie „zrównoważonego podejścia” do zarządzania hałasem oraz ustanawia spójną metodę rozwiązywania problemu, jakim jest hałas emitowany przez samoloty. „Zrównoważone podejście” ICAO powinno stanowić podstawę dla rozporządzenia w sprawie hałasu w odniesieniu do lotnictwa jako sektora o wymiarze ogólnoswiatowym. W ramach zrównoważonego podejścia uznaje się wartość odpowiednich zobowiązań prawnych, istniejących porozumień, obowiązujących przepisów i ustalonych polityk, ale się o nich nie przesądza. Uwzględnienie w niniejszym rozporządzeniu międzynarodowych zasad zrównoważonego podejścia powinno w znacznym stopniu ograniczyć ryzyko międzynarodowych sporów wynikających z oddziaływania ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu na przewoźników państw trzecich.
- (5) W sprawozdaniu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego z dnia 15 lutego 2008 r. w sprawie ograniczenia działalności powodującej hałas w portach lotniczych UE (sprawozdanie w sprawie stosowania dyrektywy 2002/30/WE) wskazano na potrzebę doprecyzowania w tekście dyrektywy 2002/30/WE podziału obowiązków oraz dokładnych zobowiązań i praw zainteresowanych stron podczas procesu oceny hałasu w celu podjęcia opłacalnych działań ukierunkowanych na realizację celów w zakresie zmniejszania hałasu.
- (6) Wprowadzenie przez państwa członkowskie ograniczeń działalności w portach lotniczych w Unii w poszczególnych przypadkach może, mimo ograniczenia przepustowości tych portów, przyczynić się do zmniejszenia poziomu hałasu wokół portów lotniczych. Nieefektywne wykorzystanie przepustowości może jednak spowodować zakłócenia konkurencji czy zmniejszenie ogólnej efektywności unijnej sieci lotniczej. Z uwagi na fakt, że cele niniejszego rozporządzenia nie mogą zostać w sposób wystarczający osiągnięte przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii za sprawą zharmonizowanych przepisów w sprawie wprowadzenia ograniczeń działalności w ramach procesu zarządzania hałasem, Unia może przyjąć środki, stosując się do zasad pomocniczości określonych w art. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia

<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.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 85 z 28.3.2002, s.40.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s.1.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

tych celów. Taka zharmonizowana metoda nie wymusza celów w odniesieniu do jakości klimatu akustycznego, które nadal wynikają z dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku <sup>(1)</sup> lub z innych przepisów europejskich, krajowych czy lokalnych, jak również nie przesądza o konkretnym doborze środków.

- (6a) **W celu zmniejszenia potrzeby stosowania ograniczeń działalności, krajowe plany działania, o których mowa w dyrektywie 2002/49/WE, powinny w najbliższym czasie umożliwić przyjęcie środków uzupełniających z zakresu zarządzania hałasem zewnętrznym względem portu lotniczego, takich jak izolacja akustyczna mieszkań i plany ogólnej izolacji akustycznej.** [Popr. 2]
- (7) Chociaż oceny hałasu powinny odbywać się regularnie, powinny one skutkować dodatkowymi środkami ochrony przed hałasem wyłącznie, jeżeli aktualny zestaw środków mających na celu zmniejszenie hałasu nie prowadzi do realizacji celów w zakresie ochrony przed hałasem.
- (8) ~~Chociaż analiza kosztów i korzyści wskazuje całkowitą ocenę dobrobytu ekonomicznego~~ **cel zmniejszenia hałasu należy wyznaczyć** przez porównanie wszystkich kosztów i **wszystkich** korzyści, ~~to ocena kosztów i wyników koncentruje się na realizacji określonego celu w sposób najbardziej opłacalny, wymagając porównania samych kosztów~~ **narzędzie służące osiągnięciu tego celu powinno być opłacalne oraz uwzględniać aspekty zdrowotne, gospodarcze i społeczne.** [Popr. 4]
- (9) ~~Zawieszenie środków zmierzających do obniżenia poziomu hałasu jest ważne dla uniknięcia niepożądanych konsekwencji dla bezpieczeństwa lotniczego, przepustowości portów lotniczych i konkurencji. Chociaż procedura wnoszenia odwołań od ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu może dotyczyć celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem, metod oceny i doboru opłacalnych środków, to odwołanie nie może skutkować zawieszeniem wdrożenia tych ograniczeń. Dlatego też — odpowiednio wcześniej przed wdrożeniem przedmiotowych środków — Komisja powinna mieć możliwość skorzystania z prawa do przeprowadzenia kontroli i do zawieszenia tych środków, w przypadku których uznano, że mogłyby one wywołać niepożądane lub niezamierzone skutki. Przyjęto, że zawieszenie powinno obowiązywać na czas określony~~ **dokonania oceny proponowanych ograniczeń działalności przed ich wdrożeniem.** [Popr. 5]
- (9a) **Stosowanie zatwierdzonych operacyjnych procedur ochrony przed hałasem powinno zapewniać utrzymanie niezbędnego poziomu bezpieczeństwa lotu poprzez uwzględnienie wszystkich czynników, które mogłyby wpłynąć na dane działanie. Operacyjne środki ochrony przed hałasem nie mogą wykluczać lub uniemożliwiać stosowania środków bezpieczeństwa antyterrorystycznego.** [Popr. 6]
- (10) ~~Zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE oceny hałasu powinny opierać się na dostępnych informacjach, zapewniając wiarygodność takich informacji i ich dostępność dla właściwych organów i obiektów~~ **wymiernych kryteriach wspólnych dla wszystkich państw członkowskich. Takie informacje powinny być wiarygodne, uzyskiwane w sposób przejrzysty, porównywalne oraz powinny być dostępne dla wszystkich zainteresowanych stron. Oceny powinny obejmować również monitorowanie najnowocześniejszych technik oraz wymianę informacji na temat najnowszych osiągnięć wiedzy dotyczących stosowanych metod.** Właściwe organy powinny wprowadzić konieczne narzędzia służące monitorowaniu i egzekwowaniu. **Oceny hałasu powinny być przeprowadzane lub nadzorowane przez organy zewnętrzne i niezależne od podmiotu zarządzającego portem lotniczym.** [Popr. 7]
- (11) Uznaje się fakt, że państwa członkowskie podejmowały decyzję o ograniczeniach działalności odnoszących się do hałasu zgodnie z krajowym ustawodawstwem w oparciu o metody oceny hałasu uznane na poziomie krajowym, które nie mogą (jeszcze) być w pełni spójne z metodą opisaną w autorytatywnym sprawozdaniu Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego Doc 29 na temat „Standardowej metody obliczania poziomu hałasu wokół cywilnych portów lotniczych”, nie korzystając przy tym z uznanych na poziomie międzynarodowym informacji na temat emisji hałasu przez samoloty. Efektywność i skuteczność ograniczenia działalności wraz z efektywnością i skutecznością stosowanego planu działania, którego elementem jest dane ograniczenie, należy jednak oceniać według metod zalecanych we wspomnianym sprawozdaniu ECAC Doc 29 oraz metod wskazanych w ramach zrównoważonego podejścia ICAO. W związku z tym państwa członkowskie powinny w pełni dostosować swoje oceny ograniczeń działalności przewidziane w ustawodawstwie krajowym do metod opisanych w sprawozdaniu ECAC Doc 29.
- (12) Centralizacja informacji na temat hałasu skutkowałaby znacznym ograniczeniem obciążeń administracyjnych dla operatorów statków powietrznych i organów zarządzających portami lotniczymi. Udzielanie takich informacji i zarządzanie nimi odbywa się obecnie na poziomie poszczególnych portów lotniczych. Na potrzeby działalności dane te trzeba przekazać do ich dyspozycji. Ważne jest wykorzystanie banku danych

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji) dotyczących certyfikacji hałasu w formie narzędzia do walidacji, wraz z danymi Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) dotyczącymi poszczególnych lotów. Dane takie są obecnie systematycznie potrzebne do celów centralnego zarządzania ruchem lotniczym, lecz trzeba je doprecyzować do celów niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia w sprawie skuteczności działania w obszarze zarządzania ruchem lotniczym. Dobry dostęp do walidowanych danych modelowych powinien skutkować lepszą jakością mapowania poziomów hałasu poszczególnych portów lotniczych oraz mapowania strategicznego na potrzeby podejmowania decyzji w obszarze polityki.

- (13) Aby odzwierciedlić nieustający postęp technologiczny ~~w budowie silników i płatowców~~ oraz metody stosowane do mapowania poziomów hałasu, Komisję należy uprawnnić do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do regularnego uaktualniania ~~norm metody i sprawozdania technicznego związanego z oceną sytuacji pod względem~~ hałasu dla statków powietrznych określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz odniesienia do powiązanych metod certyfikacji; ~~do zmiany definicji „samolotu marginalnie zgodnego” i odpowiednio definicji „samolotu cywilnego”, jak również do uaktualniania odniesienia do metody obliczania poziomów hałasu w danym porcie lotniczym.~~ Szczególnie ważne jest, aby realizując prace przygotowawcze, Komisja przeprowadzała właściwe konsultacje, również na poziomie eksperckim. Przygotowując i sporządzając akty delegowane, Komisja powinna jednocześnie przekazywać stosowne dokumenty Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, dokonując tego we właściwym czasie oraz w prawidłowy sposób. [Popr. 8]
- (13a) *Dla zapewnienia pewności prawa i wiarygodności planowania, ograniczenia działalności i decyzje dotyczące funkcjonowania portów lotniczych, w tym orzeczenia sądowe i wyniki postępowań mediacyjnych, które zostały wszczęte lub były w toku przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, nie powinny wchodzić w zakres niniejszego rozporządzenia, lecz podlegać obowiązującym przepisom.* [Popr. 9]
- (16) Uwzględniając konieczność spójnego stosowania metody oceny hałasu na rynku lotniczym Unii, w niniejszym rozporządzeniu określa się wspólne przepisy dotyczące ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu. W związku z tym należy uchylić dyrektywę 2002/30/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Przedmiot, cele i zakres

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy w sprawie spójnego wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu w poszczególnych portach lotniczych, w **których stwierdzono problem hałasu**, w celu zmniejszenia poziomu hałasu i ograniczenia lub zmniejszenia liczby osób ~~w znacznym stopniu~~ dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu emitowanego przez samoloty, zgodnie ze zrównoważonym podejściem. [Popr. 11]
2. Cele rozporządzenia
  - a) ułatwienie realizacji szczególnych celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem w środowisku, ustanowionych w przepisach unijnych, krajowych i lokalnych, jak również ocena ich współzależności z innymi celami w dziedzinie ochrony środowiska, z **uwzględnieniem aspektów zdrowotnych**, na poziomie poszczególnych portów lotniczych; **oraz** [Popr. 12]
  - b) umożliwienie wyboru najbardziej opłacalnych środków zmierzających do zmniejszenia poziomu hałasu, **uwzględniających aspekty zdrowotne, gospodarcze i społeczne**, zgodnie ze zrównoważonym podejściem w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju portów lotniczych i przepustowości sieci zarządzania ruchem lotniczym z perspektywy „od wyjścia do wejścia”. [Popr. 44 i 48]
3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do **lotów** samolotów cywilnych. [Popr. 14]

Rozporządzenie nie ma zastosowania do **lotów** samolotów służb wojskowych, celnych, policyjnych i tym podobnych. [Popr. 15]

Środa, 12 grudnia 2012 r.

## Artykuł 2

## Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „port lotniczy” oznacza port lotniczy, w którym dokonuje się ponad 50 000 operacji samolotów cywilnych w roku kalendarzowym (przez operację rozumie się start lub lądowanie), przy czym uwzględnia się średnią operacji z ostatnich trzech lat kalendarzowych poprzedzających ocenę hałasu;
- 2) „zrównoważone podejście” oznacza ~~metodę spójnego stosowania całego zakresu~~ **proces ustanowiony przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w tomie 1, część V załącznika 16 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (konwencja chicagowska), w ramach którego spójnie rozpatruje się cały zakres** dostępnych środków, takich jak zmniejszenie hałasu emitowanego przez samoloty u źródła, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, operacyjne procedury ochrony przed hałasem oraz ograniczenia działalności, w celu ~~najbardziej opłacalnego rozwiązania problemu~~ **jak najskuteczniejszego zminimalizowania hałasu przy uwzględnieniu m.in. aspektów zdrowotnych i gospodarczych** w poszczególnych portach lotniczych z **myślą o ochronie zdrowia obywateli zamieszkałych na okolicznych terenach**; [Popr. 45 i 49]
- 3) „samolot” oznacza samolot o całkowitej certyfikowanej masie startowej 34 000 kg lub większej lub z maksymalną według certyfikatu dla danego typu statku powietrznego pojemnością pomieszczeń wewnętrznych zawierających ponad 19 siedzących miejsc pasażerskich, z wyłączeniem miejsc przeznaczonych tylko dla załogi;
- 4) „samolot marginalnie zgodny” to ~~cywilny samolot, który spełnia limity certyfikacyjne ustanowione~~ **posiadający certyfikat zgodny z ograniczeniami zawartymi** w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej, ~~mieszające i mieszczący się w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego mniej niż 10 EPNdB~~ **8 EPNdB** (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach), ~~gdzie~~ **podczas przejściowego okresu ...<sup>(1)</sup>, oraz w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego 10 EPNdB po upływie tego okresu**. Skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB, otrzymaną przez dodanie indywidualnych marginesów (tj. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i 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; [Popr. 17]
- 5) „działania związane z hałasem” to wszelkie środki wpływające na klimat akustyczny wokół portów lotniczych, podlegające zasadom zrównoważonego podejścia ICAO, obejmujące również inne działania pozaoperacyjne, które mogą oddziaływać na liczbę osób narażonych na hałas emitowany przez samoloty;
- 6) „ograniczenia działalności” oznaczają działania związane z hałasem, które ograniczają optymalne wykorzystanie przepustowości portu lotniczego, w tym ograniczenia działalności nakierowane na wycofanie z eksploatacji w poszczególnych portach lotniczych samolotów marginalnie zgodnych, jak również ograniczenia działalności o charakterze częściowym, ~~wpływające na działalność cywilnych statków powietrznych według~~ **przykład zastosowanie przez określony czas w ciągu dnia lub wyłącznie w odniesieniu do niektórych pasów startowych portu lotniczego**. [Popr. 18]

## Artykuł 3

## Właściwe organy a prawo do odwołania

1. Państwa członkowskie, ~~w których znajduje się port lotniczy, wyznaczają właściwe organy odpowiedzialne za przyjęcie środków w obszarze~~ **co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za przeprowadzenie procedury przyjmowania** ograniczeń działalności oraz niezależny organ odwoławczy, **zgodnie z przepisami prawa krajowego i krajową praktyką**.
2. Właściwe organy i organ odwoławczy są niezależne od wszelkich organizacji, których mogłyby dotyczyć działania związane z hałasem.
3. Państwa członkowskie powiadamiają **terminowo** Komisję o nazwach i adresach wyznaczonych właściwych organów oraz organu odwoławczego, o których mowa w ust. 1. **Komisja publikuje te informacje**.
4. Państwa członkowskie **zapewniają prawo do wniesienia do organu odwoławczego odwołania od decyzji o ograniczeniach działalności przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, zgodnie z przepisami i procedurami krajowymi**. [Popr. 19]

<sup>(1)</sup> Cztery lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

#### Artykuł 4

##### Ogólne zasady zarządzania hałasem emitowanym przez samoloty

1. Państwa członkowskie ~~przyjmują~~ **wdrażają** zrównoważone podejście do zarządzania hałasem emitowanym przez samoloty **w poszczególnych portach lotniczych, zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia**. W tym celu **oceniają sytuację w zakresie hałasu w danym porcie lotniczym zgodnie dyrektywą 2002/49/WE, w tym szkodliwy wpływ hałasu na zdrowie ludzkie. W przypadku stwierdzenia problemu hałasu państwa członkowskie: [Popr. 20]**

- a) ~~oceniają sytuację pod względem hałasu w poszczególnych portach lotniczych;~~ **dopilnowują, by określono dla tego portu lotniczego cel w zakresie ochrony przed hałasem, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, art. 8 dyrektywy 2002/49/WE i załącznika V do niej;**
- b) ~~określają cel ukierunkowany na ochronę przed hałasem w środowisku;~~ [Popr. 21]
- c) określają dostępne środki zmierzające do ograniczenia skutków hałasu;
- d) ~~oceniają możliwą opłacalność~~ **przeprowadzają formalną i kompleksową ocenę prawdopodobnej opłacalności** dostępnych środków; [Popr. 22]
- e) wybierają środki;
- f) w przejrzysty sposób przeprowadzają konsultacje z zainteresowanymi stronami w kwestii planowanych działań;
- g) podejmują decyzję w kwestii środków i przekazują odpowiednie powiadomienie o tej decyzji;
- h) wdrażają środki; oraz
- i) zapewniają rozwiązywanie sporów.

2. Podejmując działania związane z hałasem, państwa członkowskie rozważają poniższy zestaw dostępnych środków w celu określenia najbardziej opłacalnego zestawu środków:

- a) przewidywalne skutki zmniejszenia hałasu emitowanego przez samoloty u źródła;
- b) planowanie i zagospodarowanie przestrzenne;
- c) operacyjne procedury ochrony przed hałasem, **w tym wytyczne dotyczące pasów startowych i pasów lądowania;** [Popr. 23]
- d) ograniczenia działalności, ale nie w pierwszej kolejności.

Dostępne środki mogą obejmować wycofanie samolotów marginalnie zgodnych, w razie stwierdzenia takiej konieczności. **Państwa członkowskie mogą stosować zachęty gospodarcze, aby skłonić operatorów statków powietrznych do stosowania mniej hałaśliwych samolotów w okresie przejściowym, o którym mowa art. 2 pkt 4.** [Popr. 24]

3. W ramach zrównoważonego podejścia państwa członkowskie mogą zróżnicować środki zmierzające do zmniejszenia poziomu hałasu stosownie do ~~typu~~ **poziomu emisji hałasu danego** samolotu, wykorzystania pasa startowego, **toru lotu** lub ram czasowych, których te środki dotyczą. [Popr. 25]

4. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 3, ograniczenia działalności w formie wycofania samolotów marginalnie zgodnych z operacji mających miejsce w porcie lotniczym nie dotyczą cywilnych poddźwiękowych statków powietrznych, które na podstawie pierwotnie lub ponownie wydanego certyfikatu spełniają normę hałasu określoną w tomie 1 część II rozdział 4 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej.

5. Środki lub zestawy środków przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia w stosunku do określonego portu lotniczego ~~nie mogą być bardziej restrykcyjne niż jest to konieczne~~ **muszą być właściwe** dla osiągnięcia celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem w środowisku, określonych dla danego portu lotniczego. Ograniczenia działalności nie mogą wprowadzać żadnej dyskryminacji, zwłaszcza ze względu na narodowość, tożsamość czy działalność operatorów statków powietrznych **i nie mogą być arbitralne.** [Popr. 26]

6. Środki przyjęte zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wspomagają krajowe plany działań w odniesieniu do hałasu emitowanego przez ruch lotniczy, o których mowa w art. 8 dyrektywy 2002/49/WE.

**6a. Państwa członkowskie sprawnie i bez nieuzasadnionej zwłoki uchwalają środki ustawodawcze niezbędne do wdrożenia niniejszego artykułu.** [Popr. 27]

Środa, 12 grudnia 2012 r.

## Artykuł 5

## Zasady oceny hałasu

1. Właściwe organy regularnie ~~oceniają sytuację~~ **oceniają i dokonywane oceny sytuacji** pod względem hałasu w poszczególnych portach lotniczych ~~na swoim terytorium, za które są odpowiedzialne~~, zgodnie z wymogami dyrektywy 2002/49/WE oraz z przepisami krajowymi lub lokalnymi. Właściwe organy mogą zwrócić się o wsparcie do organu weryfikującego skuteczność działania, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. <sup>(1)</sup>
2. Na potrzeby oceny bieżącej i przyszłej sytuacji pod względem hałasu właściwe organy stosują metodę, wskaźniki oraz informacje wyszczególnione w załączniku I.
3. Jeżeli **przedmiotowa ocena sytuacji pod względem wykaże, że do rozwiązania problemu** hałasu ~~ujawnia konieczność podjęcia nowych środków w celu osiągnięcia lub utrzymania poziomu realizacji celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem, w danym porcie lotniczym konieczne mogą być nowe środki w zakresie ograniczeń działalności~~, właściwe organy ~~naależy uwzględnić udział~~ **dopilnowują, by:**
  - a) **metoda, wskaźniki i informacje określone w załączniku I były stosowane z należyтым uwzględnieniem udziału** każdego rodzaju środka w ramach zrównoważonego podejścia; ~~zgodnie z załącznikiem I;~~
  - b) **ustanowiono na właściwym poziomie współpracę techniczną między organami zarządzającymi portem lotniczym, operatorami statków powietrznych i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, by przeanalizować środki mające na celu zmniejszenie hałasu. Właściwe organy dopilnowują także, by zasięmano opinii mieszkańców lub ich przedstawicieli oraz odpowiednich organów lokalnych, a także by przekazywano im informacje techniczne o środkach zmniejszania hałasu;**
  - c) **oceniono opłacalność wszelkich nowych ograniczeń działalności zgodnie z załącznikiem II. Drobnych zmian technicznych istniejących środków, które nie wpływają znacznie na przepustowość czy działalność, nie uważa się za nowe ograniczenia działalności;**
4. Właściwe organy zapewniają utworzenie na właściwym poziomie forum współpracy technicznej między organem zarządzającym portem lotniczym, operatorem statku powietrznego i instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej w obszarze działań, za które te podmioty odpowiadają, z należyтым uwzględnieniem współzależności środków mających na celu zmniejszenie hałasu i ograniczenie emisji. Członkowie takiego forum współpracy technicznej przeprowadzają regularnie konsultacje z lokalnymi mieszkańcami lub ich przedstawicielami oraz udzielają technicznych informacji i służą właściwym organom doradztwem w kwestii środków ukierunkowanych na zmniejszenie hałasu.
5. ~~Właściwe organy oceniają opłacalność nowych środków określonych w ust. 3, dokonując tego zgodnie z załącznikiem II. Drobnej zmiany technicznej istniejącego środka, która nie wpływa znacznie na przepustowość czy działalność, nie uważa się za nowe ograniczenie działalności.~~
6. ~~Właściwe organy organizują w odpowiednim czasie i w konkretny sposób proces konsultacji z zainteresowanymi stronami;~~
  - d) **w odpowiednim czasie zorganizowany został proces konsultacji merytorycznych z zainteresowanymi stronami, zapewniając otwartość i przejrzystość w zakresie danych i metody dokonywania obliczeń. Zainteresowane strony muszą mieć na przedstawienie uwag co najmniej trzy miesiące przed przyjęciem nowych środków. Przed przyjęciem nowych ograniczeń działalności zainteresowane strony mają co najmniej trzy miesiące na przedstawienie uwag. Wśród zainteresowanych stron muszą się znajdować co najmniej:**
    - a) **przedstawiciele lokalnych mieszkańców okolic portów lotniczych, dotkniętych hałasem emitowanym przez ruch lotniczy**
    - b) ~~właściwe organy zarządzające portem lotniczym;~~
    - c) **przedstawiciele operatorów statków powietrznych, których mogą dotyczyć działania związane z hałasem;**
    - d) **odpowiednie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;**
    - e) **menedżer sieci, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji nr 677/2011.** <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- (i) **mieszkańcy okolic portów lotniczych narażeni na hałas emitowany przez ruch lotniczy lub ich przedstawiciele oraz przedstawiciele właściwych organów lokalnych i regionalnych;**
- €(ii) **przedstawiciele operatorów statków powietrznych, których mogą dotyczyć działania związane z hałasem lokalnych przedsiębiorstw, które mają siedzibę w okolicach portów lotniczych i doświadczają negatywnych skutków hałasu emitowanego przez ruch lotniczy i działalności portu lotniczego;**
- (iii) **właściwe organy zarządzające portem lotniczym;**
- (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 dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) <sup>(1)</sup>;**
- (vii) **w stosownych przypadkach – wyznaczony koordynator przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym.**

7. Właściwe organy monitorują i kontrolują wdrażanie środków mających na celu zmniejszenie poziomu hałasu oraz podejmują działania, kiedy zachodzi taka potrzeba. Zobowiązane są dopilnować, aby **stosowne informacje były dostępne online, umożliwiając tym samym** lokalnym mieszkańcom okolic portów lotniczych ~~regularnie udzielano stosownych informacji innym zainteresowanym stronom swobodny dostęp do tych danych.~~

Te stosowne informacje obejmują:

- a) **informacje na temat domniemanych naruszeń wynikających ze zmian tras lotu w związku wpływem wywieranym przez te zmiany oraz przyczynami tych zmian,**
- b) **kryteria wykorzystywane w dystrybucji i zarządzaniu ruchem w każdym porcie lotniczym w mierze, w jakiej w mogą one mieć negatywny wpływ na środowisko lub na poziom hałasu.**

8. **Właściwe organy dbają o to, by operatorzy infrastruktury lotniskowej instalowali skomputeryzowane systemy pomiaru hałasu w różnych punktach zbliżonych do pasów startowych, które wpływają lub mogą wpływać na lokalną społeczność. Z danych zgromadzonych dzięki tym systemom pomiaru hałasu można korzystać za pośrednictwem internetu.** [Popr. 28]

## Artykuł 6

### Informacje dotyczące emisji hałasu

1. Podstawą decyzji o ograniczeniach działalności odnoszących się do hałasu jest poziom emisji hałasu przez samolot ustalany w procedurze certyfikacyjnej przeprowadzonej zgodnie z tomem 1 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej, wydanie piąte z lipca 2008 r.

2. Na wniosek Komisji **i w przypadku, gdy Agencja nie posiada jeszcze tych informacji**, operatorzy statków powietrznych przedstawiają wymienione niżej informacje dotyczące hałasu w odniesieniu do swoich samolotów, które korzystają z portów lotniczych w Unii Europejskiej:

- a) numer na ogonie samolotu;
- b) certyfikat lub certyfikaty hałasu używanych samolotów, wraz z powiązaną faktyczną masą startową;
- c) wszelkie zmiany w samolocie wpływające na emisję hałasu; **odnotowane w jego certyfikacie hałasu.**
- d) **informacje na temat hałasu emitowanego przez samolot i dane eksploatacyjne samolotu do celów modelowania hałasu.**

W odniesieniu do wszystkich lotów z wykorzystaniem portu lotniczego w Unii operatorzy samolotów muszą przedstawić

**Za każdym razem, gdy operator zmienia certyfikat hałasu i numer na ogonie samolotu hałasu dla danego samolotu, informuje o tym Komisję.**

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.



Środa, 12 grudnia 2012 r.

Dane udostępnia się ~~nieodpłatnie~~ w formie elektronicznej z zastosowaniem określonego formatu, jeżeli ma zastosowanie. **Komisja ponosi wszelkie koszty związane z udostępnianiem tych danych.**

3. **Modelowanie hałasu na obszarze portów lotniczych opiera się na danych dotyczących hałasu emitowanego przez samolot i danych eksploatacyjnych przedstawionych przez producenta, których stosowanie jest zalecane na szczeblu międzynarodowym i które są udostępniane przez ICAO.** Agencja weryfikuje dane dotyczące hałasu emitowanego przez samolot oraz dane eksploatacyjne do celów modelowania zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia 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 <sup>(1)</sup>. **Agencja odwołuje się do procesu określania ważności danych i najlepszych rozwiązań ustanowionego przez grupę ds. modelowania i baz danych Komitetu ICAO ds. lotnictwa i ochrony środowiska, aby zapewnić stałą harmonizację działań podejmowanych przez międzynarodowe agencje nadzoru nad zdolnością do lotu.**

4. Dane przechowuje się w centralnej bazie danych i udostępnia się właściwym organom, operatorom statków powietrznych, instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej oraz organom zarządzającym portami lotniczymi na potrzeby działalności prowadzonej przez te podmioty. **[Popr. 29]**

#### Artykuł 7

##### Zasady wprowadzania ograniczeń działalności

1. Przed wprowadzeniem ograniczenia działalności właściwe organy przekazują państwom członkowskim, Komisji i stosownym zainteresowanym stronom powiadomienie z ~~sześciomiesięcznym~~ **trzymiesięcznym** wyprzedzeniem, licząc do dnia przypadającego dwa miesiące przed określeniem parametrów koordynacyjnych dla czasu na start lub lądowanie, o których mowa w art. 2 lit. m) rozporządzenia 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 <sup>(2)</sup>, dla danego portu lotniczego w odpowiednim sezonie lotniczym.

2. Po przeprowadzeniu oceny zgodnie z art. 5 do powiadomienia o decyzji załącza się pisemne sprawozdanie zawierające wyjaśnienie powodów wprowadzenia ograniczenia działalności, ustalonego dla danego portu lotniczego celu w zakresie ochrony ~~środowiska naturalnego~~ **przed hałasem**, środków, które uznano za mogące pomóc w realizacji tego celu, jak również ocenę ewentualnej opłacalności różnych rozważanych środków, a w stosownych przypadkach również ich skutki o charakterze transgranicznym.

3. W przypadku, gdy ograniczenie działalności dotyczy wycofania samolotu marginalnie zgodnego z portu lotniczego, sześć miesięcy od powiadomienia w porcie tym nie można wprowadzać żadnych nowych usług z zastosowaniem takiego marginalnie zgodnego samolotu, **licząc do dnia przypadającego co najmniej na dwa miesiące przed określeniem parametrów koordynacyjnych przydziałów, o których mowa w ust. 1.** Właściwe organy podejmują decyzję w sprawie rocznego wskaźnika dla wyeliminowania marginalnie zgodnego samolotu z floty operatorów obsługujących dany port lotniczy, uwzględniając wiek samolotu oraz skład całej floty. ~~Bez uszczerbku dla przepisów art. 4 ust. 3. Ten roczny wskaźnik ten nie może przekraczać 20% należącej do danego~~ **25% operacji i jest stosowany jednolicie do każdego operatora floty, którego dotyczy, w odniesieniu do liczby prowadzonych przez niego operacji z wykorzystaniem samolotów marginalnie zgodnych obsługujących ten port lotniczy w tym porcie lotniczym.**

4. ~~Odwołanie od decyzji o ograniczeniu działalności odnoszących się do hałasu składa się zgodnie z prawem krajowym.~~ **[Popr. 30]**

#### Artykuł 8

##### Kraje rozwijające się

1. Właściwe organy mogą zwolnić samoloty marginalnie zgodne zarejestrowane w krajach rozwijających się z ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu pod warunkiem, że samoloty takie:

- a) otrzymały certyfikat hałasu według norm określonych w rozdziale 3, tom 1 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej;
- b) były używane w Unii przez okres pięciu lat poprzedzających wejście w życie niniejszego rozporządzenia, były zarejestrowane w danym kraju rozwijającym się i 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> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

#### Artykuł 9

##### Wyłączenie działalności lotniczej o wyjątkowym charakterze

W indywidualnych przypadkach państwa członkowskie mogą zezwolić w portach lotniczych usytuowanych na ich terytorium na pojedyncze operacje samolotów marginalnie zgodnych, które nie mogłyby być prowadzone na podstawie innych przepisów niniejszego rozporządzenia.

Wyłączenie ogranicza się do:

- a) samolotów, których indywidualne operacje mają charakter tak wyjątkowy, że odmowa czasowego wyłączenia nie byłaby uzasadniona;
  - b) samolotów w lotach niedochodowych – w celu modyfikacji, napraw lub przeglądów;
- ba) samolotów wykonujących loty w celach humanitarnych lub dyplomatycznych.** [Popr. 31]

#### Artykuł 10

##### Uprawnienia kontrolne

1. Na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy własnej oraz bez uszczerbku dla toczącej się procedury odwoławczej Komisja może ~~szczegółowo zbadać decyzję o ograniczeniu~~ **w terminie dwóch miesięcy od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1, dokonać oceny procesu wprowadzania ograniczenia** działalności ~~przed wdrożeniem takiego ograniczenia~~ **odnoszącego się do poziomu hałasu**. Komisja może ~~zawiesić decyzję~~ **powiadomić odpowiednie właściwe organy, jeżeli stwierdzi, że wprowadzenie ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu nie przebiega zgodnie z procesem określonym w jej opinii nie spełnia ona wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu lub jest niezgodna z prawem unijnym. Stosowne właściwe organy mogą wziąć pod uwagę opinię Komisji.**
2. Właściwe organy przedstawiają Komisji informacje dowodzące zgodności decyzji z niniejszym rozporządzeniem.
3. ~~Komisja podejmuje decyzję, czy właściwy organ może wprowadzić ograniczenie działalności, zgodnie z procedurą doradczą ustanowioną w art. 13 ust. 2, uwzględniając w szczególności kryteria z załącznika II. Komisja przekazuje swoją decyzję do wiadomości Rady i zainteresowanego państwa członkowskiego.~~
4. W przypadku ~~niepodjęcia~~ **nieprzedstawienia** przez Komisję ~~decyzji~~ **opinii** w terminie ~~sześciu~~ **dwóch** miesięcy od otrzymania ~~informacji~~ **powiadomienia**, o której ~~którym~~ **którym** mowa w ~~art. 7 ust. 21~~, właściwy organ może wykonać planowaną decyzję o ograniczeniu działalności. [Popr. 32]

#### Artykuł 11

##### Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12, dotyczących:

- a) ~~zmian definicji samolotu zawartej w art. 2 pkt 3 oraz definicji samolotu marginalnie zgodnego zawartej w art. 2 pkt 4;~~ [Popr. 33]
- b) zmian i uaktualnień norm certyfikacji hałasu przewidzianych w art. 4 i 8; oraz procedury certyfikacyjnej przewidzianej w art. 6 ust. 1;
- c) zmian metody i sprawozdania technicznego, o których mowa w załączniku I.

#### Artykuł 12

##### Wykonywanie uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11, powierza się Komisji na ~~czas nieokreślony~~ **okres pięciu lat** od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. [Popr. 34]
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11, może zostać odwołane w dowolnym momencie 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 jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, 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~~

##### ~~Komitet~~

~~1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na podstawie art. 25 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady.<sup>(1)</sup>~~

~~Jest to komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.~~

~~2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie ma art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.~~

~~3. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, jeśli przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu. [Popr. 35]~~

#### Artykuł 14

##### Informacje i zmiany

Państwa członkowskie na żądanie przedkładają Komisji informację o stosowaniu niniejszego rozporządzenia.

Nie później niż pięć lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja zobowiązana jest złożyć Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z jego wykonania.

W razie konieczności sprawozdaniu mają towarzyszyć propozycje zmian do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 14a

##### Przepisy przejściowe

***Ograniczenia działalności i decyzje dotyczące funkcjonowania portów lotniczych, w tym w tym orzeczenia sądowe i wyniki postępowań mediacyjnych, które zostały wszczęte lub były w toku przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, nie podlegają temu rozporządzeniu. Podlegają one dyrektywie 2002/30/WE w zakresie, w jakim ma ona zastosowanie, oraz w odpowiednich przypadkach krajowym przepisom wykonawczym do tej dyrektywy. W przypadku takich środków utrzymuje się zatem skutki dyrektywy 2002/30/WE. Drobnej zmiany technicznej istniejącego środka, która nie wpływa znacznie na przepustowość czy działalność, nie uważa się za nowe ograniczenie działalności.*** [Popr. 36]

#### Artykuł 15

##### Uchylenie

Dyrektywa 2002/30/WE traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

Artykuł 16  
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

---

ZAŁĄCZNIK I

Ocena sytuacji pod względem hałasu w porcie lotniczym

Metodologia:

1. właściwe organy będą korzystały z metod oceny hałasu, które opracowano zgodnie ze sprawozdaniem ECAC Doc 29 na temat „Standardowej metody obliczania poziomu hałasu wokół cywilnych portów lotniczych”, wydanie trzecie z załącznikiem II do dyrektywy 2002/49/WE. [Popr. 37]

Wskaźniki:

1. wpływ hałasu powodowanego ruchem lotniczym będzie opisywany co najmniej wskaźnikami hałasu  $L_{den}$  i  $L_{night}$ , które określa się i oblicza zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 2002/49/WE.
2. W celu odzwierciedlenia dokuczliwości hałasu powodowanego ruchem lotniczym właściwe organy mogą korzystać z dodatkowych wskaźników hałasu o naukowej podstawie.

Informacje dotyczące zarządzania hałasem:

1. Stan bieżący
  - 1.1. Opis portu lotniczego zawierający informacje o jego wielkości, umiejscowieniu, otoczeniu, charakterystyce i natężeniu ruchu lotniczego.
  - 1.2. Opis celów w zakresie zrównoważenia środowiskowego **ochrony przed hałasem** dla portu lotniczego oraz w kontekście celów krajowych. ~~Obejmuje on również opis celów w zakresie hałasu emitowanego przez samoloty dla danego portu lotniczego.~~ [Popr. 38]
  - 1.3. Szczegółowe informacje na temat poziomu hałasu dla roku bieżącego i **dla co najmniej dwóch** lat poprzednich – w tym ocena liczby osób dotkniętych hałasem emitowanym przez samoloty **przeprowadzona zgodnie z przepisami załącznika III do dyrektywy 2002/49/WE.** [Popr. 39]
  - 1.4. Opis istniejących i planowanych środków mających na celu zarządzanie hałasem emitowanym przez samoloty, już wdrożonych w ramach zrównoważonego podejścia, jak również opis ich skutków dla poziomu hałasu i udziału w jego zmianie; środki te będą obejmowały:
    - 1.4.1. w odniesieniu do zmniejszenia hałasu u źródła:
      - rozwój floty samolotów i udoskonalenia technologiczne;
      - specjalne plany modernizacji floty;

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- 1.4.2. w odniesieniu do planowania i zagospodarowania przestrzennego:
- stosowane instrumenty planowania, takie jak planowanie kompleksowe czy strefowanie hałasu;
  - stosowane środki służące zmniejszaniu hałasu, takie jak kodeksy budowlane, programy izolacji akustycznej czy środki mające na celu ograniczenie obszaru użytkowanych gruntów wrażliwych;
  - proces konsultacji w sprawie środków ukierunkowanych na użytkowanie gruntów;
  - monitorowanie nielegalnego przekraczania zabudową granic sąsiednich posesji;
- 1.4.3. w odniesieniu do operacyjnych środków ochrony przed hałasem, w stopniu, w jakim środki te nie ograniczają przepustowości portu lotniczego:
- preferencyjne użytkowanie dróg startowych;
  - korzystanie z tras preferowanych ze względu na hałas;
  - korzystanie z procedur ochrony przed hałasem przy starcie i lądowaniu;
  - 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. w odniesieniu do ograniczeń działalności:
- wykorzystanie ograniczeń o charakterze globalnym, takich jak zasady nakładania ograniczeń w odniesieniu do liczby operacji czy ilościowe limity hałasu;
  - stosowanie instrumentów finansowych, takich jak opłaty lotniskowe z tytułu emisji hałasu;
  - stosowanie ograniczeń w stosunku do konkretnych samolotów, takich jak wycofanie samolotów marginalnie zgodnych;
  - stosowanie ograniczeń częściowych, stosowanie innych środków w ciągu dnia i nocą.
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 i/lub terminalu ~~oraz~~ , **prognozy dotyczące lądowań i odlotów**, 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 pasów lądowania i startu.** [Popr. 40]
- 2.2. W przypadku zwiększenia przepustowości portu lotniczego – korzyści wynikające z dodatkowej przepustowości w szerszych kategoriach sieci lotniczej i regionu.
- 2.3. Opis skutków utrzymania ogólnego poziomu hałasu bez podejmowania dalszych środków i tych środków, które są już zaplanowane dla zmniejszenia wpływu hałasu w tym samym okresie.
- 2.4. Prognozowane poziomice hałasu – w tym ocena liczby osób prawdopodobnie dotkniętych hałasem emitowanym przez samoloty – z rozróżnieniem osiedli istniejących i nowo zbudowanych **i projektów nowych osiedli, na budowę których pozwolenie zostało już wydane przez właściwe organy.** [Popr. 41]
- 2.5. Ocena konsekwencji i możliwych kosztów niepodejmowania działania na rzecz zmniejszenia wpływu zwiększonej emisji hałasu – jeśli przewiduje się taki rozwój sytuacji.

Środa, 12 grudnia 2012 r.

3. Ocena dodatkowych środków
- 3.1. ~~Zarys dostępnych dodatkowych środków oraz wskazanie głównych powodów ich wyboru. Opis tych 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; uszeregowanie ogólnej skuteczności poszczególnych środków. [Popr. 42]~~
- 3.2. Zarys potencjalnych skutków, jakie proponowane środki będą miały w obszarze środowiska naturalnego 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 działalności odnoszących się do hałasu

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

- 1) przewidywane korzyści – **w tym korzyści dla zdrowia** – z zastosowania planowanych środków pod względem emisji hałasu, obecnie i w przyszłości;
  - 2) **zdrowie i bezpieczeństwo** operacji lotniczych, w tym ryzyko ~~stron trzecich~~ **mieszkańców okolic portu lotniczego;**
  - 3) ~~przepustowość portu lotniczego~~ **bezpieczeństwo operacji lotniczych, w tym ryzyko stron trzecich;**
  - 4) **bezpośredni, pośredni i katalityczny wpływ na zatrudnienie i gospodarkę, w tym potencjalne** skutki dla europejskiej sieci lotniczej **gospodarek regionalnych.**
- 4a) wpływ na warunki pracy w portach lotniczych;**
- 4b) przepustowość** portu lotniczego;
- 4c) skutki dla europejskiej sieci lotniczej;**
- 4d) zrównoważenie środowiskowe, w tym współzależność hałasu i emisji.**

Ponadto właściwe organy mogą należycie uwzględnić następujące czynniki:

- 1) ~~zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców okolic~~
  - 2) ~~zrównoważenie środowiskowe, w tym współzależność hałasu i emisji~~
  - 3) **bezpośredni, pośredni i katalityczny wpływ na zatrudnienie. [Popr. 43]**
-