

UREDBA (EU) št. 598/2014 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 16. aprila 2014****o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev operacij na letališčih Unije v okviru uravnoteženega pristopa ter razveljavitvi Direktive 2002/30/ES**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Glavni cilj skupne prometne politike je trajnostni razvoj. To zahteva celostni pristop, da bi se zagotovila učinkovito delovanje prometnih sistemov v Uniji in varstvo okolja.
- (2) Trajnosten razvoj zračnega prevoza zahteva uvedbo ukrepov za zmanjšanje vpliva hrupa, ki ga povzročajo zrakoplovi na letališčih Unije. S temi ukrepi bi morali izboljšati okoljski hrup okrog letališč Unije, s tem pa ohraniti ali povečati kakovost življenja državljanov, ki živijo v njihovi okolici, ter spodbuditi kompatibilnost med letalskimi dejavnostmi in stanovanjskimi območji, zlasti kar zadeva nočne lete.
- (3) Resolucija A33/7 Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) uvaja pojem „uravnoteženega pristopa“ k upravljanju hrupa (v nadaljnjem besedilu: uravnotežen pristop) in določa dosledno metodo za obravnavanje hrupa zrakoplovov. Uravnotežen pristop bi moral ostati temelj upravljanja hrupa na področju letalstva kot globalnega sektorja. Uravnotežen pristop priznava pomen ustreznih pravnih obveznosti, obstoječih sporazumov, veljavnih zakonov in opredeljenih politik ter vanje ne posega. Z vključevanjem mednarodnih pravil uravnoteženega pristopa v to uredbo bi se moralo v veliki meri zmanjšati tveganje za mednarodne spore v primerih, ko s hrupom povezane omejitve operacij vplivajo na letalske prevoznike iz tretjih držav.
- (4) Po izločitvi najhrupnejših zrakoplovov v skladu z Direktivo 2002/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ in Direktivo 2006/93/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾, je treba posodobiti navodila za uporabo ukrepov za omejitve operacij, da bi se organom omogočilo, da s pomočjo mednarodnega okvira uravnoteženega pristopa ukrepajo v zvezi s trenutno najhrupnejšimi zrakoplovi in tako izboljšajo okoljski hrup okrog letališč Unije.

⁽¹⁾ UL C 181, 21.6.2012, str. 173.

⁽²⁾ UL C 277, 13.9.2012, str. 110.

⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 12. decembra 2012 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 24. marca 2014 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Stališče Evropskega parlamenta z dne 15. aprila 2014 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/30/ES z dne 26. marca 2002 o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti (UL L 85, 28.3.2002, str. 40).

⁽⁵⁾ Direktiva 2006/93/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 o reguliranju uporabe letal, ki jo ureja del II poglavja 3 zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, druga izdaja (1988) (UL L 374, 27.12.2006, str. 1).

- (5) V poročilu Komisije z dne 15. februarja 2008 z naslovom „S hrupom povezane omejitve obratovanja na letališčih EU“ je bilo poudarjeno, da je treba v besedilu Direktive 2002/30/ES pojasniti porazdelitev odgovornosti ter točno določene pravice in obveznosti zainteresiranih strank med postopkom ocenjevanja hrupa, da bi se zagotovilo sprejetje stroškovno učinkovitih ukrepov za doseg ciljev glede zmanjšanja hrupa za vsako letališče.
- (6) Omejitve operacij, ki jih države članice uvedejo za vsako letališče Unije posebej, ne le omejijo zmogljivosti, temveč lahko prispevajo k izboljšanju stanja glede hrupa okrog letališč. Vendar pa bi neučinkovita izbira obstoječih zmogljivosti lahko povzročila izkrivljanje konkurence ali ovirala splošno učinkovitost letalskega omrežja Unije. Ker specifičnega cilja glede zmanjšanja hrupa iz te uredbe države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi harmoniziranih predpisov o postopku za uvedbo omejitev operacij v okviru postopka obvladovanja hrupa lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena, ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja. S takšno harmonizirano metodo se ne uvajajo cilji glede kakovosti hrupa, ki še naprej izhajajo iz Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ ali drugih ustreznih pravil ali zakonodaje Unije v posameznih državah članicah, in ne posega v konkretno izbiro ukrepov.
- (7) Ta uredba bi se morala uporabljati le za države članice, v katerih se nahaja letališče z več kot 50 000 premiki civilnih zrakoplovov v koledarskem letu, in kadar se na takšnem letališču razmišlja o uvedbi s hrupom povezanih omejitev operacij.
- (8) Ta uredba bi se morala uporabljati za zrakoplove, ki se uporabljajo v civilnem letalstvu. Ne bi se smela uporabljati za zrakoplove, kot so vojaški zrakoplovi in zrakoplovi, ki izvajajo carinske, policijske in gasilske naloge. Poleg tega bi bilo treba iz te uredbe izzeti tudi različne operacije v izjemnih okoliščinah, kot so nujni humanitarni leti, nujni primeri iskanja in reševanja, zdravniške pomoči in pomoči pri nesrečah.
- (9) Medtem ko bi bilo treba ocenjevanje hrupa redno izvajati v skladu z Direktivo 2002/49/ES, bi se morali dodatni ukrepi za zmanjšanje hrupa na podlagi takšnih ocen sprejeti le, če trenutna kombinacija ukrepov za blaženje hrupa ob upoštevanju pričakovanega razvoja letališča ne dosega ciljev zmanjšanja hrupa. Za letališča, kjer je bil ugotovljen problem hrupa, bi bilo treba opredeliti dodatne ukrepe za zmanjšanje hrupa v skladu z metodologijo uravnoteženega pristopa. Da bi zagotovili široko uporabo uravnoteženega pristopa v Uniji, se njegova uporaba priporoča, kadar koli jo posamezna zadevna država članica šteje za ustrezno, tudi kadar presega področje uporabe te uredbe. S hrupom povezane omejitve operacij bi bilo treba uvesti le, če drugi ukrepi uravnoteženega pristopa ne zadošujejo za doseg specifičnih ciljev glede zmanjšanja hrupa.
- (10) Medtem ko analiza stroškov in koristi prikazuje skupne učinke na gospodarsko blaginjo, in sicer na podlagi primerjave vseh stroškov in koristi, se ocena stroškovne učinkovitosti osredotoča na čim bolj stroškovno učinkovit način doseganja zastavljenega cilja in zahteva samo primerjavo stroškov. Ta uredba državam članicam ne bi smela preprečiti uporabe analize stroškov in koristi, kadar je to potrebno.
- (11) Treba bi bilo priznati pomen zdravstvenih vidikov v povezavi s problemi hrupa, zato je pomembno, da se ti vidiki dosledno upoštevajo pri sprejemanju odločitev o ciljnih zmanjšanja hrupa na vseh letališčih, hkrati pa se upošteva tudi obstoj skupnih pravil Unije na tem področju. Zdravstvene vidike bi bilo zato treba oceniti v skladu z zakonodajo Unije o ovrednotenju učinkov hrupa.
- (12) Ocenjevanje hrupa bi moralo temeljiti na objektivnih in merljivih merilih, ki bi bila skupna vsem državam članicam, ter sloneti na obstoječih razpoložljivih informacijah, kot so informacije, ki izhajajo iz izvajanja Direktive 2002/49/ES. Države članice bi morale zagotoviti, da so takšne informacije zanesljive, da so pridobljene na pregleden način, ter da so dostopne pristojnim organom in zainteresiranim stranem. Pristojni organi bi morali vzpostaviti potrebna orodja za spremljanje.

⁽¹⁾ Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).

- (13) Pristojni organ, odgovoren za sprejemanje s hrupom povezanih omejitev operacij, bi moral biti neodvisen od vsake organizacije, vključene v letališke operacije, zračni prevoz ali opravljanje storitev zračne navigacije ali zastopanje interesov navedenih in prebivalstva, ki živi v bližini letališč. To se ne bi smelo razumeti kot zahteva za države članice, da spremenijo svoje upravne strukture ali postopke odločanja.
- (14) Priznано je, da so države članice o s hrupom povezanih omejitvah operacij odločile v skladu z nacionalno zakonodajo na podlagi nacionalno priznanih metod za upravljanje hrupa, ki mogoče še niso v celoti skladne z metodo, opisano v splošno priznanem poročilu Evropske konference civilnega letalstva Doc 29, z naslovom „Standardna metoda za izračun izolinij hrupa okrog civilnih letališč“ (v nadaljnjem besedilu: ECAC Doc 29), niti ne uporabljajo mednarodno priznanih informacij o ravneh hrupa zrakoplova. Vendar bi bilo treba učinkovitost in uspešnost omejitve operacij oceniti v skladu z metodami, predpisanimi v ECAC Doc 29 in uravnotežen pristopu. Države članice bi zato morale prilagoditi svoje ocene omejitev operacij, ki jih izvajajo na podlagi nacionalne zakonodaje, da bi bile v celoti skladne z ECAC Doc 29.
- (15) Uvesti bi bilo treba novo in širšo opredelitev omejitev operacij v primerjavi z Direktivo 2002/30/ES, da se olajša izvajanje novih tehnologij in novih operativnih zmogljivosti zrakoplovov in opreme na letališčih. Njena uporaba ne bi smela voditi do odlašanja z izvajanjem operativnih ukrepov, ki bi lahko nemudoma omilili posledice hrupa, ne da bi bistveno vplivali na operativno zmogljivost letališča. Takšni ukrepi se zato ne bi smeli šteti za nove omejitve operacij.
- (16) Centralizacija informacij o hrupu bi bistveno zmanjšala upravno breme tako za operatorje zrakoplovov kot za operatorje letališč. Takšne informacije se trenutno posredujejo in upravljajo na ravni posameznih letališč. Ti podatki morajo biti dani na voljo operatorjem zrakoplovov in letališčem za namene operativnosti. Pomembno je, da se za certificiranje ravni hrupa kot orodje za preverjanje uporabi banka podatkov Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) skupaj s podatki o posameznih letih Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (v nadaljnjem besedilu: Eurocontrol). Takšni podatki se že sistematično zahtevajo za namene upravljanja pretoka na centralni ravni, vendar trenutno niso na voljo Komisiji ali Agenciji in jih je treba natančno opredeliti za namene te uredbe in za regulacijo uspešnosti upravljanja zračnega prometa. Dober dostop do potrjenih modeliranih podatkov, določen v skladu z mednarodno priznanimi postopki in najboljšimi praksami, bi moral izboljšati kakovost kartiranja izolinij hrupa na posameznih letališčih, kar bi pomagalo pri odločitvah na področju politike.
- (17) Da bi se izognili neželenim posledicam za letalsko varnost, zmogljivost letališč in konkurenco, bi morala Komisija ustrezni pristojni organ uradno obvestiti, če ugotovi, da postopek uvedbe omejitve operacij, povezane s hrupom, ni v skladu z zahtevami iz te uredbe. Ustrezni pristojni organ bi moral pred uvedbo omejitev operacij preučiti uradno obvestilo Komisije in obvestiti Komisijo o svojih namerah.
- (18) Da se upošteva uravnoteženi pristop, bi bilo treba zagotoviti možnost izvzetja v posebnih okoliščinah za operatorje iz tretjih držav v razvoju, brez katerih bi imeli takšni operatorji pretirane težave. Sklicevanje na „države v razvoju“ se razume v okviru tega specifičnega letalskega konteksta in z njim nikakor niso mišljene vse države, ki bi se v mednarodni skupnosti lahko tako imenovali. Zlasti je treba zagotoviti, da so vsa takšna izvzetja združljiva z načelom nediskriminacije.
- (19) Da se odrazi nenehen tehnološki napredek na področju tehnologij motorjev in ogrodi zrakoplovov ter metod za kartiranje izolinij hrupa, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte za ustrezno redno dopolnjevanje standardov glede hrupa zrakoplovov iz te uredbe in za sklicevanje na povezane metode certificiranja ob upoštevanju, kadar je ustrezno, sprememb zadevnih dokumentov ICAO, ter za posodobitve sklicevanj na metode za izračunavanje izolinij hrupa, ob upoštevanju, kadar je ustrezno, sprememb v ustreznih dokumentih ICAO. Poleg tega bi bilo treba za tehnične posodobitve z delegiranimi akti, kadar je ustrezno, upoštevati tudi spremembe ECAC Doc 29. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.

- (20) S to uredbo se sicer zahteva redno ocenjevanje stanja hrupa na letališčih, vendar pa te ocene ne zajemajo nujno sprejetja novih s hrupom povezanih omejitev operacij ali pregleda obstoječih. Zato se s to uredbo ne zahteva pregled s hrupom povezanih omejitev operacij, ki že veljajo na dan začetka njene veljavnosti, vključno s tistimi omejitvami, ki izhajajo iz sodnih odločb ali lokalnih postopkov mediacije. Manjše tehnične spremembe ukrepov brez bistvenih posledic za zmogljivost ali dejavnosti ne bi smele škodovati za nove s hrupom povezane omejitve operacij.
- (21) Kadar postopek posvetovanja pred sprejetjem s hrupom povezanih omejitev operacij, ki se je začel v skladu z Direktivo 2002/30/ES, ob začetku veljavnosti te uredbe še poteka, je ustrezno, da se omogoči sprejetje končne odločitve v skladu z Direktivo 2002/30/ES in se tako ohrani napredek, že dosežen v tem postopku.
- (22) Ob upoštevanju potrebe po dosledni uporabi metode za ocenjevanje hrupa na letalskem trgu Unije ta uredba določa skupna pravila na področju s hrupom povezanih omejitev operacij.
- (23) Zato bi bilo treba Direktivo 2002/30/ES razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja, cilji in področje uporabe

1. V tej uredbi so za primere, ko je bil ugotovljen problem hrupa, v skladu z uravnoteženim pristopom določena pravila glede obveznega postopka za usklajeno uvedbo s hrupom povezanih omejitev operacij za vsako letališče posebej, kar bo pripomoglo k izboljšanju stanja glede hrupa in omejitvi ali zmanjšanju števila ljudi, ki so bistveno prizadeti zaradi morebitnih škodljivih učinkov hrupa zrakoplovov.
2. Cilji te uredbe so:
- (a) na ravni posameznih letališč in ob upoštevanju ustreznih pravil Unije, zlasti tistih, ki so določena v Direktivi 2002/49/ES, in zakonodaj držav članic olajšati doseganje specifičnih ciljev glede zmanjšanja hrupa, vključno z zdravstvenimi vidiki;
- (b) omogočiti uporabo omejitev operacij v skladu z uravnoteženim pristopom, da bi se z vidika od vrat do vrat dosegel trajnostni razvoj letališč in zmogljivosti omrežja za upravljanje zračnega prometa.
3. Ta uredba se uporablja za zrakoplove, ki se uporabljajo v civilnem letalstvu. Ne uporablja se za zrakoplove, ki opravljajo vojaške, carinske, policijske ali podobne operacije.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „zrakoplov“ pomeni zrakoplov z nepremičnimi krili, katerega največja certificirana vzletna masa znaša 34 000 kg ali več, ali katerega certificirana maksimalna notranja sedežna ureditev za zadevni tip zrakoplova obsega 19 potniških sedežev ali več, pri čemer v tem številu niso upoštevani sedeži, ki so namenjeni samo za posadko;
2. „letališče“ pomeni letališče z več kot 50 000 premiki civilnih zrakoplovov v koledarskem letu (pri čemer je premik vzlet ali pristank), in sicer na podlagi povprečnega števila premikov v zadnjih treh koledarskih letih pred ocenjevanjem hrupa;

3. „uravnotežen pristop“ pomeni postopek, ki ga je razvila Mednarodna organizacija za civilno letalstvo in v skladu s katerim se dosledno preuči vrsta razpoložljivih ukrepov, in sicer zmanjšanje hrupa zrakoplovov pri izvoru, načrtovanje in upravljanje rabe zemljišč, operativni postopki za zmanjšanje hrupa in omejitve operacij, in sicer za namen stroškovno najučinkovitejšega reševanja problema hrupa za vsako letališče posebej;
4. „mejno ustrezni zrakoplov“ pomeni zrakoplov, ki je certificiran v skladu s omejitvami iz poglavja 3 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisani 7. decembra 1944 (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija), v razponu zbirne meje, ki ne presega 8 EPNdB (dejansko zaznana raven hrupa v decibelih) v prehodnem obdobju do 14. junija 2020, in v razponu zbirne meje, ki ne presega 10 EPNdB po koncu tega prehodnega obdobja, pri čemer je zbirna meja število, izraženo v enotah EPNdB, ki ga dobimo s seštevanjem posameznih mej (to je razlik med certificirano ravno hrupa in najvišjo dovoljeno ravno hrupa) na vsaki od treh referenčnih točk za merjenje hrupa, kot je opredeljeno v poglavju 3 dela II zvezka 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji;
5. „s hrupom povezan ukrep“ pomeni vsak ukrep, ki vpliva na hrup okrog letališč in za katerega veljajo načela usklajenega pristopa, vključno z drugimi neoperativnimi ukrepi, ki lahko vplivajo na število ljudi, ki so izpostavljeni hrupu zrakoplovov;
6. „omejitev operacij“ pomeni s hrupom povezan ukrep, ki omejuje dostop do letališča ali zmanjšuje njegovo operativno zmogljivost in vključuje omejitve operacij, katerih cilj na določenih letališčih je mejno skladne zrakoplove umakniti iz operacij, pa tudi delne omejitve operacij, ki se recimo uporabljajo za določen čas čez dan ali le za nekatere vzletno-pristajalne steze na letališčih.

Člen 3

Pristojni organi

1. Država članica, v kateri se nahaja letališče iz točke 2 člena 2, imenuje enega ali več pristojnih organov, ki so odgovorni za postopek, ki se uporablja pri sprejemanju omejitev operacij.
2. Pristojni organi so neodvisni od vseh organizacij, na katere bi lahko vplival s hrupom povezani ukrep. Ta neodvisnost se lahko doseže s funkcionalno ločitvijo.
3. Države članice Komisijo pravočasno uradno obvestijo o imenih in naslovih imenovanih pristojnih organov iz odstavka 1. Komisija te informacije objavi.

Člen 4

Pravica do pritožbe

1. Države članice v skladu z nacionalno zakonodajo in postopki zagotovijo pravico do pritožbe zoper omejitve operacij, sprejete na podlagi te uredbe, pred pritožbenim organom, ki ni organ, ki je sprejel izpodbijano omejitev.
2. Država članica, na ozemlju katere se nahaja letališče iz točke 2 člena 2, pravočasno uradno obvestijo Komisijo o imenu in naslovu imenovanega pritožbenega organa iz odstavka 1 ali, po potrebi, o ureditvi za zagotovitev, da se pritožbeni organ imenuje.

Člen 5

Splošna pravila o urejanju hrupa zrakoplovov

1. Države članice zagotovijo, da se stanje hrupa na posameznih letališčih iz točke 2 člena 2 ocenjuje v skladu z Direktivo 2002/49/ES.

2. Države članice zagotovijo, da se sprejme uravnotežen pristop v zvezi z upravljanjem hrupa zrakoplovov za letališča, kjer je bil ugotovljen problem hrupa. V ta namen zagotovijo, da se:

- (a) opredeli cilj zmanjšanja hrupa za navedeno letališče, če je to primerno, ob upoštevanju člena 8 in Priloge V k Direktivi 2002/49/ES;
- (b) opredelijo razpoložljivi ukrepi za zmanjšanje vpliva hrupa;
- (c) natančno oceni verjetna stroškovna učinkovitost ukrepov za blaženje hrupa;
- (d) izberejo ukrepi, ob upoštevanju javnega interesa na področju zračnega prevoza glede razvojnih obetov njihovih letališč, ki ne poslabšujejo varnosti;
- (e) na pregleden način izvedejo posvetovanja z zainteresiranimi stranmi o načrtovanih ukrepih;
- (f) sprejmejo ukrepi in zagotovijo zadostna obvestila;
- (g) izvedejo ukrepi ter
- (h) predvidi reševanje sporov.

3. Države članice pri sprejemanju s hrupom povezanih ukrepov zagotovijo, da se upošteva naslednja kombinacija razpoložljivih ukrepov, da bi lahko določile stroškovno najučinkovitejši ukrep ali kombinacijo ukrepov:

- (a) predviden učinek zmanjšanja hrupa zrakoplova pri izvoru;
- (b) načrtovanje in upravljanje rabe zemljišč;
- (c) operativni postopki za zmanjšanje hrupa;
- (d) omejitve operacij na smejo biti prva izbira, ampak šele po preučitvi drugih ukrepov uravnoteženega pristopa.

Razpoložljivi ukrepi lahko, če je potrebno, vključujejo izločitev mejno ustreznega zrakoplova. Države članice ali, kot je ustrezno, organi za upravljanje letališč lahko nudijo gospodarske spodbude, da bi operatorje zrakoplovov v prehodnem obdobju iz točke 4 člena 2 spodbudile k uporabi manj hrupnih zrakoplovov. Te gospodarske spodbude so skladne s pravili, ki se uporabljajo za državno pomoč.

4. Ukrepi se lahko v okviru uravnoteženega pristopa razlikujejo glede na tip zrakoplova, raven hrupa zrakoplova, uporabo letališča in letalskih navigacijskih pripomočkov, pot zrakoplova in/ali zajeti časovni okvir.

5. Brez poseganja v odstavek 4 omejitve operacij v obliki izločitve mejno ustreznega zrakoplova iz letaliških operacij ne vplivajo na civilni podzvočni zrakoplov, ki je na podlagi prve ali ponovne certifikacije skladen s standardom glede hrupa, določenim v poglavju 4 dela II zvezka 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

6. Ukrepi ali kombinacija ukrepov, ki se za določeno letališče sprejmejo v skladu s to uredbo, ne sme biti bolj omejevalna, kot je to potrebno, da bi dosegli cilje zmanjšanja okoljskega hrupa, ki so določeni za navedeno letališče. Omejitve operacij so nediskriminatorne, zlasti glede državljanstva ali identitete, in niso samovoljne.

Člen 6

Predpisi v zvezi z ocenjevanjem hrupa

1. Pristojni organi zagotovijo, da se stanje hrupa na letališčih, za katera so pristojni, redno ocenjuje v skladu z Direktivo 2002/49/ES in zakonodajo, ki velja v vsaki državi članici. Pristojni organi lahko za pomoč zaprosijo organ za oceno uspešnosti iz člena 3 Uredbe Komisije (EU) št. 691/2010 ⁽¹⁾.

2. Če ocena iz odstavka 1 pokaže, da bodo morda potrebni novi ukrepi omejitve operacij za reševanje problema hrupa na letališču, pristojni organi zagotovijo, da:

- (a) se metoda, kazalniki in informacije iz Priloge I uporabljajo na tak način, da se upošteva prispevek vseh vrst ukrepov v okviru uravnoteženega pristopa preden so uvedene omejitve operacij;
- (b) se na ustrezni ravni vzpostavi tehnično sodelovanje med operatorji letališč, operatorji zrakoplovov in izvajalci storitev zračne navigacije, da se preučijo ukrepi za blaženje hrupa. Pristojni organi zagotovijo tudi, da se z lokalnimi prebivalci ali njihovimi predstavniki ter s pristojnimi lokalnimi organi opravijo posvetovanja, ter da se jim zagotovijo tehnične informacije o ukrepih za blaženje hrupa;
- (c) se oceni stroškovna učinkovitost vsake nove omejitve operacij v skladu s Prilogo II. Manjše tehnične spremembe ukrepov brez bistvenih posledic za zmogljivost ali dejavnosti ne štejejo za novo omejitev operacij;
- (d) se organizira pravočasno in obsežno posvetovanje z zainteresiranimi strankami, ki ima lahko obliko postopka mediacije, pri čemer se zagotovi dostopnost in preglednost podatkov in metodologije izračuna. Zainteresirane stranke imajo za predložitev pripomb na voljo vsaj tri mesece pred sprejetjem novih omejitev operacij. Zainteresirane stranke vključujejo vsaj:
 - (i) lokalno prebivalstvo, ki živi v bližini letališča in na katero vpliva hrup zračnega prometa, ali njihovi predstavniki in ustrezni lokalni organi;
 - (ii) predstavnike lokalnih podjetij s sedežem v bližini letališča, na dejavnosti katerih vplivata zračni promet in letališke operacije;
 - (iii) ustrezne operatorje letališč;
 - (iv) predstavnike tistih operatorjev zrakoplovov, na katere lahko vplivajo s hrupom povezani ukrepi;
 - (v) ustrezne izvajalce storitev zračne navigacije;
 - (vi) upravitelja omrežja, kot je opredeljen v Uredbi Komisije (EU) št. 677/2011 ⁽²⁾;
 - (vii) kadar je primerno, določenega koordinatorja slotov.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 691/2010 z dne 29. julija 2010 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja ter o spremembi Uredbe (ES) št. 2096/2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa (UL L 201, 3.8.2010, str. 1).

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 677/2011 z dne 7. julija 2011 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) in spremembi Uredbe (EU) št. 691/2010 (UL L 185, 15.7.2011, str. 1).

3. Pristojni organi spremljajo in nadzirajo izvajanje omejitev operacij in ustrezno ukrepajo. Prebivalstvu, ki živi v bližini letališč, in ustreznim lokalnim organom zagotavljajo brezplačen dostop do ustreznih informacij, ki je lahek in hiter.

4. Zadevne informacije lahko vključujejo:

- (a) informacije – ob spoštovanju nacionalne zakonodaje – v zvezi z domnevnimi kršitvami, do katerih pride zaradi sprememb postopkov letenja v smislu njihovega vpliva in razlogov zanje;
- (b) splošna merila, ki se uporabljajo pri razdelitvi in upravljanju prometa na posameznih letališčih, kolikor lahko ta merila vplivajo na okolje ali hrup, ter
- (c) podatke, zbrane s sistemi za merjenje hrupa, če so na voljo.

Člen 7

Informacije o ravneh hrupa

1. Odločitve o omejitvah operacij, ki so povezane s hrupom, temeljijo na ravni hrupa zrakoplova, ki se določa s certifikacijskim postopkom, opravljenim v skladu z zvezkom 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji, šesta izdaja iz marca 2011.

2. Letalski prevozniki na zahtevo Komisije posredujejo naslednje informacije v zvezi z ravnmi hrupa zrakoplovov, ki jih upravljajo na letališčih Unije:

- (a) državljanstvo zrakoplova in registracijsko oznako;
- (b) dokumentacijo o ravni hrupa uporabljenega zrakoplova, skupaj z njegovo največjo vzletno maso;
- (c) vsako spremembo zrakoplova, ki vpliva na raven hrupa in je navedena v dokumentaciji o ravni hrupa.

3. Imetniki certifikata tipa zrakoplova ali dodatnega certifikata tipa, izdanega v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, ter pravne ali fizične osebe, ki upravljajo zrakoplove, za katere ni bil izdan certifikat v skladu s to uredbo, na zahtevo Agencije zagotovijo informacije o hrupu in zmogljivosti zrakoplova za namene modeliranja hrupa. Agencija določi zahtevane podatke ter čas, obliko in način njihovega posredovanja. Agencija preveri prejete informacije o hrupu in zmogljivosti zrakoplova za namene modeliranja hrupa in jih da za namene modeliranja hrupa na voljo drugim stranem.

4. Podatki iz odstavkov 2 in 3 tega člena vključujejo le kar je nujno potrebno in se zagotovijo brezplačno, v elektronski obliki in določenem formatu, kadar je ustrezno.

5. Agencija preveri ustreznost podatkov o hrupu zrakoplova in ravneh hrupa za namene modeliranja v povezavi z opravljenimi nalogami v skladu s členom 6(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1).

6. Podatki se shranijo v centralni zbirki podatkov in dajo na voljo pristojnim organom, operatorjem zrakoplova, izvajalcem storitve zračne navigacije ter operatorjem letališč za operativne namene.

Člen 8

Predpisi o uvedbi omejitev operacij

1. Pred uvedbo omejitev operacij pristojni organi obvestijo države članice, Komisijo in ustrezne zainteresirane stranke šest mesecev prej, kar se izteče najmanj dva meseca pred opredelitvijo koordinacijskih parametrov za slote, kot so opredeljeni v točki (m) člena 2 Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 ⁽¹⁾, za zadevna letališča in za ustrezno obdobje načrtovanja.

2. Po ocenjevanju, ki se opravi v skladu s členom 6, se k obvestilu priloži pisno poročilo v skladu z zahtevami iz člena 5, v katerem so pojasnjeni razlogi za uvedbo omejitve operacij, opredeljen cilj zmanjšanja hrupa za letališče, ukrepi, ki naj bi izpolnili navedeni cilj, in ocena verjetne stroškovne učinkovitosti različnih upoštevanih ukrepov, po potrebi vključno z njihovim čezmejnimi vplivom.

3. Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo lahko Komisija v roku treh mesecev po dnevu, ko prejme obvestilo iz odstavka 1, pregleda postopek za uvedbo omejitve operacij. Kadar Komisija ugotovi, da uvedba s hrupom povezane omejitve operacij ni v skladu s procesom iz te uredbe, lahko o tem uradno obvesti pristojni organ. Ustrezni pristojni organ preuči uradno obvestilo Komisije in Komisijo obvesti o svojih namerah preden uvede omejitve operacij.

4. Kadar se omejitve operacij nanaša na umik mejno ustreznega zrakoplova z letališča, v šestih mesecih po predložitvi uradnega obvestila iz odstavka 1 na tem letališču v ustreznem obdobju predhodnega leta niso dovoljene nobene dodatne storitve poleg števila premikov z zadevnim mejno ustreznim zrakoplovom. Države članice zagotovijo, da se pristojni organi ob ustreznem upoštevanju starosti zrakoplova in sestave celotne flote odločijo o letni stopnji zmanjšanja premikov mejno ustreznih zrakoplovov zadevnih operatorjev na navedenem letališču. Brez poseganja v člen 5(4) ta stopnja ne presega 25 % števila premikov mejno ustreznih zrakoplovov za vsakega operatorja, ki uporablja to letališče.

Člen 9

Države v razvoju

1. Da bi se izognili pretiranim ekonomskim težavam, lahko pristojni organi izvzamejo mejno ustrezne zrakoplove, registrirane v državah v razvoju, iz omejitev operacij, povezanih s hrupom, ob polnem upoštevanju načela nediskriminacije, če so taki zrakoplovi:

- (a) prejeli certifikat o ravni hrupa, ki potrjuje skladnost s standardi iz poglavja 3 zvezka 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji;
- (b) v petletnem obdobju pred začetkom veljavnosti te uredbe leteli v Uniji;
- (c) bili vpisani v register zadevne države v razvoju v tem petletnem obdobju in
- (d) jih še naprej upravlja fizična oseba, ki opravlja dejavnost v tej državi, ali pravna oseba s sedežem v tej državi.

2. Kadar država članica odobri izvzetje, določeno v odstavku 1, o tem nemudoma obvesti pristojne organe drugih držav članic in Komisijo.

⁽¹⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

Člen 10**Izvzetje za operacije zrakoplovov izjemne narave**

Države članice lahko na podlagi posameznega primera na letališčih, za katera so odgovorne, dovolijo posamezne operacije v zvezi z mejno ustreznimi zrakoplovi, ki jih sicer ne bi bilo mogoče izvesti na podlagi te uredbe.

To izvzetje je omejeno na:

- (a) operacije, ki so tako izjemne, da ne bi bilo smiselno odreči začasnega izvzetja, vključno z leti humanitarne pomoči, ali
- (b) nekomercialne lete za namen sprememb, popravila ali vzdrževanja.

Člen 11**Delegirani akti**

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12 o:

- (a) tehničnih posodobitvah standardov za certificiranje hrupa, določenih v členu 5(5) in točki (a) člena 9(1), ter postopku certificiranja, določenem v členu 7(1);
- (b) tehničnih posodobitvah metodologije in kazalnikov iz Priloge I.

Namen teh posodobitev je upoštevati spremembe zadevnih mednarodnih pravil, če je primerno.

Člen 12**Izvajanje pooblastila**

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 11 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 13. junija 2016. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje temu podalšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Pooblastilo iz člena 11 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne učinkovati dan po njeni objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 11, začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 13**Informacije in pregled**

Države članice Komisiji na zahtevo predložijo informacije o uporabi te uredbe.

Najpozneje 14. junija 2021 Komisija predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o uporabi te uredbe.

Temu poročilu so po potrebi priloženi predlogi za pregled te uredbe.

Člen 14**Obstoječe omejitve operacij**

S hrupom povezane omejitve operacij, uvedene pred 13. junijem 2016, ostajajo veljavne, dokler se pristojni organi ne odločijo za njihov pregled v skladu s to uredbo.

Člen 15**Razveljavitev**

Direktiva 2002/30/ES se razveljavi z učinkom od 13. junija 2016.

Člen 16**Prehodne določbe**

Ne glede na člen 15 te uredbe se lahko s hrupom povezane omejitve operacij, sprejete po 13. juniju 2016, sprejmejo v skladu z Direktivo 2002/30/ES, če je postopek posvetovanja pred njihovim sprejetjem tekel na ta datum in če se sprejmejo najpozneje eno leto po tem datumu.

Člen 17**Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dne 13. junija 2016.

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

V Strasbourgu, 16. aprila 2014

Za Evropski parlament

Predsednik

M. SCHULZ

Za Svet

Predsednik

D. KOURKOULAS

PRILOGA I

OCENJEVANJE STANJA HRUPA NA LETALIŠČU

Metodologija:

Pristojni organi zagotovijo uporabo metode za ocenjevanje hrupa, ki so bile razvite v skladu s Poročilom Evropske konference civilnega letalstva ECAC Doc. 29, z naslovom „Standardna metoda za izračun izolinij hrupa okrog civilnih letališč“, 3. izdaja.

Kazalniki:

1. Vpliv hrupa zračnega prometa se prikaže najmanj z uporabo kazalnikov hrupa L_{den} in L_{night} , ki sta opredeljena in izračunana v skladu s Prilogo I k Direktivi 2002/49/ES.
2. Uporabljajo se lahko dodatni kazalniki hrupa, ki imajo objektivno podlago.

Informacije o upravljanju hrupa:

1. Trenutno stanje
 - 1.1 Opis letališča, vključno z informacijami o njegovi velikosti, lokaciji, okolici, obsegu zračnega prometa in njegovi sestavi.
 - 1.2 Opis vseh okoljskih ciljev, določenih za letališče in v nacionalnem smislu. To vključuje opis ciljev v zvezi z zmanjšanjem hrupa zrakoplovov za letališče.
 - 1.3 Podrobnosti v zvezi z izolinijami hrupa v zadevnih preteklih letih, vključno z oceno števila ljudi, ki čutijo posledice hrupa zrakoplovov, izvedeno v skladu s Prilogo II Direktive 2002/49/ES.
 - 1.4 Opis obstoječih in načrtovanih ukrepov za upravljanje hrupa zrakoplova, ki se že izvajajo v okviru uravnovešenega pristopa, ter njihov vpliv na stanje hrupa in prispevek k temu stanju, z navedbo:
 - 1.4.1 za zmanjšanje pri izvoru:
 - (a) informacij o trenutni zračni floti in pričakovanih tehnoloških izboljšavah;
 - (b) posebnih načrtov za obnovitev flote;
 - 1.4.2 za načrtovanje in upravljanje rabe zemljišč:
 - (a) vzpostavljeni instrumenti načrtovanja, kot je celovito načrtovanje ali razdelitev hrupa po območjih;
 - (b) vzpostavljeni ukrepi blaženja, kot so gradbeni predpisi, programi za izolacijo zvoka ali ukrepi za zmanjšanje območij za občutljivo uporabo zemljišč;
 - (c) postopki posvetovanja glede ukrepov rabe zemljišč;
 - (d) spremljanja širjenja;
 - 1.4.3 za operativne ukrepe zmanjšanja hrupa, v kolikor ti ukrepi ne omejujejo zmogljivosti letališča:
 - (a) uporaba prednostnih vzletno-pristajalnih stez;
 - (b) uporaba prednostnih zračnih poti zaradi zaščite pred hrupom;

(c) uporaba vzletnih in priletnih postopkov za zmanjšanje hrupa;

(d) obseg, v okviru katerega se ti ukrepi urejajo z okoljskimi kazalniki iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 691/2010;

1.4.4 za omejitve operacij:

(a) uporaba globalnih omejitev, kot so zgornje omejitve pri premikih ali kvotah hrupa;

(b) uporaba omejitev za zrakoplove, kot je izločitev mejno ustreznega zrakoplova;

(c) uporaba delnih omejitev z ločevanjem med ukrepi, ki veljajo podnevi, in ukrepi, ki veljajo ponoči;

1.4.5 vzpostavljenih finančnih instrumentov, kot so s hrupom povezane letališke pristojbine.

2. Napovedi brez novih ukrepov

2.1 Po potrebi opis izboljšav na letališču, ki so že bile odobrene in so v pripravi, na primer povečana zmogljivost, razširitev vzletno-pristajalnih stez in/ali terminalov, predvideni prileti in vzleti, predvidena sestava prometa in njegova rast v prihodnosti ter poglobljena analiza vpliva hrupa, ki bi ga na okoliško območje imelo omenjeno širjenje zmogljivosti, stez in terminalov, pa tudi spreminjanje zračnih poti ter priletnih in vzletnih poti.

2.2 V primeru povečane zmogljivosti letališča, koristi pri dajanju te dodatne zmogljivosti na voljo znotraj širšega letalskega omrežja in regije.

2.3 Opis vpliva hrupa na splošno raven hrupa, brez nadaljnjih ukrepov, ali že načrtovanih ukrepov za blaženje vpliva hrupa v enakem obdobju.

2.4 Izolinije predvidenega hrupa – vključno z oceno števila ljudi, ki bi lahko čutili posledice hrupa zrakoplovov – z ločevanjem med obstoječimi in novozgrajenimi ter načrtovanimi prihodnjimi stanovanjskimi območji, ki so jih pristojni organi že odobrili.

2.5 Ocena posledic in možnih stroškov v primeru, da ne bodo sprejeti nobeni ukrepi za zmanjšanje vpliva povečanega hrupa – če se pričakuje povečanje hrupa.

3. Ocenjevanje dodatnih ukrepov

3.1 Opis dodatnih razpoložljivih ukrepov in navedba glavnih razlogov za njihov izbor. Opis navedenih izbranih ukrepov za nadaljnjo analizo in informacije o rezultatu analize stroškovne učinkovitosti, zlasti stroškov uvedbe teh ukrepov, število ljudi, ki naj bi imeli korist, in časovni okvir ter razvrstitev celotne učinkovitosti določenih ukrepov.

3.2 Pregled možnih vplivov predlaganih ukrepov na okolje in konkurenco za druga letališča, letalske operatorje in druge zainteresirane stranke.

3.3 Razlogi za izbor prednostne možnosti.

3.4 Netehničen povzetek.

PRILOGA II

Ocena stroškovne učinkovitosti s hrupom povezanih omejitev operacij

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

1. predvidene sedanje in prihodnje koristi načrtovanih ukrepov v smislu hrupa;
2. varnosti letalskih operacij, vključno s tveganji za tretje osebe;
3. zmogljivosti letališča;
4. katerih koli učinkov na evropsko letalsko omrežje.

Poleg tega lahko pristojni organi ustrezno upoštevajo naslednje dejavnike:

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

Izjava Komisije o pregledu Direktive 2002/49/ES

Komisija z državami članicami razpravlja o Prilogi II k Direktivi 2002/49/ES (metode za izračun ravni hrupa), da bi lahko direktivo sprejeli v prihodnjih mesecih.

Komisija namerava na podlagi trenutnih prizadevanj SZO na področju metodologije za oceno zdravstvenih posledic vpliva hrupa pregledati Prilogo III k Direktivi 2002/49/ES (ocena zdravstvenih posledic, krivulje odzivov na odmerke hrupa).
