



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 1.12.2011

COM(2011) 828 окончателен

2011/0398 (COD)

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

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно определянето на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета

{SEC(2011) 1455 окончателен}

{SEC(2011) 1456 окончателен}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1. Шумът от въздухоплавателните средства на или около летищата оказва вредно въздействие върху все по-голям брой европейски граждани, особено през нощта, както е посочено в таблица 1 по-долу. Следователно е необходима стратегия за активното управление на шума, за да се намалят нежеланите ефекти. Една такава стратегия за шума обаче трябва внимателно да балансира между интересите на засегнатите граждани и други интереси и да се вземат предвид последиците за капацитета на цялата авиационна мрежа.

Таблица 1: Прогнози на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) за броя на лицата, засегнати от шума (в милиони) в Европа – без въвеждане на съществени експлоатационни и технологични подобрения¹

Ниво на шума/година	2006 г.	2016 г.	2026 г.	2036 г.
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Въвеждането на експлоатационни ограничения може да има съществено влияние върху търговската дейност и операциите, тъй като по този начин се ограничава достъпът до летището. Следователно процесът, водещ до решение относно свързаните с шума експлоатационни ограничения, следва да бъде последователен, основан на доказателства и стабилен, за да бъде приемлив за всички заинтересовани страни.
3. С цел да се гарантира последователен подход към прилагането на мерки за намаляване на шума на летищата, ИКАО прие набор от принципи и насоки, съставляващи т.нар. „балансиран подход“ за управление на шума, с който договарящите държави по ИКАО се насърчават да:
 - намалят шума от въздухоплаването чрез подбор на оптималната местна комбинация от кръг от мерки за (1) намаляване на шума при източника (чрез използване на по-тихи въздухоплавателни средства); (2) по-добро използване на територията (планиране и управление на територията около летищата); (3) въвеждане на работни процедури за намаляване на шума (чрез използване на специални писти, маршрути или процедури); и (4) налагане на свързани с шума експлоатационни ограничения (като забрана за полети през нощта или постепенно извеждане от експлоатация на по-шумни въздухоплавателни средства).

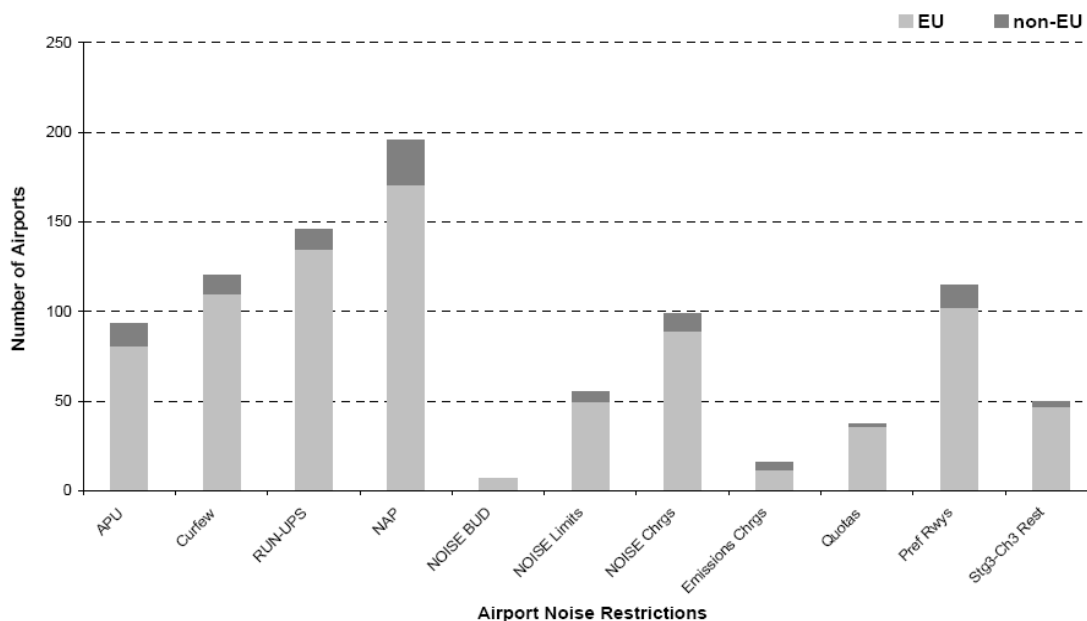
¹ Източник: CAEP/8 – Информационен документ 8 – изразени в дневно-нощни средни нива на шума (DNL) — базов сценарий, без съществени технологични или експлоатационни подобрения, Европейски регион на ИКАО

- подберат най-рентабилния кръг от мерки.
 - не въвеждат свързани с шума експлоатационни ограничения, освен ако въз основа на проучвания и консултации органът е в състояние да определи, че съществува проблем с шума и че едно експлоатационно ограничение е рентабилен начин за справяне с него.
4. Настоящият регламент цели прилагането на свързани с шума експлоатационни ограничения от балансирания подход в ЕС по последователен начин, който следва значително да намали риска от международни спорове в случай, че мерките за намаляване на шума на летищата в Съюза засегнат превозвачи от трети държави. Освен това компетентните органи ще бъдат в по-добра позиция постепенно да изведат от експлоатация най-шумните въздухоплавателни средства на флота. Предложеният регламент ще отмени Директива 2002/30/ЕО, която имаше основна роля за прекратяване на международен спор и установи първите стъпки за хармонизиране на политиката за управление на шума, включително борбата срещу експлоатацията на най-шумните въздухоплавателни средства по онова време. Тя обаче трябва да се адаптира към настоящите изисквания на авиационната система и нарастващия проблем с шума.
 5. Настоящият регламент ще осигури по-голяма стабилност на процеса за оценка на шума. Всеки етап от процеса за оценка ще бъде изяснен с цел да се гарантира по-последователно прилагане на балансирания подход в целия Съюз. Настоящото предложение обаче не определя изрично целите за качество на шума, които продължават да произтичат от съществуващата национална и местна нормативна уредба. Вместо това неговата цел е система, улесняваща постигането на тези цели за качество на шума по най-рентабилен начин.
 6. На равнището на ИКАО ЕС активно подкрепя разработването на нови стандарти за шума от въздухоплавателни средства и инвестира в нови технологии чрез рамковите програми и проекта „Чисто небе“². Планирането на използването на територията, заедно със свързаните с него програми за изолиране и компенсация, обаче е от национална или местна компетенция.
 7. Работни процедури за намаляване на шума се използват на всички летища под различни форми: предпочитани маршрути (по които въздухоплавателните средства прелитат над най-слабо населените райони), управление на тягата (по-голямата тяга генерира повече шум, но пък въздухоплавателното средство може да се издигне по-рязко) или специфични мерки на земята (напр. употреба на специални писти за рулиране или за излитане и кацане). ЕС допринася чрез своето законодателство за единното европейско небе, което е насочено към определянето на цели за ефективност за доставчиците на аеронавигационно обслужване в областта на околната среда и чрез свързаните изследователски програми SESAR и „Чисто небе“.

² Съвместната технологична инициатива „Чисто небе“ ще бъде един от най-големите европейски изследователски проекти досега с бюджет, който се оценява на 1,6 млрд. EUR, разделен поравно между Европейската комисия и сектора, за периода 2008 г. – 2013 г.

8. Както е показано на фигура 1, основните мерки, прилагани на европейските летища, са процедури за намаляване на шума. Освен това обаче често се използват експлоатационни ограничения. Следните ограничения са били въведени на оценените³ за този доклад 224 летища на ЕС: 116 забрани за нощни полети⁴, 52 пределни стойности на шума, 51 ограничения, насочени към отговарящите на стандарта за шум от „глава 3“ въздухоплавателни средства, 38 квоти за шум и 7 бюджета за шум.

Фигура 1: Преглед на настоящите свързани с шума ограничения на европейските (в ЕС и извън ЕС) летища



Източник: База данни на Боинг

Забележка:

APU: регулирано използване на спомагателната силова установка (за пускане на двигателите);
 NAP: план за действие срещу шума;
 Stg3-Ch3: постепенно извеждане от експлоатация на най-шумните въздухоплавателни средства, които отговарят само на стария стандарт за шум на ИКАО, посочен в глава 3 от съответното приложение на ИКАО.

- **Европейски разпоредби относно управлението на шума чрез експлоатационни ограничения**

9. Настоящото предложение цели да укрепи основната логика на балансирания подход на ИКАО, като усилва връзката между неговите стълбове и изясни различните етапи от процеса на вземане на решения, когато се обмислят експлоатационни ограничения.

³ Базата данни на Боинг „Летища с ограничения на шума“ е публично достъпна на: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Въпреки че едва 69 летища понастоящем са обхванати от директивата, повече летища ще попаднат в нейното приложно поле с повишения трафик, прогнозиран в бъдеще. Следователно е предоставен преглед на всички 224 летища.

⁴ При тях се ограничават операциите за определен период от време (свързани с шума ограничения на трафика).

10. При последователното прилагане на подхода следва да се определят най-рентабилните решения, съобразени със специфичната летищна ситуация. Методът за оценка също ще вземе надлежно под внимание последиците за цялата мрежа от мерките за намаляване на шума.
11. Настоящите правила обхващат около 70 европейски летища с повече от 50 000 движения на граждански дозвукови реактивни самолети в рамките на една календарна година.
- **Съгласуваност с политиката за гражданското въздухоплаване и с други цели на Съюза**
12. Настоящата инициатива е съобразена с другите части на европейската авиационна политика и с по-широките политики в областта на околната среда.
13. Европейската авиационна промишленост следва да нараства по устойчив начин, като се запазва подходящ баланс между икономическите, социалните и екологичните аспекти. Мерките за намаляване на шума могат значително да повлияят на капацитета на авиационната мрежа на земята и във въздуха. Предложенията ще осигурят повече съгласуваност между свързаните с шума действия, летищния капацитет и изискванията за ефикасност на полетите в рамките на единното европейско небе и прилагането на регламентиране на ефикасността на управлението на въздушното движение. Предложенията следват логиката на подхода „от врата до врата“.
14. Предложението ще допринесе за изработването на „национални планове за действие“ относно шума от въздушния трафик, които държавите-членки са длъжни да приемат въз основа на Директива 2002/49/ЕО.

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Консултация със заинтересованите страни

Методи на консултиране, основни целеви сектори и общ профил на участниците в консултацията

15. Най-засегнатите заинтересовани страни по отношение на шума и въздухоплаването са гражданите, живеещи около летищата, представени в местни групи, летищата, операторите на въздухоплавателни средства (с превоза на въздушни товари като специфична ниша), производителите на въздухоплавателни средства, местните органи (включително планиращите органи, които също така представляват по-широки икономически интереси) и независими съвети по въпросите на шума. С тези заинтересовани страни бяха проведени интензивни консултации:
 - през 2007 г. външният консултант събра отговорите на въпросници и проведе интервюта с широк кръг заинтересовани лица относно изпълнението на Директива 2002/30/ЕО;

- през 2008 г. Комисията организира открита консултация относно начините за изменение на директивата;
- през 2010 г. бе установена връзка с всички заинтересовани страни, които първоначално бяха допринесли за процеса на консултация, и кръгът от заинтересовани страни бе разширен.

Обобщение на отговорите

16. Държавите-членки подчертаха необходимостта да се запази гъвкавостта при оценката на свързаните с шума проблеми и да се предвидят преходни мерки, за да се избегне дублиране на усилията (напр. повторно използване на екологични оценки), и да се прецизира връзката между двете директиви 2002/30/ЕО и 2002/49/ЕО, така че едни и същи оценки да могат да отговарят на критериите и на двете. Те посочиха и нуждата да се обърне на международния контекст във връзка с използването на методите и мерките.
17. Представителите на местните групи, а именно Федерацията по въздухоплаване и околна среда, представляваща групи за действие във връзка с шума и околната среда от Обединеното кралство, Франция и Германия, подчертаха необходимостта от подходящо регламентиране (т.е. без да се разчита единствено на насоки) въз основа на шумозащитния праг, както и основната роля на експлоатационните ограничения за подобряване на положението с шумовото замърсяване и стимулите за замяна на най-шумните въздухоплавателни средства. Те препоръчаха и да се разшири определението за слабо съобразените въздухоплавателни средства, така че то да има реално влияние.
18. Операторите⁵, а именно Асоциацията на европейските авиокомпани, представляваща традиционните авиокомпани, и Европейската асоциация на дружествата за експресни услуги, заявиха, че принципите на балансирания подход на ИКАО следва да бъдат правилно прилагани (при съобразяване с условията на всяко летище); че тези експлоатационни ограничения следва да се използват за смекчаване на идентифицирани проблеми с шума и като крайна мярка; че методът следва да осигури най-рентабилните мерки; и че планирането на използването на територията ще бъде включено в решенията относно експлоатационните ограничения. Операторите поискаха също така по-нататъшно изясняване на директивата и отново изтъкнаха необходимостта да се обмисли изменение на определението за слабо съобразени въздухоплавателни средства въз основа на международните правила, за да се избегнат изкривявания на пазара. В случай че се счете за нужно приемането на нормативен акт, операторите изразиха предпочитание за регламент вместо за директива.

⁵ Въпреки че това е декларирано от АЕА, нейната позиция следва да отговаря на тази на всички оператори, а именно ERA (регионални компании), IACA (туристически компании) и ELFAA (нискотарифни компании), тъй като те са засегнати по сходен начин. Само IACA може да осъществява относително повече нощни полети за своите дейности.

19. Летищата⁶, представлявани от ACI, подчертаха, че следва да бъде използван пълният кръг от мерки на балансирания подход и че има възможност да се разшири определението за слабо съобразени въздухоплавателни средства.
20. Френският независим съвет по шума (ACNUSA)⁷ пледираше за разширяване на определението за слабо съобразени въздухоплавателни средства, използване на параметри, които действително да отразяват мнението на засегнатото население, подобро моделиране на летищния шум и по-системно използване на по-безшумни работни процедури, като подхода за кацане с постоянно снижение.
21. Аеронавтиката е особено ангажирана в разработването на нови стандарти за шума в рамките на техническите работни групи на ИКАО и се съсредоточава върху необходимостта да се отчитат взаимозависимостите между потенциално противоречиви цели като намаляването на емисиите на шум и CO₂ и дългосрочната цел за разработване на стандарти, като стандартите трябва да се определят успоредно с развитието на технологичната постижимост, както и стойността на флота по време на експлоатационния период на въздухоплавателното средство и следва да бъдат неутрални по отношение на конкуренцията.
22. Накрая местните органи — членове на Конференцията на летищните региони, които отговарят най-вече за използването на територията, изясниха подхода си от гледна точка на екологичния капацитет на даден регион, който включва планирането на използване на територията, използването на подходящи показатели, процес на медиация, и нужда от по-добро интегриране на изискванията на Директивата относно шума в околната среда с Директивата за шума на летищата (2002/30/ЕО).
23. Като цяло предложенията по принцип са близки до гледните точки, изразени по време на консултацията. Официалните предложения ще подчертаят взаимозависимостта между различните мерки за намаляване на шума, измежду които свързаните с шума експлоатационни ограничения не следва да се разглеждат на първо място, но при необходимост следва да се отчитат като важен и допълващ принос в по-широката комбинация от рентабилни мерки. Определението за слабо съобразени въздухоплавателни средства също е направено по-стриктно, така че компетентните органи отново имат на разположение ефикасен инструмент за намаляване на шума.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Засегнати научни/експертни области

24. Бе извършено проучване на общия контекст, за да се осигури количествен и качествен анализ на въздействието от това преразглеждане. Освен това Евроконтрол предостави по-нова и подробна информация за броя полети, извършвани от слабо съобразени въздухоплавателни средства.

⁶ Международният съвет на летищата (ACI) има специална работна група по въпроса.

⁷ ACNUSA (заедно с нейната сродна организация от Валония) е уникален форум за третиране чрез консултантски капацитет на вредните въздействия от шума независимо от органите и летищата.

Използвана методология

25. Консултантът организира интензивна консултация основно под формата на разговори с различните заинтересовани страни, както и на документно проучване. Освен това Евроконтрол осигури актуални данни от съответните информационни банки.

Обобщение на получените и използвани становища

26. Основните заключения са, че директивата, въпреки признатата ѝ стойност за прекратяване на международен спор⁸ и въвеждане на компетентност на ЕС по отношение на експлоатационните ограничения, не е толкова ефективна за хармонизиране на процеса на вземане на решения, колкото се очакваше. Съществуваше необходимост от актуализация на директивата, за да се отчете променящият се състав на флота, да се укрепи връзката между различните елементи на балансирания подход и да се въведат нови правни инструменти за управление на шума като Директивата относно шума в околната среда (2002/49/ЕО), разработването на нови стандарти за шума или Регламента за ефикасност на единното европейско небе.

Използвани средства за запознаване на обществеността с експертните становища

27. Пълният доклад от проучването бе публикуван на уебсайта на ГД „Мобилност и транспорт“.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Обобщение на предлаганите мерки

28. Предложението въвежда нов регламент, който да замени Директива 2002/30/ЕО. Този регламент пояснява и допълва изискванията на горепосочената директива.
1. Определяне на целите, за да се подчертае връзката с други елементи на балансирания подход и други инструменти за управление на шума от въздушния трафик.
 2. Определение на разпределянето на отговорностите.
 3. Списък на общите изисквания за управление на шума.
 4. Предоставяне на повече подробности относно процеса за оценка на шума.
 5. Определяне на заинтересованите страни, които да бъдат консултирани.
 6. Хармонизиране на данните и методите.
 7. Определяне на изискванията за уведомяването и въвеждането.

⁸ Европейските държави бяха заплашени от официална жалба в рамките на ИКАО.

8. Да се позволи да се адаптира към техническия прогрес позоваването на стандартите за шума чрез процедура на комитология.

9 Осигуряване на подкрепа за компетентните органи.

- **Правно основание**

Правното основание на предложението е член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

- **Принцип на субсидиарност**

29. Принципът на субсидиарност се прилага, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на Съюза. Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поотделно.

30. Целите на предложението ще бъдат постигнати по-добре чрез европейски действия поради следните причини:

31. Хармонизираният подход към свързаните с шума експлоатационни ограничения в рамките на процеса за управление на шума около летищата в Европа допринася за подобряване на екологичните показатели на операциите на въздушния транспорт и създава по-предвидима работна среда за авиокомпаниите и летищните оператори. Освен това хармонизираният метод за оценка би трябвало да намали риска от нарушения на конкуренцията между летищата или между авиокомпаниите и опасността от въвеждане на лоша практика, които могат да повлияят не само върху капацитета на съответното летище, но и върху ефикасността на цялата авиационна мрежа.

32. Такъв подход предлага по-рентабилни решения на екологичните проблеми около летищата и при него се избягва налагането на множество различни изисквания за шума на операторите, които по определение работят в международна мрежа.

- **Принцип на пропорционалност**

33. Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност. Един регламент стриктно хармонизира метода за следване и същевременно позволява на държавите-членки да вземат предвид специфичното положение на всяко летище с оглед да разработят подходящи решения на проблемите с шума на индивидуална основа. Предложенията не предопределят желаните екологични цели или предприеманите конкретни мерки.

- **Избор на инструменти**

34. Предложен инструмент: регламент.

35. Други средства не биха били подходящи поради следните причини.

- Предмет на регламента е методът за оценка на шума. Само регламент гарантира пълното хармонизиране на този метод.

- Предложеният метод за оценка е достатъчно гъвкав, за да е приложим към положението на всяко летище и не предопределя желаното ниво на защита, което държавите-членки желаят да гарантират на своите граждани, или конкретния подбор на рентабилни мерки.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

36. Предложението няма допълнително отражение върху европейския бюджет. Разходите, свързани с правото на надзор, не водят до допълнителни разходи в сравнение със сегашната финансова тежест за наблюдението на прилагането на съществуващото законодателство, включително възстановяването на разходите за заседанията на Комитета. Базите данни с информация за сертифициране на шума вече съществуват. Предложението въвежда по-официално позоваване, за да се осигурят качеството на данните и гарантираният достъп на заинтересованите страни. Накрая, настоящото предложение представлява неразделна част от работата по управлението на шума — със свързаните с нея бюджети, която вече е предприета в други области като разработването на правила за шума на ИКАО, единното небе и SESAR.

5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

- **Европейско икономическо пространство**
37. Предложеният акт урежда материя, свързана с Европейското икономическо пространство (ЕИП), поради което действието му следва да обхване ЕИП.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно определянето на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета

Европейският парламент и Съветът

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията¹,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите³,

в съответствие с обикновената законодателна процедура⁴,

като имат предвид, че:

- (1) Устойчивото развитие е основна цел на общата транспортна политика. Това изисква интегриран подход, целящ да се осигури едновременно ефективното функциониране на транспортните системи на Съюза и защитата на околната среда.
- (2) Устойчивото развитие на въздушния транспорт налага въвеждането на мерки, целящи намаляването на шумовото замърсяване, причинено от въздухоплавателните средства на летищата, където възникват особени проблеми с шума. Голям брой граждани на ЕС са изложени на високи нива на шум, което може да доведе до отрицателни последици за здравето.
- (3) След извеждане от експлоатация на най-шумните въздухоплавателни средства съгласно Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 март 2002 г. относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността⁵ и Директива 2006/93/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември

¹ ОВ С ..., ... г., стр.

² ОВ С ..., ... г., стр.

³ ОВ С ..., ... г., стр.

⁴ ОВ С ..., ... г., стр.

⁵ ОВ L85, 28.3.2002 г., стр. 40.

2006 г. относно регулирането на експлоатацията на самолети, предмет на част II, глава 3, том 1 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, второ издание (1988 г.)⁶, е нужна актуализация на нови мерки, за да могат органите да третираат проблемите с най-шумните въздухоплавателни средства, с цел да подобрят положението с шума около летищата в Съюза в рамките на международната рамка за балансиран подход към управлението на шума.

- (4) Резолюция A33/7 на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) въвежда концепцията за „балансиран подход“ към управлението на шума и установява съгласуван метод за справяне с шума от въздухоплавателните средства. „Балансираният подход“ на ИКАО следва да залегне в основата на регулирането на шума от въздухоплаването като глобална промишленост. Балансираният подход признава значението на съответните правни задължения, съществуващите споразумения, действащите закони и установените политики и не ги засяга. Включването на международните правила на балансирания подход в настоящия регламент следва значително да намали риска от международни спорове, в случай че превозвачи от трети държави бъдат засегнати от свързани с шума експлоатационни ограничения.
- (5) В доклада на Комисията до Съвета и Европейския парламент относно свързаните с шума експлоатационни ограничения на летищата в ЕС⁷ се подчертава необходимостта да се изясни в текста на директивата разпределението на отговорностите и точните задължения и права на заинтересованите страни по време на процеса за оценка на шума, така че да се гарантира, че са предприети рентабилни мерки за постигане на целите за намаляване на шума.
- (6) Въвеждането на експлоатационни ограничения от държавите-членки на летищата на Съюза за всеки случай поотделно, независимо че ограничава капацитета, може да допринесе за подобряване на положението с шума около летищата. Съществува възможност обаче да се наруши конкуренцията или да се възпрепятства общата ефикасност на авиационната мрежа на Съюза чрез неефикасно използване на съществуващия капацитет. Тъй като целите не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно могат да бъдат постигнати по-ефективно от Съюза посредством хармонизирани правила относно въвеждането на експлоатационни ограничения в рамките на процеса за управление на шума, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципите на субсидиарност, както е определено в член 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели. Такъв хармонизиран метод не налага качествени цели за шума, които продължават да произтичат от Директива 2002/49/ЕО или друга европейска, национална или местна нормативна уредба, и не предопределя конкретния подбор на мерките.

⁶ ОВ L 374, 27.12.2006 г.; стр. 1.

⁷ COM(2008) 66.

- (7) Независимо че оценките на шума следва да се осъществяват редовно, те следва да водят до допълнителни мерки за намаляване на шума, само ако целите за намаляване на шума не са постигнати чрез текущата комбинация от мерки за намаляване на шума.
- (8) Докато анализът на разходите и ползите предоставя показател за общите положителни икономически ефекти, като сравнява всички разходи и ползи, оценката на рентабилността се съсредоточава върху постигането на дадена цел по най-рентабилен начин, което изисква сравнение само на разходите.
- (9) Временното преустановяване на мерките за намаляване на шума е важно, за да се избегнат нежелани последици за авиационната безопасност, летищния капацитет и конкуренцията. Независимо че дадена процедура за обжалване на свързани с шума експлоатационни ограничения може да е свързана с целите за намаляване на шума, методите за оценка и подбора на рентабилните мерки, жалбата не води до временно преустановяване на тяхното прилагане. Поради това доста преди въвеждането на мерките Комисията следва бъде в състояние да използва правото на надзор и да преустанови временно мерките, за които се счита, че предизвикват нежелани или необратими последици. Ясно е, че временното преустановяването на действието следва да бъде в сила за ограничен период.
- (10) Оценките на шума следва да се основават на съществуващата налична информация и следва да се гарантира, че такава информация е надеждна и достъпна за компетентните органи и заинтересованите страни. Компетентните органи следва да въведат необходимите инструменти за наблюдение и правоприлагане.
- (11) Известно е, че държавите-членки са взели решения за свързаните с шума експлоатационни ограничения в съответствие с националното законодателство въз основа на национално признати методи за шума, които (все още) не съответстват напълно на метода, описан в авторитетния Доклад Дос 29 на Европейската конференция за гражданско въздухоплаване (ЕСАС) относно „Стандартен метод за изчисляване на шумовите изолинии около гражданските летища“, нито пък използват международно признати данни за шумовите характеристики на въздухоплавателните средства. Ефикасността и ефективността на експлоатационното ограничение обаче, заедно с ефикасността и ефективността на съответния план за действие, към който принадлежи ограничението, следва да се оценяват в съответствие с методите, предвидени в Дос 29 на ЕСАС и с балансирания подход на ИКАО. Съответно държавите-членки следва да адаптират своите оценки на експлоатационните ограничения в националното законодателство, за да постигнат пълно съответствие с Дос 29 на ЕСАС.
- (12) Централизирането на информацията за шума би намалило значително административната тежест за операторите на въздухоплавателни средства и летища. Тази информация понастоящем се предоставя и управлява на ниво на отделните летища. Тези данни трябва да бъдат предоставени на тяхно разположение за експлоатационни цели. Важно е да се използва банката с данни на Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) във връзка със сертифицирането на шумовите характеристики като

инструмент за валидиране на данните на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (наричана по-долу „Евроконтрол“) относно отделните полети. Такива данни вече се изискват системно за целите на управлението на потоците на въздушното движение, но трябва да бъдат уточнени за целта на настоящия регламент и за регламентиране на ефикасността на управлението на въздушното движение. Добрият достъп до валидирани данни за моделиране следва да подобри качеството на картографиране на шумовите изолинии на отделните летища и стратегическото картографиране в подкрепа на политическите решения.

- (13) С цел отразяване на непрекъснатия технически напредък на прилаганите в двигателя и корпуса технологии и на използваните за картографиране на шумовите изолинии методи, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с редовното актуализиране на стандартите за шум от въздухоплавателни средства, посочени в настоящия регламент, и позоваването на свързаните методи за сертифициране; със съответното изменение на определенията за слабо съобразени въздухоплавателни средства и граждански въздухоплавателни средства и актуализирането на препратката към метода за изчисляване на шумовите изолинии. От особено значение е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната работа, включително и на ниво експерти. При подготовката и изготвянето на делегирани актове Комисията следва да осигури своевременното и по съответстващ начин предаване на съответните документи едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
- (14) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията⁸.
- (15) Процедурата по консултиране следва да се използва за приемането на решения за изпълнение по отношение на това, дали държавите-членки, които планират да въведат експлоатационни ограничения, могат да продължат в тази насока, в случай че Комисията временно е преустановила въпросните експлоатационни ограничения, като се има предвид, че тези решения са само с ограничен обхват.
- (16) Предвид необходимостта от последователно прилагане на метода за оценка на шума в рамките на авиационния пазар на ЕС, с настоящия регламент се определят общите правила в областта на свързаните с шума експлоатационни ограничения. Във връзка с това Директива 2002/30/ЕО следва да бъде отменена,

⁸

ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет, цели и обхват

1. С настоящия регламент се определят правилата относно въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения по последователен начин при съобразяване с условията на всяко летище, с което да се способства за подобряване на положението с шума и за ограничаване или намаляване на броя на хората, сериозно засегнати от вредните въздействия на шума от въздухоплавателни средства, в съответствие с балансирания подход.
2. Целите на настоящия регламент са следните:
 - а) да се благоприятства постигането на конкретните цели за намаляване на шума в околната среда, както е предвидено в европейската, националната и местната нормативна уредба, както и да се оцени тяхната взаимозависимост с други екологични цели, на равнище на отделните летища;
 - б) да се позволи подборът на най-рентабилни мерки за намаляване на шума в съответствие с балансирания подход, за да се постигне устойчиво развитие на капацитета на летищната мрежа и на мрежата за управление на въздушното движение от гледна точка на подхода „от врата до врата“.
3. Настоящият регламент се прилага за въздухоплавателните средства на гражданското въздухоплаване.

Той не се прилага за въздухоплавателните средства, използвани за военни, митнически, полицейски или други подобни цели.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- (1) „летище“ означава летище, на което има повече от 50 000 движения на граждански въздухоплавателни средства за една календарна година (движение означава излитане или кацане), като се взема предвид средният брой на движенията през последните три календарни години преди оценката на шума;
- (2) „балансиран подход“ означава метод, при който кръгът от налични мерки, а именно намаляване на шума от въздухоплавателни средства при източника, планиране и управление на използването на територията, работни процедури и експлоатационни ограничения за намаляване на шума, се разглежда по последователен начин с оглед справяне с проблема

с шума по най-рентабилен начин, като се вземат предвид условията на всяко летище;

- (3) „въздухоплавателно средство“ означава въздухоплавателно средство с фиксирани крила с максимална сертифицирана излетна маса от 34 000 kg или повече или със сертифициран максимален капацитет за въпросния вид въздухоплавателни средства, позволяващ повече от 19 пътнически кресла с изключение на креслата, запазени за екипажа;
- (4) „слабо съобразено въздухоплавателно средство“ означава гражданско въздухоплавателно средство, което отговаря на граничните стойности за сертифициране в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (наричана по-долу „Чикагската конвенция“) с кумулативен марж по-малък от 10 EPNdB (ефективно доловими шумови децибели), като кумулативният марж е изразената в EPNdB стойност, получена чрез сумиране на индивидуалните маржове (т.е. разликите между сертифицираното ниво на шума и максимално допустимото ниво на шума) във всяка от трите референтни точки за измерване на шума, определени в том 1, част II, глава 4 от приложение 16 към Чикагската конвенция;
- (5) „свързано с шума действие“ означава всяка мярка, която оказва въздействие върху положението с шума около летищата, за която се прилагат принципите на балансирания подход на ИКАО, включително други неоперативни действия, които могат да засегнат редица хора, изложени на въздействието на шума от въздухоплавателни средства;
- (6) „експлоатационни ограничения“ означава свързано с шума действие, с което се ограничава достъпът или се намалява оптималното използване на капацитета на летище, включително експлоатационни ограничения, целящи извеждането от експлоатация на определени летища на слабо съобразените въздухоплавателни средства, както и експлоатационните ограничения с частичен характер, които засягат експлоатацията на граждански въздухоплавателни средства през даден времеви период.

Член 3

Компетентни органи

- 1. Държавите-членки определят компетентните органи, които отговарят за приемане на мерки по отношение на експлоатационните ограничения, както и независим апелативен орган.
- 2. Компетентните органи и апелативният орган са независими от всички организации, които биха могли да бъдат засегнати от свързани с шума действия.
- 3. Държавите-членки уведомяват Комисията за наименованията и адресите на определените компетентни органи и апелативния орган по параграф 1.

Общи правила за управление на шума от въздухоплавателни средства

1. Държавите-членки прилагат балансиран подход по отношение на управлението на шума от въздухоплавателни средства. За тази цел те:
 - а) оценяват шумовата обстановка на отделните летища;
 - б) определят целта за намаляване на шума в околната среда;
 - в) идентифицират наличните мерки за ограничаване на въздействието от шума;
 - г) оценяват вероятната рентабилност на наличните мерки;
 - д) подбират мерките;
 - е) провеждат прозрачни консултации със заинтересованите страни за предвидените действия;
 - ж) вземат решение за мерките и осигуряват достатъчна публичност;
 - з) изпълняват мерките; и
 - и) предвиждат механизъм за разрешаване на спорове.
 2. Когато предприемат свързано с шума действие, държавите-членки разглеждат следната комбинация от налични мерки с оглед определяне на най-рентабилната комбинация от мерки:
 - а) предвидимото въздействие от намаляването на шума от въздухоплавателни средства при източника;
 - б) планирането и управлението на използването на територията;
 - в) работните процедури за намаляване на шума;
 - г) не като първа стъпка, експлоатационните ограничения.
- Наличните мерки могат да включват извеждане от експлоатация на слабо съобразените въздухоплавателни средства, ако това се сметне за необходимо.
3. В рамките на балансирания подход държавите-членки могат да разграничат мерките за намаляване на шума в зависимост от вида въздухоплавателно средство, използването на пистите и/или обхванатия период от време.
 4. Без да се засяга параграф 3, експлоатационните ограничения под формата на извеждане от експлоатация на дадено летище на слабо съобразените въздухоплавателни средства не засягат гражданските дозвукови въздухоплавателни средства, които отговарят, съгласно оригиналното сертифициране или повторно сертифициране, на стандарта за шум в том 1, част II, глава 4 от приложение 16 към Чикагската конвенция.

5. Мерките или комбинациите от мерки, взети в съответствие с настоящия регламент за дадено летище, не са по-ограничаващи от необходимото за постигане на определените за това летище цели за намаляване на шума в околната среда. Експлоатационните ограничения са недискриминационни, по-специално въз основа на националността, идентичността или дейността на операторите на въздухоплавателни средства.
6. Мерките, предприети в съответствие с настоящия регламент, допринасят за „националните планове за действие“ по отношение на генерирания от въздушния трафик шум, както е посочено в член 8 от Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁹.

Член 5

Правила за оценка на шума

1. Компетентните органи редовно оценяват шумовата обстановка на летищата на тяхна територия в съответствие с изискванията на Директива 2002/49/ЕО и националната или местната нормативна уредба. Компетентните органи могат да искат подкрепа от органа за преглед на ефективността по член 3 от Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията¹⁰.
2. Компетентните органи използват метода, показателите и информацията, описани в приложение I, за оценката на настоящата и бъдещата шумова обстановка.
3. Когато оценката на шумовата обстановка покаже, че са необходими нови мерки, за да се постигне или поддържа нивото на целите за намаляване на шума, компетентните органи отчитат надлежно приноса на всеки вид мерки в рамките на балансирания подход в съответствие с приложение I.
4. Компетентните органи осигуряват на подходящото ниво създаването на форум за техническо сътрудничество между летищния оператор, оператора на въздухоплавателни средства и доставчика на аеронавигационно обслужване за действията, за които отговарят тези оператори, и като надлежно се отчита взаимозависимостта между мерките за намаляване на шума и за намаляване на емисиите. Членовете на този форум за техническо сътрудничество редовно се консултират с местните жители или техните представители и предоставят на компетентните органи техническа информация и препоръки относно мерките за намаляване на шума.
5. Компетентните органи оценяват рентабилността на новите мерки по параграф 3 в съответствие с приложение II. Минимално техническо изменение на съществуваща мярка без съществени отражения върху капацитета или дейностите не се счита за ново експлоатационно ограничение.

⁹ ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12.

¹⁰ ОВ L 201, 3.8.2010 г., стр. 1.

6. Компетентните органи организират процеса на консултации със заинтересованите страни своевременно и по същество, като гарантират откритост и прозрачност по отношение на данните и изчислителната методика. Заинтересованите страни имат най-малко три месеца преди приемането на новите мерки, за да предоставят коментари. Заинтересованите страни включват поне:
- а) представителите на местните жители, живеещи в близост до летищата, засегнати от шума от въздушния трафик;
 - б) съответните летищни оператори;
 - в) представителите на операторите на въздухоплавателни средства, които могат да бъдат засегнати от свързаните с шума действия;
 - г) съответните доставчици на аеронавигационно обслужване;
 - д) управителния орган на мрежата, определен в Регламент № 677/2011 на Комисията¹¹.
7. Компетентните органи проследяват и наблюдават прилагането на мерките за намаляване на шума и при необходимост предприемат действия. Те гарантират, че съответната информация редовно се предоставя на местните жители, живеещи в близост до летищата.

Член 6

Информация за шумовите характеристики

1. Решенията относно свързаните с шума експлоатационни ограничения се основават на шумовите характеристики на въздухоплавателното средство, определени чрез процедурата за сертифициране, проведена съгласно том 1 от приложение 16 към Чикагската конвенция, пето издание, юли 2008 г.
2. При поискване от страна на Комисията операторите на въздухоплавателни средства предоставят следната информацията относно шума във връзка със своите въздухоплавателни средства, които използват летища в Съюза:
 - а) номера на опашката на въздухоплавателното средство;
 - б) сертификата или сертификатите за шумовите характеристики на използваното въздухоплавателно средство, заедно със съответното действително максимално излетно тегло;
 - в) всяка промяна във въздухоплавателното средство, която влияе на неговите шумови характеристики;

¹¹ ОВ L 185, 15.7.2011 г., стр. 1.

- г) информация за шума от въздухоплавателното средство и за техническите му характеристики за целите на моделирането на шума.

За всеки полет, използващ летище в Съюза, операторите на въздухоплавателни средства предоставят използвания сертификат за шумовите характеристики и номера на опашката.

Данните се предоставят безплатно и в електронен вид, като се използва определеният формат, където е приложимо.

3. Агенцията проверява данните за шума и техническите характеристики на въздухоплавателното средство за целите на моделирането в съответствие с член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета¹².
4. Данните се съхраняват в централна база данни и се предоставят на компетентните органи, операторите на въздухоплавателни средства, доставчиците на аеронавигационно обслужване и летищните оператори за експлоатационни цели.

Член 7

Правила за въвеждането на експлоатационни ограничения

1. Преди въвеждането на експлоатационно ограничение компетентните органи изпращат на държавите-членки, Комисията и съответните заинтересовани страни предизвестие от шест месеца, чийто срок изтича най-малко два месеца преди установяването на координационните параметри за слотовете, определени в член 2, буква м) от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета¹³ за въпросното летище за съответния период от графика.
2. След оценката, извършена в съответствие с член 5, уведомлението за решението се придружава от писмен доклад, в който се обясняват причините за въвеждането на експлоатационното ограничение, определената за летището екологична цел, разгледаните мерки за изпълнението на тази цел, както и оценката на вероятната рентабилност на различните разгледани мерки, включително при необходимост тяхното трансгранично въздействие.
3. Когато експлоатационното ограничение се отнася до извеждане от експлоатация на дадено летище на слабо съобразени въздухоплавателни средства, не се позволяват нови услуги със слабо съобразени въздухоплавателни средства на същото летище за срок от шест месеца след уведомлението. Компетентните органи вземат решение относно годишния процент на извеждане от експлоатация на даденото летище на слабо съобразените въздухоплавателни средства от флота на засегнатите оператори, като надлежно вземат предвид възрастта на въздухоплавателните средства и състава на общия флот. Без да се засягат разпоредбите на член 4, параграф 3,

¹² ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

¹³ ОВ L 14, 22.1.1993 г.

този процент не надхвърля 20 % от флота от слабо съобразени въздухоплавателни средства на съответния оператор, обслужващи даденото летище.

4. Обжалването на решенията за свързани с шума експлоатационни ограничения се организира в съответствие с националното право.

Член 8

Развиващи се държави

1. Компетентните органи могат да освободят слабо съобразените въздухоплавателни средства, регистрирани в развиващи се държави, от свързаните с шума експлоатационни ограничения, при условие че:
 - а) на тези въздухоплавателни средства е издаден сертификат за шум, че отговарят на стандартите, определени в глава 3, том 1 от приложение 16 към Чикагската конвенция;
 - б) въздухоплавателните средства са били експлоатирани в Съюза през петгодишния период, предхождащ влизането в сила на настоящия регламент, били са регистрирани в съответната развиваща се държава и продължават да бъдат експлоатирани от физическо или юридическо лице, установено в същата държава.
2. Ако държава-членка предостави освобождаването, предвидено в параграф 1, тя незабавно уведомява компетентните органи на другите държави-членки и Комисията за предоставените от нея освобождавания.

Член 9

Освобождавания за експлоатацията на въздухоплавателни средства от изключителен характер

За всеки отделен случай компетентните органи могат да разрешат на летищата на тяхната територия индивидуална експлоатация на слабо съобразени въздухоплавателни средства, която не би могла да бъде осъществена въз основа на разпоредбите на настоящия регламент.

Освобождаването се ограничава до:

- а) въздухоплавателни средства, чиято експлоатация е от толкова изключителен характер, че не е разумно да не се предостави временно освобождаване;
- б) въздухоплавателни средства, извършващи нетърговски полети за целите на модифициране, ремонт или поддръжка.

Член 10

Право на надзор

1. При поискване от държава-членка или по своя собствена инициатива и без да се засягат текущите процедури за обжалване, Комисията може да извърши надзор над решение за експлоатационно ограничение преди неговото прилагане. Когато Комисията констатира, че решението не отговаря на изискванията, определени в настоящия регламент, или по друг начин противоречи на правото на Съюза, тя може временно да преустанови решението.
2. Компетентните органи предоставят на Комисията информацията, която доказва съответствието с настоящия регламент.
3. Комисията взема решение дали съответният компетентен орган може да въведе експлоатационното ограничение в съответствие с процедурата по консултиране, установена в член 13, параграф 2, като по-специално отчита критериите в приложение II. Комисията уведомява за решението си Съвета и съответната държава-членка.
4. Ако Комисията не вземе решение в срок от шест месеца, след като получи информацията по параграф 2, компетентният орган може да приложи планираното решение за оперативно ограничение.

Член 11

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 във връзка със:

- а) измененията на определенията на въздухоплавателни средства в член 2, точка 3 и на слабо съобразени въздухоплавателни средства в член 2, точка 4;
- б) измененията и актуализациите на стандартите за сертифициране на шума, предвидени в член 4 и член 8; и на процедурата за сертифициране, предвидена в член 6, параграф 1;
- в) измененията на метода и техническия доклад, определени в приложение I.

Член 12

Упражняване на делегирането

1. Правомощията за приемане на делегирани актове се предоставят на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Делегирането на правомощия по член 11 се дава за неопределен период от време, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.
3. Делегирането на правомощия по член 11 може да бъде оттеглено от Европейския парламент или от Съвета. С оттеглянето се прекратява делегирането на правомощия, посочено в това решение. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява едновременно Европейския парламент и Съвета за него.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 11, влиза в сила само в случай че нито Европейският парламент, нито Съветът са повдигнали възражения в срок от два месеца от уведомлението до тях за съответния акт, или ако преди този срок Европейският парламент и Съветът съвместно са уведомили Комисията, че са решили да не повдигат възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 13

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден по силата на член 25 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета¹⁴.

Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, когато в рамките на определения срок за предаване на становището председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета поиска това.

Член 14

Информация и преразглеждане

При поискване държавите-членки съобщават на Комисията информация относно изпълнението на настоящия регламент.

Най-късно 5 години след влизането в сила на настоящия регламент Комисията предоставя на Европейския парламент и на Съвета доклад за изпълнението му.

¹⁴ ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.

При необходимост докладът се придружава от предложения за преразглеждане на настоящия регламент.

Член 15

Отмяна

Директива 2002/30/ЕО се отменя, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Член 16

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент:
Председател

За Съвета:
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Оценка на шумовата обстановка на дадено летище

Методология:

1. Компетентните органи ще използват методи за оценка на шума, които са били разработени в съответствие с Доклад Дос 29 на ЕСАС „Доклад относно стандартен метод за изчисляване на шумовите изолинии около гражданските летища“, 3-то издание.

Показатели:

1. Въздействието на шума от въздушния трафик ще бъде описано поне по отношение на показателите за шум L_{den} и L_{night} , които са определени и изчислени в съответствие с приложение I към Директива 2002/49/ЕО.
2. Компетентните органи могат да използват допълнителни научно обосновани показатели за шум за отразяване на дискомфорта от шума от въздушния трафик.

Информация за управлението на шума:

1. Актуално състояние
 - 1.1 Описание на летището, съдържащо информация за неговия размер, разположение, околности, обем и състав на въздушния трафик.
 - 1.2 Описание на целите за устойчивост на околната среда за летището и националния контекст. Това ще включва описание на целите за шума от въздухоплавателни средства за летището.
 - 1.3 Подробности за шумовите изолинии за текущата и предходните години — включително оценка на броя на хората, засегнати от шума на въздухоплавателните средства.
 - 1.4 Описание на съществуващите и на планираните мерки за управление на шума от въздухоплавателните средства, които вече се прилагат в рамките на балансирания подход и тяхното въздействие и принос за шумовата обстановка, което ще включва:
 - 1.4.1. За намаляването при източника:
 - Развитие на въздухоплавателния флот и технологичните подобрения;
 - Специфични планове за модернизация на флота;
 - 1.4.2. За планирането и управлението на използването на територията:
 - Въведени инструменти за планиране като цялостно планиране и шумово зониране;

- Въведени мерки за намаляване, като например строителни правилници, програми за звукова изолация или мерки за намаляване на районите, в които използването на земята е деликатно;

- Процес на консултации относно мерките за използване на територията;

- Последващи мерки при застъпване на територии;

1.4.3. За оперативните мерки за намаляване на шума, доколкото тези мерки не ограничават капацитета на летището:

- Използване на преференциални писти за излитане и кацане;

- Използване на преференциални маршрути по отношение на шума;

- Използване на процедури за излитане и подход за намаляване на шума.

- Указване на степента, до която тези мерки са регулирани съгласно екологичните показатели, споменати в приложение I към Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията.

1.4.4. За експлоатационните ограничения:

- Използване на глобални ограничения като максимални стойности за броя на движенията или квоти за шум;

- Въведени финансови инструменти, като свързани с шума летищни такси;

- Използване на специфични за въздухоплавателните средства ограничения, като извеждането от експлоатация на слабо съобразени въздухоплавателни средства;

- Използване на частични ограничения, като се прави разграничаване между мерките през деня и през нощта.

2. Прогноза при липса на нови мерки

2.1 Описание на проектите за развитие на летището (ако има такива), които са вече одобрени и предвидени за реализиране, отнасящи се например до увеличаване на капацитета, удължаване на пистите и/или разширяване на терминалите, прогнозирания състав и увеличаване на трафика.

2.2 В случай на увеличаване на капацитета на летището представяне на предимствата, които този допълнителен капацитет предлага в рамките на авиационната мрежа и региона в по-широк смисъл.

2.3 Описание на въздействието върху положението с шума в случай, че не се вземат допълнителни мерки, и описание на вече предвидените мерки за подобряване на това въздействие за същия период.

2.4 Прогнозни шумови изолинии — включително оценка на броя на хората, за които е възможно да бъдат засегнати от шума от въздухоплавателни средства — разграничение на вече установените жилищни зони от новопостроените.

- 2.5 Оценка на последиците и на възможните разходи в случай, че не се предприеме никакво действие за намаляване на въздействието на повишения шум — ако това се очаква да се случи.
3. Оценка на допълнителните мерки
- 3.1 Очертаване на наличните допълнителни мерки и посочване на основните причини за техния подбор. Описание на мерките, избрани за по-задълбочен анализ, и информация за резултата от анализа на рентабилността, в частност разходите за въвеждането на тези мерки; броя на лицата, за които се очакват ползи, и срока; и класиране на конкретните мерките в зависимост от тяхната обща ефективност.
- 3.2 Преглед на възможните въздействия върху околната среда и конкуренцията в резултат на предложените мерки по отношение на други летища, оператори и заинтересовани лица.
- 3.3 Основанията за подбора на предпочетения вариант.
- 3.4 Нетехническо резюме.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Оценка на рентабилността на свързаните с шума експлоатационни ограничения

Рентабилността на предвидените свързани с шума експлоатационни ограничения ще се оценява, като надлежно се вземат предвид следните елементи, доколкото е възможно, в количествено измерение:

- 1) Очакваната полза от предвидените мерки за шума, сега и в бъдеще;
- 2) Безопасността на авиационните операции, включително риска за трети страни;
- 3) Капацитетът на летището;
- 4) Въздействието върху европейската авиационна мрежа.

Освен това компетентните органи могат надлежно да вземат под внимание следните фактори:

- 1) Здравето и безопасността на местните жители, живеещи в близост до летището;
- 2) Устойчивостта на околната среда, включително взаимозависимостите между шума и емисиите;
- 3) Прякото, непрякото и каталитичното въздействие върху заетостта.