



**СЪВЕТ НА  
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

**Брюксел, 26 март 2014 г.  
(OR. en)**

---

---

**Междуинституционално досие:  
2011/0398 (COD)**

---

---

**5560/2/14  
REV 2**

**AVIATION 15  
ENV 52  
CODEC 149  
PARLNAT 96**

**ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ**

---

Относно:           Позиция на Съвета на първо четене с оглед приемането на РЕГЛАМЕНТ  
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за определяне 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  
- Приета от Съвета на 24 март 2014 г.

---

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № .../2014  
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**от**

**за определяне 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**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,  
като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално  
член 100, параграф 2 от него,  
като взеха предвид предложението на Европейската комисия,  
след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,  
като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,  
като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,  
в съответствие с обикновената законодателна процедура<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ОВ С 181, 21.6.2012, стр. 173.

<sup>2</sup> ОВ С 227, 13.9.2012, стр. 110.

<sup>3</sup> Позиция на Европейския парламент от 12 декември 2012 г. [(ОВ ...)] (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 24 март 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник). Позиция на Европейския парламент от... [(ОВ...)] [(все още непубликувана в Официален вестник)].

като имат предвид, че:

- (1) Устойчивото развитие е основна цел на общата транспортна политика. То изисква интегриран подход, целящ да се осигури едновременно ефективното функциониране на транспортните системи на Съюза и опазването на околната среда.
- (2) Устойчивото развитие на въздушния транспорт изисква въвеждането на мерки, целящи намаляването на въздействието на шума от въздухоплавателни средства на летищата в Съюза. Тези мерки следва да доведат до подобряване на шумовата обстановка около летищата в Съюза, с цел да се запази или подобри качеството на живот за живеещите в близост граждани и да се насърчи съвместимостта между въздухоплавателните дейности и жилищните зони, по-специално що се отнася до нощните полети.
- (3) Резолюция А33/7 на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) въвежда концепцията за „балансиран подход“ към управлението на шума (наричан по-долу „балансираният подход“) и установява съгласуван метод за справяне с шума от въздухоплавателните средства. Балансираният подход следва да е в основата на регулирането на шума от въздухоплаването като глобален отрасъл. Балансираният подход признава значението на съответните правни задължения, съществуващите споразумения, действащите закони и установените политики и не ги засяга. Включването в настоящия регламент на международните правила на балансирания подход на ИКАО следва значително да намали риска от международни спорове, в случай че превозвачи от трети държави бъдат засегнати от свързани с шума експлоатационни ограничения.

- (4) След извеждането от експлоатация на най-шумните въздухоплавателни средства съгласно Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup> и Директива 2006/93/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup> е нужна актуализация на това как да се използват мерките за налагане на експлоатационни ограничения, за да могат органите да се справят с проблемите с използваните понастоящем най-шумни въздухоплавателни средства, така че да се подобри шумовата обстановка около летищата в Съюза в съответствие с международната рамка за балансирания подход.
- (5) В доклада на Комисията от 15 февруари 2008 г., озаглавен „Свързаните с шума експлоатационни ограничения на летищата в ЕС“, се подчертава, че е необходимо в текста на Директива 2002/30/ЕО да се изясни разпределението на отговорностите и точните права и задължения на заинтересованите лица в процеса на оценка на шума, така че да се гарантира, че са предприети разходно ефективни мерки за постигане на целите за намаляване на шума за всяко летище.

---

<sup>1</sup> 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 Общността (ОВ L 85, 28.3.2002 г., стр. 40).

<sup>2</sup> Директива 2006/93/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 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.) (ОВ L 374, 27.12.2006 г., стр. 1).

- (6) Въвеждането на експлоатационни ограничения от държавите членки на летищата в Съюза за всеки случай поотделно може да допринесе за подобряване на шумовата обстановка около летищата, независимо че ограничава капацитета. Възможно е обаче да се наруши конкуренцията или да се намали общата ефикасност на авиационната мрежа на Съюза чрез неефикасно използване на съществуващия капацитет. Тъй като предвидената в настоящия регламент конкретна цел за намаляване на шума не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а чрез хармонизирани правила относно процеса за въвеждане на експлоатационни ограничения в рамките на процеса за управление на шума, може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел. Този хармонизиран метод не налага качествени цели за шума, които продължават да произтичат от Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>, други приложими правила на Съюза или законодателство на отделните държави членки, и не предопределя конкретния подбор на мерките.
- (7) Настоящият регламент следва да се прилага само по отношение на държави членки, в които е разположено летище с повече от 50 000 движения на граждански въздухоплавателни средства за една календарна година, когато се разглежда възможността на това летище да се въведат свързани с шума експлоатационни ограничения.

---

<sup>1</sup> Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).

- (8) Настоящият регламент следва да се прилага за въздухоплавателните средства на гражданското въздухоплаване. Той следва да не се прилага за военни въздухоплавателни средства и за въздухоплавателни средства, използвани в митнически, полицейски и противопожарни операции. Освен това различни операции от изключителен характер като полетите по спешни хуманитарни причини или за търсене и спасяване при спешни ситуации, за оказване на медицинска помощ или помощ при бедствия следва да се изключат от обхвата на настоящия регламент.
- (9) Независимо че следва да се провеждат редовни оценки на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО, същите следва да водят до допълнителни мерки за намаляване на шума само ако целите за намаляване на шума не са постигнати чрез използваната комбинация от мерки за намаляване на шума, като се отчита очакваното развитие на летището. За летищата, на които е установен проблем с шума, допълнителните мерки за намаляване на шума следва да бъдат набелязани в съответствие с методиката по балансирания подход . За да се осигури широкото прилагане на балансирания подход в рамките на Съюза, се препоръчва този подход да се използва винаги когато това се счита за уместно от отделната засегната държава членка, дори в случаи извън обхвата на настоящия регламент. Свързани с шума експлоатационни ограничения следва да се въвеждат единствено в случай че други мерки от балансирания подход са недостатъчни за постигане на конкретните цели за намаляване на шума.
- (10) Докато анализът на разходите и ползите осигурява показател за общите положителни икономически ефекти, като сравнява всички разходи и ползи, оценката на разходната ефективност се съсредоточава върху постигането на дадена цел по най-ефективен от гледна точка на разходите начин, което изисква сравнение само на разходите. Настоящият регламент не следва да възпрепятства държавите членки да използват анализ на разходите и ползите, когато това е целесъобразно.

- (11) Трябва да се отчете значението на свързаните със здравето аспекти във връзка с проблемите с шума и следователно е важно тези аспекти да се вземат предвид по последователен начин на всички летища, когато се взема решение във връзка с целите за намаляване на шума, като се отчита наличието на общи правила на Съюза в тази област. Ето защо свързаните със здравето аспекти следва да се разглеждат в съответствие със законодателството на Съюза относно оценката на шумовото въздействие.
- (12) Оценките на шума следва да се основават на обективни и измерими критерии, които са общи за всички държави членки, и да използват съществуващата налична информация, като информацията, получена при прилагането на Директива 2002/49/ЕО. Държавите членки следва да гарантират, че тази информация е надеждна, че е получена по прозрачен начин и че е достъпна за компетентните органи и заинтересованите страни. Компетентните органи следва да въведат необходимите инструменти за наблюдение.
- (13) Компетентният орган, отговарящ за приемането на мерки относно свързаните с шума експлоатационни ограничения, следва да е независим от организациите, които участват с експлоатацията на летището, въздушния транспорт или аеронавигационното обслужване или които представляват интересите на такива организации или интересите на живеещите в близост до летището лица, които са засегнати от шума. От това не се следва да се разбира, че от държавите членки се изисква да изменят административните си структури и процедурите си за вземане на решения.

- (14) Отчита се, че държавите членки са взели решения относно свързаните с шума експлоатационни ограничения в съответствие с националното законодателство въз основа на национално признати методи, свързани с шума, които е възможно все още да не съответстват напълно на метода, описан в представителния доклад в документ № 29 на Европейската конференция за гражданско въздухоплаване, озаглавен „Стандартен метод за изчисляване на шумовите изолинии около гражданските летища“ (наричан по-долу „документ № 29 на ЕСАС“), или да не използват международно признати данни за шумовите характеристики на въздухоплавателните средства. Въпреки това ефикасността и ефективността на свързаното с шума експлоатационно ограничение следва да се оценяват в съответствие с методите, предвидени в документ № 29 на ЕСАС и с балансирания подход. Съответно държавите членки следва да адаптират своите оценки на експлоатационните ограничения в националното законодателство, така че да постигнат пълно съответствие с документ № 29 на ЕСАС.
- (15) Следва да се въведе ново, по-широко определение за експлоатационни ограничения в сравнение с Директива 2002/30/ЕО, за да се улесни внедряването на нови технологии и нови експлоатационни способности на въздухоплавателни средства и наземно оборудване. Прилагането му следва да не води до отлагане на въвеждането на експлоатационни мерки, които биха могли незабавно да смекчат въздействието на шума, без да изменят съществено експлоатационния капацитет на дадено летище. Следователно тези мерки следва да не се считат за нови експлоатационни ограничения.



- (16) Централизирането на информацията за шума би намалило значително административната тежест както за операторите на въздухоплавателни средства, така и за тези на летища. Понастоящем тази информация се предоставя и управлява на равнището на отделните летища. Тези данни трябва да бъдат предоставени на разположение на операторите на въздухоплавателни средства и на летищата за експлоатационни цели. Важно е да се използва банката с данни на Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) относно сертифицирането на шумовите характеристики като инструмент за валидиране на данните на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (наричана по-долу „Евроконтрол“) относно отделните полети. Тези данни вече се изискват системно за целите на централизираното управление на потоците, но понастоящем не са на разположение на Комисията и на Агенцията, като трябва да бъдат конкретизирани за целта на настоящия регламент и за регулиране на резултатите на управлението на въздушното движение. Добрият достъп до валидирани данни за моделиране, определени в съответствие с международно признати процеси и най-добри практики, следва да подобри качеството на картографирането на шумовите изолинии на отделните летища, така че да се подпомогне вземането на решения в тази област.
- (17) За да се избегнат нежелани последици за авиационната безопасност, летищния капацитет и конкуренцията, когато Комисията счита, че процесът, използван за въвеждане на свързани с шума експлоатационни ограничения, не отговаря на изискванията на настоящия регламент, тя следва да уведоми за това съответния компетентен орган. Съответният компетентен орган следва да разгледа уведомлението на Комисията и да информира Комисията за намерението си, преди да въведе експлоатационните ограничения.

- (18) За да се отчете балансираният подход, следва да се предвиди възможност за изключения, в особени случаи, за оператори от развиващи се трети държави, без които тези оператори биха понесли извънредни икономически затруднения. Изразът „развиващи се държави“ трябва да се тълкува в конкретния контекст на въздухоплаването и в никакъв случай не включва всички държави от международната общност, които биха могли да бъдат считани за такива при други обстоятелства. По-специално е необходимо да се гарантира, че всички изключения са съвместими с принципа на недискриминация.
- (19) 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 препратките към свързаните с тях методи за сертифициране, като когато е целесъобразно се отчитат промените в съответните документи на ИКАО, както и актуализирането на препратката към метода за изчисляване на шумовите изолинии, като когато е целесъобразно се отчитат промените в съответните документи на ИКАО. Освен това промените в документ № 29 на ЕСАС следва също да се вземат под внимание с цел технически актуализации чрез делегирани актове, когато е целесъобразно. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.

- (20) Въпреки че настоящият регламент изисква редовна оценка на шумовата обстановка на летищата, подобна оценка не налага непременно приемането на нови свързани с шума експлоатационни ограничения или прегледа на съществуващите такива. Ето защо настоящият регламент не налага изискване за преглед на свързани с шума експлоатационни ограничения, които вече са въведени към датата на влизането му в сила, включително на произтичащите от съдебни решения или от медиация на местно равнище. Минималните технически изменения на мерките без съществени отражения върху капацитета или дейностите не следва да се считат за нови свързани с шума експлоатационни ограничения.
- (21) Когато процесът на консултации, предхождащ приемането на свързано с шума експлоатационно ограничение, е започнал в рамките на Директива 2002/30/ЕО и все още е в ход към датата на влизане в сила на настоящия регламент, е целесъобразно окончателното решение да може да се вземе в съответствие с Директива 2002/30/ЕО, с оглед запазване на вече постигнатия в този процес напредък.
- (22) Предвид необходимостта от последователно прилагане на метода за оценка на шума в рамките на авиационния пазар на Съюза, с настоящия регламент се определят общите правила в областта на свързаните с шума експлоатационни ограничения.
- (23) Поради това Директива 2002/30/ЕО следва да бъде отменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## Член 1

### Предмет, цели и обхват

1. С настоящия регламент се определят правилата относно процеса, който трябва да се следва за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения по последователен начин, когато е установен проблем с шума, при съобразяване с условията на всяко летище, с което да се способства за подобряване на шумовата обстановка и за ограничаване или намаляване на броя на хората, сериозно засегнати от потенциално вредните въздействия на шума от въздухоплавателни средства, в съответствие с балансирания подход.
2. Целите на настоящия регламент са следните:
  - а) да се улесни постигането на конкретни цели за намаляване на шума, включително свързани със здравето аспекти, на равнището на отделните летища, като същевременно се спазват съответните правила на Съюза, по-специално предвидените в Директива 2002/49/ЕО, както и законодателството във всяка държава членка;
  - б) да се създадат условия за въвеждането на експлоатационни ограничения в съответствие с балансирания подход, за да се постигне устойчиво развитие на летището и капацитета 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 операции.

*Член 2*  
*Определения*

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „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 съответния тип въздухоплавателни средства, позволяващ 19 пътнически кресла или повече, в които не се включват креслата, запазени за екипажа;
- 2) „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 това се определя въз основа на средния брой на движенията през последните три календарни години преди оценката на шума;
- 3) „балансиран подход“ означава процесът, разработен от Международната организация за гражданско въздухоплаване , при който наборът от налични мерки, а именно намаляването на шума от въздухоплавателни средства при източника, планирането и управлението на използването на територията, работните процедури и експлоатационните ограничения за намаляване на шума, се взема предвид по последователен начин с оглед справяне с проблема с шума по най-ефективен от гледна точка на разходите начин, като се вземат предвид условията на всяко летище;

- 4) „слабо съобразено въздухоплатателно средство“ означава въздухоплатателно средство, което е сертифицирано в съответствие с граничните стойности, определени в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана на 7 декември 1944 г. (наричана по-долу „Чикагската конвенция“), с кумулативен марж по-малък от 8 EPNdB (ефективно доловими шумови децибели) през преходния период, който изтича на ... \*, и с кумулативен марж по-малък от 10 EPNdB2 след изтичането на преходния период, 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 3 от приложение 16 към Чикагската конвенция;
- 5) „свързано с шума действие“ означава всяка мярка, която оказва въздействие върху шумовата обстановка около летищата, за която се прилагат принципите на балансирания подход, включително други неоперативни действия, които могат да засегнат редица хора, изложени на въздействието на шума от въздухоплатателни средства;
- 6) „експлоатационни ограничения“ означава свързано с шума действие, с което се ограничава достъпът или се намалява експлоатационният капацитет на летище, включително експлоатационни ограничения, целящи извеждането от експлоатация на слабо съобразените въздухоплатателни средства на конкретни летища, както и експлоатационните ограничения с частичен характер, които се прилагат например през дадени часове от денонощието или само за определени писти на летището.

---

\* ОБ, моля да попълните датата - четири години след влизането в сила на настоящия регламент.

### *Член 3*

#### *Компетентни органи*

1. Всяка държава членка, в която е разположено летище по смисъла на член 2, точка 2, определя един или повече компетентни органи, които отговарят за процеса, който трябва да се следва при приемане на експлоатационни ограничения.
2. Компетентните органи трябва да са независими от всички организации, които биха могли да бъдат засегнати от свързани с шума действия. Тази независимост може да се постигне чрез разделение на функциите.
3. Държавите членки уведомяват своевременно Комисията за наименованията и адресите на определените компетентни органи по параграф 1. Комисията публикува тази информация.

### *Член 4*

#### *Право на обжалване*

1. Държавите членки гарантират правото на обжалване на експлоатационните ограничения, приети съгласно настоящия регламент, пред въззивна инстанция, различна от органа, приел съответното ограничение, в съответствие с националното законодателство и процедури.

2. Държавата членка, в която е разположено летище по смисъла на член 2, точка 2, уведомява своевременно Комисията за наименованието и адреса на определената въззивна инстанция по параграф 1 или, когато е целесъобразно, за механизмите, с които се гарантира определянето на такава инстанция.

#### *Член 5*

##### *Общи правила за управление на шума от въздухоплавателни средства*

1. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да се гарантира, че оценката на шумовата обстановка на отделните летища по смисъла на член 2, точка 2 се извършва в съответствие с Директива 2002/49/ЕО.
2. Държавите членки осигуряват възприемането на балансирания подход по отношение на управлението на шума от въздухоплавателни средства на летищата, на които е установен проблем с шума. За тази цел те гарантират, че:
  - а) е определена цел за намаляване на шума на това летище, като се вземат под внимание, когато е целесъобразно, член 8 и приложение V към Директива 2002/49/ЕО;
  - б) набелязани са наличните мерки за намаляване на въздействието от шума;
  - в) направена е цялостна оценка на вероятната разходна ефективност на мерките за ограничаване на шума;



- г) подбрани са мерки, които отчитат обществения интерес в областта на въздушния транспорт по отношение на перспективите на развитие на техните летища, без да се засяга безопасността;
- д) провеждат се прозрачни консултации със заинтересованите страни за предвидените действия;
- е) мерките се приемат и се осигурява достатъчно информация за тях;
- ж) мерките се прилагат; и
- з) предвиден е механизъм за разрешаване на спорове.

3. При предприемането на свързано с шума действие държавите членки осигуряват разглеждането на следната комбинация от налични мерки с оглед определяне на най-ефективната от гледна точка на разходите мярка или 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) прилагането на експлоатационни ограничения не като първа стъпка, а само след разглеждане на останалите мерки от балансирания подход.

Наличните мерки могат да включват извеждане от експлоатация на слабо съобразените въздухоплавателни средства, ако това е необходимо. Държавите членки или управляващите летищата органи, в зависимост от случая, могат да предлагат икономически стимули с цел да насърчат операторите на въздухоплавателни средства да използват по-безшумни въздухоплавателни средства през преходния период, посочен в член 2, точка 4. Тези икономически стимули трябва да съответстват на приложимите правила относно държавните помощи.

4. В рамките на балансирания подход мерките могат да бъдат разграничени в зависимост от типа въздухоплавателно средство, шумовите характеристики на въздухоплавателното средство, използването на летищните и аеронавигационните съоръжения, траекторията на полета и/или обхванатия период от време.
5. Без да се засяга параграф 4, експлоатационните ограничения, изразяващи се в извеждане от експлоатация на дадено летище на слабо съобразените въздухоплавателни средства, не трябва да засягат гражданските дозвукови въздухоплавателни средства, които съответстват, съгласно оригиналното сертифициране или повторно сертифициране, на стандарта за шум, определен в том 1, част II, глава 4 от приложение 16 към Чикагската конвенция.
6. Мерките или комбинациите от мерки, взети в съответствие с настоящия регламент за дадено летище, не трябва да са по-ограничаващи от необходимото за постигане на определените за това летище цели за намаляване на шума в околната среда. Експлоатационните ограничения трябва да са недискриминационни, по-специално от гледна точка на съображения, свързани с националната принадлежност или идентичност, и да са обективни.

*Член 6*  
*Правила за оценка на шума*

1. Компетентните органи осигуряват извършването на редовни оценки на шумовата обстановка на летищата, за които отговарят, в съответствие с Директива 2002/49/ЕО и законодателството, приложимо в отделните държави членки. Компетентните органи могат да искат подкрепа от органа за преглед на ефективността по член 3 от Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията<sup>1</sup>.
2. Ако в оценката по параграф 1 се посочва, че може да са необходими нови експлоатационни ограничения за справяне с проблема с шума на дадено летище, компетентните органи гарантират, че:
  - а) преди въвеждането на експлоатационни ограничения методите, показателите и информацията по приложение I се прилагат по такъв начин, че надлежно да се отчете приносът на всеки вид мерки в рамките на балансирания подход;
  - б) на подходящо равнище се установява техническо сътрудничество между операторите на летища, операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на аеронавигационни услуги за разглеждане на мерките за намаляване на шума. Компетентните органи гарантират също така, че с местните жители или техните представители и съответните местни власти се провеждат консултации, както и че им се предоставя техническа информация относно мерките за ограничаване на шума;

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията от 29 юли 2010 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции и за изменение на Регламент (ЕО) № 2096/2005 за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги (ОВ L 201, 3.8.2010 г., стр. 1).

- в) в съответствие с приложение II се прави оценка на разходната ефективност на всички нови експлоатационни ограничения. Минималните технически изменения на мерките без съществени отражения върху капацитета или дейностите не се считат за нови експлоатационни ограничения;
- г) процесът на консултации със заинтересованите лица, който може да бъде под формата на медиация, се организира своевременно и по същество, като се гарантират откритост и прозрачност по отношение на данните и изчислителните методики. Заинтересованите лица трябва са разполагат с най-малко три месеца преди приемането на новите експлоатационни ограничения, за да представят бележки. Заинтересованите лица включват най-малко:
  - i) местните жители, които живеят в близост до летището и които са засегнати от шума от въздушния трафик, или техни представители и съответните местни власти;
  - ii) представителите на местните предприятия, установени в близост до летището, чиито дейности са засегнати от въздушния трафик и експлоатацията на летището;
  - iii) съответните летищни оператори;
  - iv) представителите на операторите на въздухоплавателни средства, които могат да бъдат засегнати от свързаните с шума действия;
  - v) съответните доставчици на аеронавигационни услуги;

vi) управителния орган на мрежата по смисъла на Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията<sup>1</sup>;

vii) когато е приложимо, определения координатор на слотове.

3. Компетентните органи проследяват и наблюдават прилагането на експлоатационните ограничения и при необходимост предприемат действия. Те гарантират, че съответната информация се предоставя безплатно и че е лесно и бързо достъпна за местните жители, живеещи в близост до летищата, и за съответните местни власти.

4. Съответната информация може да включва:

- а) при спазване на националното право — информация относно предполагаеми нарушения поради промени в полетните процедури от гледна точка на тяхното въздействие и на причините, поради които тези промени са направени;
- б) общите критерии, прилагани при разпределянето и управлението на трафика на всяко летище, доколкото тези критерии могат да имат въздействие върху околната среда или шума; и
- в) данни, събрани от шумоизмерващи системи, ако има такива.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията от 7 юли 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010 (ОВ L 185, 15.7.2011 г., стр. 1).

*Член 7*

*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, шесто издание от март 2011 г.
2. При поискване от страна на Комисията операторите на въздухоплавателни средства предоставят следната информацията относно шума във връзка с въздухоплавателните средства, които експлоатират на летища в Съюза:
  - а) националност и регистрационен номер на въздухоплавателното средство;
  - б) документацията относно шумовите характеристики на използваното въздухоплавателно средство, заедно със съответното максимална излетна маса;
  - в) всякакви промени във въздухоплавателното средство, които влияят на неговите шумови характеристики и са посочени в документацията относно шумовите характеристики.

3. По искане на Агенцията притежателите на сертификат за тип въздухоплавателно средство или на допълнителен сертификат за тип въздухоплавателно средство, издаден в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>, както и физическите или юридическите лица, които отговарят за експлоатацията на въздухоплавателно средство, за което не е издаден сертификат за тип съгласно посочения регламент, предоставят информация за шумовите и техническите характеристики на въздухоплавателните средства за целите на моделирането на шума. Агенцията конкретизира изискваните данни, както и графика, формата и начина за тяхното предоставяне. Агенцията проверява получената информация за шумовите и техническите характеристики на въздухоплавателните средства за целите на моделирането на шума и я предоставя на разположение на други лица за същите цели.
4. Данните, посочени в параграфи 2 и 3 от настоящия член, се ограничават само до необходимото и се предоставят безплатно и в електронен вид, като се използва определеният формат, когато е приложимо.
5. Агенцията проверява данните за шумовите и техническите характеристики на въздухоплавателното средство за целите на моделирането във връзка със своите задачи, изпълнявани в съответствие с член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
6. Данните се съхраняват в централна база данни и се предоставят на компетентните органи, операторите на въздухоплавателни средства, доставчиците на аеронавигационни услуги и летищните оператори за експлоатационни цели.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1).

## Член 8

### Правила за въвеждането на експлоатационни ограничения

1. Преди въвеждането на експлоатационно ограничение компетентните органи изпращат на държавите членки, Комисията и съответните заинтересовани лица шестмесечно предизвестие, чийто срок трябва да изтича най-малко два месеца преди установяването на координационните параметри за слотовете по смисъла на член 2, буква м) от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета<sup>1</sup> за въпросното летище за съответния период от графика.
2. Въз основа на оценката, извършена в съответствие с член 6, уведомлението се придружава от писмен доклад в съответствие с изискванията по член 5, в който се обясняват причините за въвеждането на експлоатационното ограничение, определената за летището цел за намаляване на шума, разгледаните мерки за постигането на тази цел, както и оценката на вероятната разходна ефективност на различните разгледани мерки, включително при необходимост — трансграничното им въздействие.
3. По искане на държава членка или по своя инициатива Комисията може в срок от три месеца от датата на получаване на уведомлението по параграф 1 да направи преглед на процеса за въвеждане на експлоатационно ограничение. Когато Комисията счита, че въвеждането на свързано с шума експлоатационно ограничение не следва процеса, предвиден в настоящия регламент, тя може да уведоми за това съответния компетентен орган. Съответният компетентен орган разглежда уведомлението на Комисията и информира Комисията за намерението си, преди да въведе експлоатационното ограничение.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).



4. Когато експлоатационното ограничение се отнася до извеждане от експлоатация от дадено летище на слабо съобразени с изискванията въздухоплавателни средства, на същото летище не се допуска предоставянето на допълнителни услуги, надвишаващи броя на движенията със слабо съобразеното въздухоплавателно средство през съответстващия период на предходната година, шест месеца след уведомлението, посочено в параграф 1. Държавите членки гарантират, че компетентните органи вземат решение относно годишния процент на намаляване на броя на движенията на даденото летище на слабо съобразените въздухоплавателни средства на засегнатите оператори, като надлежно отчитат възрастта на въздухоплавателните средства и състава на общия флот. Без да се засяга член 5, параграф 4, този процент не може да надхвърля 25 % от броя на движенията на слабо съобразени въздухоплавателни средства на съответния оператор, обслужващи даденото летище.

#### *Член 9*

#### *Развиващи се държави*

1. С цел да се избегнат извънредни икономически затруднения компетентните органи могат да освободят от спазването на свързаните с шума експлоатационни ограничения слабо съобразените въздухоплавателни средства, регистрирани в развиващи се държави, при пълно зачитане на принципа на недискриминация, при условие че тези въздухоплавателни средства:
- а) имат сертификат за шум съгласно стандартите, определени в глава 3, том 1 от приложение 16 към Чикагската конвенция;
  - б) са били в експлоатация в Съюза през петгодишния период, предхождащ влизането в сила на настоящия регламент,
  - в) са били регистрирани в съответната развиваща се държава през този петгодишен период, както и

- г) продължават да се експлоатират от физическо или юридическо лице, установено в същата държава.
2. Когато държава членка предостави освобождаването, предвидено в параграф 1, тя незабавно уведомява за това компетентните органи на другите държави членки и Комисията.

### *Член 10*

#### *Освобождаване на въздухоплавателни операции с изключителен характер*

След преценка на всеки отделен случай компетентните органи могат да разрешат на летищата, за които отговарят, отделни операции със слабо съобразени въздухоплавателни средства, които при други обстоятелства не биха могли да бъдат осъществени съгласно настоящия регламент.

Освобождаването се ограничава до:

- а) операции, които имат толкова изключителен характер, че не е разумно да не се предоставя временно освобождаване, което включва полетите за предоставяне на хуманитарна помощ; или
- б) нетърговски полети с цел поправка, ремонт или поддръжка.

## *Член 11*

### *Делегирани актове*

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

- а) техническите актуализации на стандартите за сертифициране на шума, предвидени в член 5, параграф 5 и член 9, параграф 1, буква а), и на процедурата за сертифициране, предвидена в член 7, параграф 1;
- б) техническите актуализации на методиката и показателите, изложени в приложение I.

Тези актуализации имат за цел отчитането на промените в съответните международни правила, когато е приложимо.

## *Член 12*

### *Упражняване на делегирането*

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 11, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ...\* . Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 11, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. 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 действителността на делегираните актове, които вече са в сила
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 11, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

---

\*

ОВ: моля да попълните датата на влизане в сила на настоящия регламент.

### *Член 13*

#### *Информация и преразглеждане*

При поискване държавите членки предоставят на Комисията информация относно прилагането на настоящия регламент.

Най-късно до ...\* Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за неговото прилагане.

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

### *Член 14*

#### *Съществуващи експлоатационни ограничения*

Свързаните с шума експлоатационни ограничения, които вече са били въведени към ...\*\*, се запазват докато компетентните органи не решат да ги преразгледат в съответствие с настоящия регламент.

### *Член 15*

#### *Отмяна*

Директива 2002/30/ЕО се отменя, считано от ...\*\*.

---

\* ОВ: моля въведете дата: пет години след влизането в сила на настоящия регламент.

\*\* ОВ: моля въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент.

*Член 16*

*Преходни разпоредби*

Независимо от член 15 от настоящия регламент, свързаните с шума експлоатационни ограничения, приети след ...<sup>\*</sup>, могат да бъдат приети в съответствие с Директива 2002/30/ЕО, когато процесът на консултации, предхождащ тяхното приемане, е бил в ход към тази дата и при условие че тези ограничения се приемат най-късно една година след тази дата.

*Член 17*

*Влизане в сила*

Настоящият регламент влиза в сила на ....<sup>\*\*</sup>.

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

Съставено в .... на

*За Европейския парламент*

*Председател*

*За Съвета*

*Председател*

---

\*

ОВ: моля въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент.

\*\*

ОВ: моля въведете дата: 24 месеца след датата на публикуването на настоящия регламент в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### Оценка на шумовата обстановка на летищата

#### Методика:

1. Компетентните органи осигуряват използването на методите за оценка на шума, които са разработени в съответствие с доклада в документ № 29 на Европейската конференция за гражданско въздухоплаване, озаглавен „Стандартен метод за изчисляване на шумовите изолинии около гражданските летища“, 3-то издание.

#### Показатели:

1. Въздействието на шума от въздушния трафик се описва най-малко 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. Могат да се използват допълнителни показатели за шум, определени на обективна основа.

#### 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, свързани с околната среда, установени за летището и за националния контекст. Това включва описание на целите за намаляване на шума от въздухоплавателни средства за летището.
- 1.3 Подробни данни за шумовите изолинии за съответните предходни години — включително оценка на броя на хората, засегнати от шума на въздухоплавателните средства, направена в съответствие с приложение II към Директива 2002/49/ЕО.
- 1.4 Описание на съществуващите и планираните мерки за управление на шума от въздухоплавателните средства, които вече се прилагат в рамките на балансирания подход, и тяхното въздействие над шумовата обстановка и принос във връзка с това, като се посочва:
- 1.4.1 За намаляването при източника:
- а) информация относно въздухоплавателния флот към момента и очакваните технологични подобрения;
  - б) конкретни планове за модернизация на флота.
- 1.4.2 За планирането и управлението на използването на територията:
- а) въведени инструменти за планиране, като цялостно планиране и шумово зонироване;
  - б) въведени мерки за ограничаване на въздействието, например строителни правилници, програми за звукова изолация или мерки за намаляване на зоните със земеползване от чувствителен характер;
  - в) процес на консултации относно мерките за използване на територията;
  - г) наблюдение за случаи на неправомерно навлизане.



- 1.4.3 За експлоатационните мерки за намаляване на шума, доколкото тези мерки не ограничават капацитета на летището:
- а) използване на преференциални писти за излитане и кацане;
  - б) използване на преференциални маршрути по отношение на шума;
  - в) използване на процедури за излитане и подход за намаляване на шума;
  - г) указване на степента, до която тези мерки са регулирани съгласно показателите за околната среда, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 691/2010.
- 1.4.4 За експлоатационните ограничения:
- а) използване на глобални ограничения, например максимални стойности за броя на движенията или квоти за шум;
  - б) използване на конкретни за отделни въздухоплавателни средства ограничения, като извеждането от експлоатация на слабо съобразени въздухоплавателни средства;
  - в) използване на частични ограничения, като се прави разграничение между мерките, приложими през деня и през нощта.
- 1.4.5 Въведените финансови инструменти, като свързани с шума летищни такси.

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, свързани например с увеличаване на капацитета, удължаване на пистите и/или разширяване на терминалите, прогнози за кацанията и излитанията, прогнозирания състав и увеличаване на трафика, както и подробно проучване на въздействието върху околните райони от шума, свързан с увеличаването на капацитета, удължаването на пистите, разширяването на терминалите и промяната на траекториите на полетите и на маршрутите за кацане и излитане.
  - 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 шумовата обстановка, 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, които е възможно да бъдат засегнати от шума от въздухоплавателни средства — разграничаване между трайно установените жилищни зони, новопостроените или планирани такива и планираните бъдещи жилищни зони, за които вече е дадено разрешение от компетентните органи.
  - 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 допълнително анализиране, и информация за резултата от анализа на разходната ефективност, по-специално разходите за въвеждането на тези мерки; броя на лицата, за които се очакват ползи, и сроковете; 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 избора на предпочетения вариант.
  - 3.4 Нетехническо резюме.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

Оценка на разходната ефективност на свързаните с шума експлоатационни ограничения

Разходната ефективност на планираните свързани с шума експлоатационни ограничения се оценява, като надлежно се вземат предвид следните елементи, доколкото е възможно, в количествено измерение:

- 1) очакваната полза за шума от предвидените мерки, сега и в бъдеще;
- 2) безопасността на авиационните операции, включително рисковете за трети лица;
- 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 или каталитичното въздействие върху заетостта и икономиката.

---