



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 15.2.2008
KOM(2008) 66 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

Provozní omezení ke snížení hluku na letištích v EU

(Zpráva o uplatňování směrnice 2002/30/ES)

1. ÚVOD

Od doby, kdy se v šedesátých a sedmdesátých letech minulého století rozšířilo používání proudových letadel, se jejich hluk stal pro obyvatele v okolí letišť citlivou záležitostí. To přimělo vlády a výrobní odvětví k tomu, aby neustále usilovaly o snížení úrovně hlučnosti letadel, a to zejména uzavřením dohody na světové úrovni (Mezinárodní organizace pro civilní letectví, ICAO) o zavádění stále přísnějších norem – tento proces vedl k definici tzv. norem kapitoly 2, 3 a 4 pro letadla. Výsledkem je, že dnešní osobní proudová letadla jsou podstatně tišší než jejich předchůdci.

Na základě dohody, dosažené v rámci ICAO, o zákazu starších a hlučnějších proudových letadel kapitoly 2, nabyt v dubnu 2002 účinku naprostý zákaz letadel kapitoly 2 v EU.

V červnu 2001 přijala rada organizace ICAO novou normu pro vydávání osvědčení (kapitola 4 přílohy 16 svazku 1 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví), v níž jsou stanoveny normy pro hlučnost nových letadel uvedených do provozu po 1. lednu 2006, nebyl však vypracován žádný harmonogram, podle nějž by byla z provozu postupně vyřazena letadla kapitoly 3.

Neexistence takového harmonogramu je příčinou dodatečného tlaku na zavádění provozních omezení, která by snížila hlučnost na letištích. Byly zpřísněny normy hlučnosti jednotlivých letadel, ale stále intenzivnější a pravidelnější letecká doprava na rostoucím počtu letišť vzbuzuje u místních obyvatel obavy. Výsledkem jsou požadavky, aby byla na jednotlivých letištích zavedena doplňující provozní omezení, která omezí dopad hluku letadel během nejcitlivějších období (večer, v noci a o víkendu), nebo používání starších a hlučnějších letadel, jež podmínkám v kapitole 3 téměř nevyhovují.

Dne 26. března 2002 přijalo Společenství směrnici 2002/30/ES o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství¹. Tato směrnice umožňuje členským státům, aby na jednotlivých letištích zavedly nová provozní omezení, a to zejména u letadel, která téměř vyhovují podmínkám v kapitole 3, pokud tak učiní v souladu s tzv. „vyváženým přístupem“ stanoveným v rezolucích shromáždění ICAO A33-7 a A35-5. Ve stejném roce přijala EU směrnici 2002/49/ES², která vyžaduje, aby byly vypracovány strategické hlukové mapy a akční plány pro okolí hlavních civilních letišť³ a pro aglomerace s více než 100 000 obyvateli, aby se předešlo či zabránilo škodlivým účinkům (včetně obtěžování hlukem) způsobeným hlučností letecké dopravy, nebo aby se tyto účinky zmírnily. V roce 2009 předložil Komise Evropskému parlamentu a Radě samostatnou zprávu o provádění této směrnice. V roce 2006 přijala EU obnovenou strategii pro udržitelný rozvoj⁴, jejímž cílem je „snížení hluku dopravy, a to jak u zdroje, tak prostřednictvím zmírňujících opatření s cílem zajistit, aby celková úroveň hluku, jemuž jsme vystaveni, měla co nejmenší vliv na zdraví“.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství, Úř. věst. L 85, 28.3.2002, s. 40.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

³ Do oblasti působnosti směrnice 2002/49/ES v současnosti spadá 76 letišť určených členskými státy.

⁴ Rada Evropské unie, dokument 10117/06, 9. června 2006.

Podle článku 14 směrnice 2002/30/ES předloží Komise nejpozději do pěti let po vstupu této směrnice v platnost Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování uvedené směrnice. Rovněž stanoví, že by zpráva Komise měla být případně doplněna návrhy na přezkoumání směrnice. Hlavním cílem této zprávy je určit, v jaké míře byly cíle uvedené směrnice splněny a jak dalece pokročilo její uplatňování. Proto obsahuje posouzení účinnosti směrnice, ve kterém se snaží zejména určit, zda je třeba pozměnit stávající definici letadel téměř vyhovujících předpisům stanovenou v čl. 2 písm. d) (tj. letadel, která splňují hodnoty pro vydání osvědčení stanovené v hlavě 3 kumulativní mezní hodnotou nepřesahující 5 EPNdB⁵ – tzv. letadla „minus 5“) ve prospěch přísnějších požadavků.

Zpráva obsahuje také posouzení vývoje hlukové situace ve Společenství od roku 2002, aby byla tato debata začleněna do souvislosti a aby bylo zřejmé, do jaké míry přispěl právní rámec uvedené směrnice ke zmíněnému vývoji. Tato práce hodnotí výsledky z hlediska množství i kvality a vyžádala si podrobný soupis opatření, která byla na letištích na základě uvedené směrnice přijata nebo jsou plánována.

2. VYVÁŽENÝ PŘÍSTUP

Směrnice od členských států vyžaduje, aby přijaly „vyvážený přístup řešení problému hluku z provozu letišť“ (čl. 4 odst. 1). „Vyváženým přístupem“⁶ se rozumí „přístup, kdy členské státy posuzují možná opatření k řešení problému hluku z provozu letiště na svém území, zejména očekávaný účinek snížení hluku letadel u zdroje, územního plánování a správy, méně hlučných provozních postupů a provozních omezení“ (čl. 2 písm. g)).

Cílem uvedené směrnice je určit okolnosti, za nichž mohou členské státy v souladu s pokyny organizace ICAO zavádět omezení pro letadla, která téměř splňují předpisy, a zároveň společně bránit zhoršování hlukové situace a snažit se omezit nebo snížit počet osob, které jsou výrazně ovlivněny škodlivými účinky hluku letadel.

V reakci na stížnosti některých členů organizace ICAO, pokud jde o nařízení (ES) č. 925/1999⁷ (tzv. nařízení o tlumičích hluku), bylo mezinárodně uznáno právo jednotlivých letišť omezovat v rámci vyváženého přístupu provoz letadel kapitoly 3, která téměř vyhovují předpisům. Uvedené nařízení zakázalo ve Společenství letadla, jimž bylo znovu vydáno osvědčení o splnění norem kapitoly 3 pouze proto, že používají tlumiče hluku. Bylo zrušeno zároveň se vstupem směrnice v platnost, neboť tato směrnice členským státům umožnila, aby na jednotlivých letištích zakázaly letadla, která téměř splňují předpisy.

3. VÝKLAD SMĚRNICE

Z reakcí 52 letišť⁸ je zřejmé, že si všechna letiště směrnicí nevykládají stejně.

⁵ Decibely skutečně vnímaného hluku.

⁶ Viz čl. 2 písm. g) směrnice 2002/30/ES.

⁷ Nařízení Rady (ES) č. 925/1999 ze dne 29. dubna 1999 o registraci a provozu určitých typů civilních podzvukových proudových letadel uvnitř Společenství, která byla upravena a bylo jim znovu vydáno osvědčení o splnění norem části II kapitoly 3 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, třetí vydání (červenec 1993), Úř. věst. L 115, 4.5.1999, s. 1.

⁸ Rozhovory se zástupci letišť byly za Evropskou komisi vedeny konzultanty ze skupiny MPD.

Povinnosti jednotlivých letišť jsou poměrně jasné: pokud mají orgány v úmyslu zavést po 28. březnu 2002 nová provozní omezení pro civilní podzvuková proudová letadla, směrnice od nich vyžaduje, aby uplatnily vyvážený přístup a omezení uplatnily jen v nezbytném rozsahu. Kromě toho musejí členské státy, které zavádějí omezení, dodržovat určité postupy, pokud jde o oznámení, posouzení a provádění omezení. Během tohoto procesu musí být množstevně vyjádřen plánovaný účinek omezení.

Zdá se, že pochybnosti o tom, co směrnice povoluje a zakazuje, lze rozdělit do dvou skupin:

(1) Některá letiště se domnívají, že je obtížné jasně určit, čeho bylo dosaženo na základě vlastní směrnice, neboť mnoho věcí, které směrnice povoluje, již bylo povoleno vnitrostátním právem a členské státy zavedly mnoho omezení již před rokem 2002.

(2) Jiná letiště jsou toho názoru, že směrnice výslovně nezakazuje žádnou konkrétní formu omezení.

4. DOPADY SMĚRNICE

Většina provozovatelů letišť uvedla, že směrnice neměla na regulaci hluku v okolí jejich letiště žádný přímý vliv. Některá letiště uvedla, že směrnice umožňuje to, co již bylo možné na základě vnitrostátního práva. To platí zejména o letištích v Německu a Spojeném království. Jedno německé letiště uvedlo, že ačkoli směrnice umožňuje zavést omezení pro letadla, která téměř vyhovují kapitole 3, některé dvoustranné dohody o leteckých službách zavádění takovýchto opatření zakazují.

Řada letišť vyjádřila přesvědčení, že směrnice regulaci hluku v okolí letišť zkomplikovala požadavky uvedenými v příloze 2 směrnice. Tato příloha požaduje, aby byly vedeny konzultace a provedeno posouzení, pokud jde o náklady a přínos spojené s alternativními způsoby snížení hluku v okolí letišť.

Dvě letiště vyjádřila obavy, že by na ně letecké společnosti mohly po zavedení opatření podat žalobu kvůli tomu, že nebyly v plném rozsahu dodrženy požadavky přílohy 2.

Některá letiště uvedla, že ačkoli neměla směrnice na regulaci hluku přímý vliv, nepřímo ji ovlivnila z mnoha důvodů:

- směrnice slouží jako užitečný kontrolní seznam, v němž jsou uvedena všechna možná opatření, která lze přijmout;
- důraz, který směrnice klade na jednotlivá letiště, usnadnil zavádění omezení;
- směrnice pomohla nastolit mezi zúčastněnými stranami vzájemnou důvěru;
- směrnice vytvořila pro všechny zúčastněné subjekty rovné podmínky;
- směrnice rovněž zvýšila povědomí středně velkých a malých letišť (která do oblasti působnosti směrnice nespádají) o opatřeních, která mohou učinit.

Jedním z cílů směrnice je umožnit regulaci hluku v blízkosti letišť, která mají s hlukem výrazné potíže. Zda již letiště tyto potíže měla, mohlo zčásti záležet na tom, jaká opatření jim umožňovaly jejich vnitrostátní právní předpisy. Země, které již vnitrostátní právní předpisy, jež letištím umožňují regulovat hluk, zavedly, směrnici využily méně než země, které takovýto rámec nemají. Avšak na letištích, kde nebyly vnitrostátní právní předpisy účinné, mohla být směrnice pro regulaci hluku přínosná.

5. ZAVEDENÁ OMEZENÍ

Tato část popisuje omezení letadel, která téměř vyhovují kapitole 3, a to na základě kumulativní mezní hodnoty (definované směrnici) 5 dB(A), dále jen letadla „minus 5“, a také omezení letadel s kumulativní mezní hodnotou 8 dB(A) či vyšší, omezení za noci a využívání rozpočtu pro regulaci hluku včetně účinků, jež mohou mít jednotlivá opatření na dopravu. Různá zavedená opatření se však mohou do určité míry překrývat, protože není vždy možné je jasně odlišit.

5.1. ZAVEDENÁ OMEZENÍ: „MINUS 5“

Pouze dvě letiště zakázala provoz letadel „minus 5“.

Pouze čtyři letiště oznámila, že zavedla částečná omezení provozu⁹ letadel „minus 5“ podle směrnice, a tato omezení podrobněji popsala. Tato opatření zahrnovala:

- na třech letištích zákaz nočních letů letadel „minus 5“ a
- na jednom letišti zákaz letadel „minus 5“ na nových trasách (určitý druh pravidla o omezení dalších zápisů, možný předchůdce zákazu provozu).

Nicméně více než 10 letišť, která žádný zákaz či omezení nezavedla, očekávalo, že tak rozhodně učiní, nebo zvažovalo či v současnosti zvažuje, že tak učiní, nebo uvedlo, že tak možná učiní za určitých okolností. Existují dva zvláštní případy (dvě městská letiště):

z letišť, která rozhodně očekávají zavedení takovýchto opatření, očekává jedno letiště naprostý zákaz letadel „minus 5“¹⁰, který „v brzké době“ nahradí zákaz letadel vybavených tlumiči hluku uplatňovaný před vstupem směrnice v platnost, a jedno letiště (v EHP) uplatňuje vnitrostátní právní předpis, přijatý před vstupem směrnice v platnost, který počínaje rokem 2008 zakazuje noční provoz letadel „minus 5“;

- jedno letiště zvažovalo zákaz letadel „minus 5“, ale upustilo od něj poté, co jeden z hlavních provozovatelů letadel, která téměř vyhovují předpisům, obnovil svůj letový park, a zákaz se tudíž stal zbytečným;
- tři letiště zvažují, že zavedou omezení pro letadla „minus 5“ v souvislosti se svými akčními plány pro regulaci hluku;
- dvě letiště se domnívala, že by byla musela omezit letadla „minus 5“, pokud by místní orgány uložily určitá omezení činnosti jako cenu za plánovaný rozvoj vzletové nebo přistávací dráhy;
- dvě letiště se domnívala, že budou muset omezit letadla „minus 5“, aniž by uvedla přesné podmínky;
- dvě městská letiště přijímají letadla na základě místně měřených hladin hluku, aby splnila požadavky místního plánování, a omezují provoz na letišti podle absolutních (nikoli certifikovaných) hladin hluku. Vystává tak otázka, zda je směrnice v určitých členských státech slučitelná s předpisy o plánování.

Členské státy oznámily, že na následujících letištích uplatňují ustanovení směrnice:

⁹ Ustanovení čl. 6 odst. 1 směrnice umožňuje zavést pro blíže neurčené typy letadel „provozní omezení dílčí povahy“ podle hierarchie upřednostňovaných opatření v rámci vyváženého přístupu, než je využito poslední možnosti, tedy stažení letadel, která téměř splňují podmínky kapitoly 3, z provozu.

¹⁰ Toto letiště rovněž uvedlo, že přísnější definice letadel, která téměř dodržují předpisy (tj. minus 8), nebude obsahovat další omezení, jelikož jsou již zavedeny přísnější kvóty omezující počet nočních letů.

V Paříži byl zakázán noční provoz letadel „minus 5“, od roku 2008 bude zakázán i denní provoz. Tyto kroky jsou součástí politiky, jejímž cílem je omezit celkové obtěžování hlukem na úroveň z let 1999–2001.

Ve Spojeném království byl na londýnských letištích pro období 2006–2012 zaveden nový režim nočních letů.

Na letišti Madrid-Barajas byl po létě 2006 zaveden nový soubor omezení, která zahrnují postupné vyřazení letadel „minus 5“ z provozu během let 2007 až 2012 a omezení nočních letů.

Zbývající letiště oznámila, že v souvislosti s touto směrnicí neuložila (ani nemají v úmyslu uložit) omezení pro letadla „minus 5“, která téměř vyhovují předpisům.

Jedno letiště uvedlo, že by přispělo k ujasnění celé problematiky, pokud by jednotlivá letiště navzájem více harmonizovala způsob, jakým definují letadla, která téměř vyhovují předpisům.

5.2 ZAVEDENÁ OMEZENÍ: „MINUS 8“ A PŘÍSNĚJŠÍ

Několik letišť zavedlo nebo zvažuje, že zavede omezení, která přesahují minus 5 dB(A). Pouze jediné letiště zavedlo omezení pro letadla „minus 8“, tři letiště plánují jejich stažení:

- jedno letiště uplatňuje od roku 2003 zákaz nočních letů letadel „minus 8“;
- jedno (městské) letiště oznámilo záměr stát se do roku 2010 letištem, které přijímá výhradně letadla kapitoly 4;
- jiné městské letiště uvedlo, že veškeré zakázky nočních letů budou v budoucnosti vycházet z „kapitoly 4“.
- jedno letiště oznámilo, že hodlá do roku 2008 zakázat letadla „minus 8“, pokud do té doby nebude jejich stažení zaručeno díky přirozené obnově letového parku nebo pomocí opatření v rámci dobrovolné spolupráce.

5.3. ZAVEDENÁ OMEZENÍ: NOČNÍ PROVOZ

Dílčí provozní omezení ke snížení hluku¹¹ nemusejí být nutně zaměřena na konkrétní úroveň dodržování kapitoly 3. Směrnice se však vztahuje i na tato obecná opatření, neboť před jejich zavedením vyžaduje formální posouzení.

Čtyři letiště, která zaslala odpovědi (tři z nich jsou městská¹²) jsou v noci zavřena. O jednom letišti, které odpověď nezaslalo, je známo, že při provozu uplatňuje zákaz letů v určitou denní dobu. Kromě toho je řada letišť po část noci zavřena. Sedm letišť zakázalo noční lety letadel, která téměř vyhovují podmínkám v kapitole 3, jedno z nich zakázalo letadla „minus 8“ kapitoly 3. Kromě toho některá německá letiště přijímají pouze letadla z bonusového

¹¹ Definovaná v čl. 2 písm. e) směrnice 2002/30/ES.

¹² Vyjmenovaná v příloze I směrnice 2002/30/ES.

seznamu¹³. Poměrně vysoký počet letišť uplatňuje systém kvót. Některá letiště zavedla místo systému kvót omezení nočního provozu. Přibližně dvacet letišť uvedlo, že kromě občasného uzavření určité vzletové nebo přistávací dráhy neuplatňují žádná omezení nočního provozu.

5.4. LETIŠTNÍ ROZPOČTY PRO REGULACI HLUKU

Kromě omezení letadel, která téměř vyhovují předpisům, nebo (dílčích) nočních uzavření letišť může být za omezení považováno také využívání rozpočtů pro regulaci hluku.

Na rozdíl od omezení nočního provozu nebo omezení letadel, která téměř vyhovují předpisům, nemohou rozpočty pro regulaci hluku přímo omezit provoz určitého letadla, omezují však přístup celého letového parku. Rozpočty pro regulaci hluku omezují celkový hluk po určitou dobu, která může být dána určitou sezonou nebo ročně. Jako takové je lze považovat spíše za provozní omezení uložená letišťm nežli leteckým společností.

Na druhé straně však rozpočty pro regulaci hluku omezují přístup civilních podzvukových proudových letadel na letiště. Ačkoli se směrnice vztahuje i na rozpočty pro regulaci hluku, není tato skutečnost všem zúčastněným subjektům zcela zřejmá.

Využívání rozpočtů pro regulaci hluku dává řada letišť přednost před uložením provozního omezení určitému letadlu. Rozpočty pro regulaci hluku využívá zejména mnoho letišť ve Spojeném království.

6. ÚČINKY PROVOZNÍCH OMEZENÍ

Některá letiště se nabídla, že poskytnou komentář k dopadu zavedených provozních omezení.

Pokud jde o možnost, že se provozovatelé letadel přemístí na jiné letiště, jedno letiště poznamenalo, že vzhledem ke kombinaci strategické polohy a vysokého podílu letů z bodu do bodu nemá z odchodu provozovatelů letadel obavy. Na druhé straně jiné letiště prohlásilo, že zákaz letadel, která téměř vyhovují podmínkám v kapitole 3, zváží pouze tehdy, bude-li zákaz povinný a uplatní jej všechna letiště v EU.

Ve většině případů letiště uvedla, že podle jejich názoru reagovaly letecké společnosti tím, že začaly používat méně hlučná letadla a v případě dílčích omezení přizpůsobily noční a denní odlety některých letů.

Pouze jedno letiště uvedlo, že se v důsledku zavedených omezení snížilo množství poskytovaných služeb a četnost nabízených letů.

S touto záležitostí souvisí fakt, že ne všechna uložená omezení jsou vždy skutečnými omezeními v praktickém smyslu. Na jednom letišti mělo omezení letadel, která téměř vyhovují podmínkám v kapitole 3, preventivní povahu, neboť jeho účelem bylo předvést místním orgánům odhodlání regulovat hluk a odradit potenciální provozovatele. Na jiném

¹³ Seznam vytvořený německým spolkovým ministerstvem dopravy, který stanoví další klasifikaci letadel v rámci kapitoly 3. Letadla na tomto seznamu mají výhodu oproti jiným letadlům, neboť se na ně vztahuje menší počet letových omezení a/nebo jsou jim ukládány nižší poplatky za přistání a vzlety.

letišti je skutečná hladina hluku poloviční oproti kvótě pro hlučnost. Na druhé straně však jiná letiště své environmentální limity uvolní, jakmile je začnou příliš svazovat.

7. ODVĚTVÍ PROVOZU LETADEL

Odvětví provozu letadel považuje směrnici za ochranu proti tomu, aby byla jako první možnost uplatňována provozní omezení, a za záruku, že bude k zavedení omezení poskytnuta přiměřená lhůta a že budou omezení podrobena důkladnému posouzení z hlediska nákladů a přínosu.

Zdálo se, že některé skupiny provozovatelů považují omezení letadel, která téměř vyhovují předpisům, za bezvýznamná, neboť je ekonomické tlaky v podnikání již přiměly k tomu, aby složení svého letového parku „přirozeně“ obměnily na letadla odpovídající podmínkám kapitoly 4. Jiná průmyslová odvětví by dala přednost co nejvyšší míře ochrany prostřednictvím omezení podle směrnice a „přirozenou“ obměnu by nechala proběhnout samovolně.

Expresní letečtí dopravci útvarům Komise zdůraznili, že by uvítali, kdyby byla směrnice přepracována, aby nedocházelo k potížím při definicích a při výkladu a aby se zesílila a ujasnila ochrana, kterou by jim podle jejich názoru měla směrnice poskytovat. Domnívají se, že by měla být zejména zakázána omezení – včetně dílčích omezení – letadel odpovídající podmínkám kapitoly 4 (pro městská letiště viz čl. 6 odst. 2), jelikož podle jejich názoru by např. provozní omezení a pokuty vycházející z hladiny hluku mohly fakticky zakázat či omezit noční provoz letadel, která vyhovují kapitole 4. Provozní omezení (např. stanovení monitorovaných mezních hladin hluku a přednostních vzletových nebo přistávacích drah) považují za možnou „šedou zónu“, kterou je třeba objasnit, aby se zabránilo případnému obcházení požadavku podle čl. 4 odst. 4, podle něž měla být omezení založena na hluku stanoveném postupem vydávání osvědčení, čímž by se zabránilo zavádění omezení, která jsou, byť i neúmyslně, diskriminační.

8. MÍSTNÍ A REGIONÁLNÍ ORGÁNY

S ohledem na hodnocení procesu podle směrnice předložily místní a regionální orgány a řada sdružení určitá doporučení¹⁴. Obecně jsou tato doporučení mnohem rozsáhlejší než provozní omezení, která stanoví směrnice.

Pokud jde o provozní organizaci letišť a nočních letů, v podstatě doporučují následující:

- při vymezení letových trajektorií by měla být věnována větší pozornost hustotě osídlení, zároveň by měly být v co největší míře využívány nové tišší provozní postupy, např. plynulý sestup („continuous descent approach“);
- měly by být ve větší míře zohledněny hlukové normy Světové zdravotnické organizace¹⁵;
- vůči obyvatelstvu, které je hluku vystaveno nejvíce, by měla být zavedena politika vyrovnání;

¹⁴ Viz např.: http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf.

¹⁵ Viz nadcházející pokyny o nočním hluku: http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1.

- měla by být také zvažena přání a očekávání místních skupin, a to prostřednictvím vyšší informovanosti, účasti veřejnosti a jednání.

Místní a regionální orgány a sdružení došly k závěru, že ačkoli se mohou problémy způsobené hlučností nočních letů na různých evropských letištích lišit, musejí základ politiky na vnitrostátní úrovni a úrovni EU tvořit cílené zákazy letů v určitou denní dobu a provozní omezení, aby nebyl rušen spánek obyvatel, kteří žijí pod letovými trasami.

Rovněž je kladen důraz na to, aby se zabránilo úpadku měst, k němuž občas dochází v důsledku rozvoje místního letiště. Z doporučení vyplývá, že hospodářský rozvoj okrajových částí měst nesmí být odtržen od sociálního rozvoje těchto oblastí. Toto tvrzení přesahuje úvahy o kladných účincích na hospodářství jakožto vyrovnání za hlukové znečištění a znečištění ovzduší: je nezbytné nalézt způsob, jak zabránit znehodnocování, k němuž v některých oblastech dochází v důsledku rozvoje místních letišť.

9. LETADLA, KTERÁ TĚMĚŘ VYHOVUJÍ PŘEDPISŮM, V LETOVÝCH PARCÍCH

Celkový počet letadel, která téměř vyhovují předpisům, je na letištích Společenství poměrně nízký.

Kromě toho evropská letiště pravděpodobně využije určitý počet zahraničních letadel s krátkým doletem, která téměř splňují předpisy (ačkoli mohou přilétat ze Společenství nebo ze zemí sousedících s Evropou). Dále používají některé společnosti pro provoz v Evropě letadla, která jsou registrována v zahraničí.

Aby však bylo možné zasadit mezní hodnoty hluku do souvislostí, je vhodné uvést hodnoty u běžných typů letadel, jejichž hlučnost by mohla být definována jako mezní. Tato analýza je uvedena v tabulce 1.

Tabulka 1: Proudová letadla podle kapitoly 3 v kontextu letového parku

Mezní hodnoty :	Identifikovaná proudová letadla kapitoly 3						Celkem proudový let. park (všechny typy)
	-0 až -5	-5 až -8	-8 až -10	-10 a více	* neidentifikovaná letadla	Kapitola 3 celkem	
ES, EHP a Švýcarsko	49 1,0 %	151 3,2 %	245 5,2 %	107 2,3 %	552 11,8 %	72 1,5 %	4 676 100,0 %
Evropa	376 6,1 %	219 3,6 %	312 5,1 %	135 2,2 %	1 042 17,0 %	498 8,1 %	6 143 100,0 %
Svět	1 201 5,6 %	671 3,1 %	1 460 6,8 %	806 3,8 %	4 138 19,4 %	1 132 5,3 %	21 345 100,0 %

* Neidentifikovaná letadla typů, které zahrnují vysoký počet letadel kapitoly 3.

Zdroj : Konzultantská analýza letového parku JP Airline Fleets a databáze DGAC & EASA.

Na obecné úrovni z analýzy vyplývá, že letový park, jehož stroje nevyhovují podmínkám v kapitole 4, představuje pouze malou část celkového letového parku, který využívá letiště EU.

Tato čísla ukazují, že dokonce i kdyby byla zakázána všechna letadla s kumulativní mezní hodnotou nepřesahující 10 dB, mělo by to vliv pouze na malý podíl všech vzletů a přistání.

10. ODHADOVANÁ MÍRA VYSTAVENÍ OBYVATELSTVA HLUKU

V tabulce 2 jsou načrtnuty tři možné scénáře postupného vyřazování letadel s mezními hodnotami z provozu v letech 2010 a 2015, které byly navrženy jako doplnění základního modelu pro tyto dva roky:

- základní model – nejsou změněny směrnice ani způsob, jakým je letišti vykládána a uplatňována, složení letového parku zůstává beze změn;
- scénář 1 – postupné vyřazení letadel pásma 1 z provozu – faktické postupné vyřazení těch letadel na letištích Společenství, která téměř vyhovují kapitole 3, jak stanoví směrnice, tj. letadel, která splňují hodnoty pro vydání osvědčení stanovené v kapitole 3 kumulativní mezní hodnotou nepřesahující 5 dB(A);
- scénář 2 – postupné vyřazení letadel pásem 1 a 2 z provozu – faktické postupné vyřazení letadel, která splňují hodnoty pro vydání osvědčení stanovené v kapitole 3 kumulativní mezní hodnotou nepřesahující 8 dB(A);
- scénář 3 – postupné vyřazení letadel pásem 2 a 3 z provozu – faktické postupné vyřazení letadel, která splňují hodnoty stanovené v kapitole 3 kumulativní mezní hodnotou nepřesahující 10 dB(A), tudíž je možný pouze provoz podle kapitoly 4.

Tabulka 2: Odhady celkového počtu obyvatel vystavených hluku na letištích Společenství

	Celkový počet obyvatel v izofoně Lden 55 dB ¹⁶ (v milionech)	Celkový počet obyvatel v izofoně Lnight ¹⁷ 45dB(v milionech)	Poznámka
2002	2.2	2.7	
2006	2.2	3.0	V letech 2002 až 2006 se počet obyvatel v izofoně Lden 55dB zvýšil o méně než 0,1milion
2010 Základní model	2.4	3.2	V letech 2006 až 2010 se počet obyvatel v izofoně Lden 55dB zvýší o 10 %
2010 Scénář 1	2.3	3.1	Snížení v izofoně Lden o 4 % ve srovnání se základním modelem Snížení v izofoně Lnight o 2 % ve srovnání se základním modelem
2010 Scénář 2	2.3	3.1	Snížení v izofoně Lden o 5 % ve srovnání se základním modelem Snížení v izofoně Lnight o 3 % ve srovnání se základním modelem
2010 Scénář 3	2.3	3.1	Snížení v izofoně Lden o 6 % ve srovnání se základním modelem Snížení v izofoně Lnight o 4 % ve srovnání se základním modelem
2015 Základní model	2.7	3.2	V letech 2010 až 2015 se počet obyvatel v izofoně Lden 55dB zvýšil o 9 %
2015 Scénář 1	2.6	3.2	Snížení v izofoně Lden o 4 % ve srovnání se základním modelem Snížení v izofoně Lnight o 2 % ve srovnání se základním modelem
2015 Scénář 2	2.6	3.2	Snížení v izofoně Lden o 4 % ve srovnání

¹⁶ Jedná se o ukazatel hluku, který označuje průměrný hluk během dne, večera a noci (období 24 hodin).

¹⁷ Jedná se o ukazatel hluku, který označuje průměrný hluk během noci.

			se základním modelem Snížení v izofoně Lnight o 2 % ve srovnání se základním modelem
2015 Scénář 3	2.5	3.1	Snížení v izofoně Lden o 5 % ve srovnání se základním modelem Snížení v izofoně Lnight o 3 % ve srovnání se základním modelem

Z těchto výsledků lze vyvodit tyto obecné závěry:

- izofony základního modelu vzrostly v letech 2002 a 2006 jen velmi málo;
- očekává se, že v letech 2006 až 2010 se izofony základního modelu rozšíří a celkové vystavení obyvatel hluku se v tomto období zvýší o 8–10 %;
- očekává se, že v letech 2010 až 2015 se izofony základního modelu rozšíří a celkové vystavení obyvatel hluku se v tomto období zvýší, počet obyvatel obtěžovaných hlukem v oblasti Lden 55 dB vzroste o 9 %, počet obyvatel obtěžovaných hlukem v pásmu Lnight 45 dB vzroste o 2 % (menší nárůst je způsob nočními omezeními);
- počet obyvatel v oblasti izofony Lnight 45dB je o 25–30 % vyšší než v izofoně Lden 55dB;
- přínos v případě scénáře 1 je nízký – snížení počtu obyvatel v izofoně Lden 55 dB o 4 %, v Lnight 45dB o 2 %;
- přínos v případě scénáře 2 je podobný jako v případě scénáře 1 – snížení počtu obyvatel v oblasti izofony Lden 55dB o 4–5 %, v pásmu Lnight 45 dB o 2–3 %;
- přínos v případě scénáře 3 je podobný jako v případě scénáře 2 – snížení počtu obyvatel v oblasti izofony Lden 55 dB o 4–5 %, v Lnight 45 dB o 3–4%.

Hodnoty v tabulce 2 mají především vykreslit celkový účinek hluku letadel s mezními hodnotami na letištích Společenství, nikoli poskytnout přesnější odhad počtu obyvatel vystavených hluku. Většina letišť uvedla, že dokončila, provádí nebo na letošní rok plánuje vymezení izofon Lden a Lnight a odhady počtu obyvatel. Lze očekávat, že vzhledem k požadavku směrnice 2002/49/ES budou tyto izofony oznámeny Komisi do prosince 2007. Tyto harmonizované hlukové mapy by měly obsahovat podrobnější údaje a měly by umožnit přesnější odhady počtu obyvatel, než jaké mohla všechna letiště poskytnout pro účely této zprávy.

Z podrobnější analýzy vývoje hlukových emisí na pěti letištích v EU (Amsterdam, Lisabon, Glasgow, Toulouse, Varšava)¹⁸ vyplývá, že se vývojové tendence mohou na jednotlivých letištích lišit. Ze studií pěti případů je zřejmé, že:

¹⁸ Studie hluku na letištích provedená skupinou MPD (2007) („MPD Study of Aircraft Noise“).

- všechna letiště vykazují rozšíření oblasti izofony za předpokladu, že nedojde ke změně složení letového parku. Tento nárůst bude 5 až 15 % během nadcházejícího čtyřletého období (2006 až 2010) a 18 až 24 % v období 2006–2015;
- i v případě, že budou nahrazena letadla, která téměř vyhovují podmínkám v kapitole 3, odhaduje se, že oblast izofony Lden 55 vzroste do roku 2015 o 13 až 20 %. Oblast izofony Ln_{night} se při tomtéž scénáři rozšíří o 14 až 22 %;
- na každém letišti se izofony Lden 55 a Ln_{night} 45 vyvíjejí velmi podobně. To potvrzuje domněnku, že zvyšující se hladina nočního hluku zvyšuje hladinu hluku celkového (Lden);
- nahrazením letadel podle kapitoly 3 letadly podle kapitoly 4 se růst oblasti izofony Lden 55 sníží přibližně o 4,5 až 6,5 procentního bodu;
- dopady nahrazení všech letadel podle kapitoly 3 letadly podle kapitoly 4 na vývoj izofony Ln_{night} 45 se na studovaných letištích značně liší;
- výsledky naznačují snížený nárůst v rozmezí 1,5 až 7,0 procentních bodů v závislosti na stávajícím zavedeném nočním režimu;
- rozdíl ve vývoji oblasti izofony v případě, že jsou nahrazena všechna letadla kapitoly 3 s mezní hodnotou < 5 dB, nebo všechna letadla s mezní hodnotou < 8 dB, je méně než 0,5 procentního bodu.

Studie jednotlivých případů potvrzují, že se oblasti izofon pravděpodobně výrazně rozšíří, a to zejména v noci, a v důsledku přirozené obměny letového parku klesnou jednotlivé odhady. Pokud by byl letový park tvořen výhradně letadly podle kapitoly 4, mohlo by u některých letišť vzhledem k jejich specifické místní situaci dojít k výraznému snížení růstu oblasti izofony.

11. ZÁVĚRY

- Směrnice zavádí harmonizovanou strukturu pro vyvážený přístup a je užitečným nástrojem, který zaručuje, že jsou při zvažování omezení zohledněny zájmy všech stran.
- Směrnici však uplatňuje omezený počet letišť; některé zúčastněné strany se domnívají, že není dostatečně jasná, jiné členské státy již před vstupem směrnice v platnost zavedly obdobná ustanovení v rámci vnitrostátních právních předpisů.
- Kromě toho je dopad z hlediska letadel, která téměř vyhovují předpisům, omezený, jelikož počet těchto letadel je vzhledem k jejich přirozené výměně nízký.
- Z obecnějšího hlediska lze říci, že počet osob obtěžovaných hlukem, a to zejména v noci, od vstupu směrnice v platnost vzrostl v důsledku všeobecného zvýšení počtu letů, a to i navzdory možnosti zavést dílčí omezení.

- Podle našeho odhadu počet osob, které jsou obtěžovány hlukem, poroste, ačkoli se situace na jednotlivých letištích může lišit.
- Z tohoto důvodu hodlá Komise přezkoumat, jak by bylo možné vyjasnit ustanovení směrnice 2002/30/ES a oblast její působnosti.
- Rovněž zváží, zda je nutné měnit stávající směrnici, např. definici letadel, která téměř vyhovují předpisům. Při těchto úvahách zohlední výstup z výše popsaných odhadů, podle nichž by bylo možné snížit růst počtu osob obtěžovaných hlukem pomocí přísnější definice letadel, která téměř vyhovují předpisům.
- V roce 2009 posoudí Komise uplatňování směrnice 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí v okolí letišť a předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

Komise očekává, že během následujících 3 měsíců obdrží reakce od zúčastněných stran a tyto reakce hodlá zahrnout do plánovaného přezkumu směrnice.