

# ДИРЕКТИВА 2002/30/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 26 март 2002 година

относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията <sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>2</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>3</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>4</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) устойчивото развитие е основна цел на общата транспортна политика. Това изисква интегриран подход, целящ гарантирането едновременно на доброто функциониране на транспортните системи на Общността и на 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;
- (3) в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) бе установен нов, по-стриктен стандарт за сертифициране на шума, определен в том 1, втора част, глава 4 на приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване. Този стандарт ще допринесе за дългосрочното снижаване на равнищата на шум в близост до летищата;

---

<sup>1</sup> ОВ С 75 Е, 26. 3. 2002 г.

<sup>2</sup> Становище от 20 март 2002 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*).

<sup>3</sup> Становище от 14 март 2002 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*).

<sup>4</sup> Становище на Европейския парламент от 13 март 2002 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*). Решение на Съвета от 26 март 2002 г.

- (4) стандартът от глава 4 бе установен за сертифициране на въздухоплавателните средства, а не за да послужи като основа за въвеждането на експлоатационни ограничения;
- (5) постепенното изтегляне от експлоатация на самолетите, определени в глава 2, в съответствие с Директива 92/14/ЕИО на Съвета от 2 март 1992 г. относно ограничаване на експлоатацията на самолети, които са предмет на част II, глава 2, том 1 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, , второ издание (1998 г.)<sup>5</sup>, ще приключи на 1 април 2002 г. и трябва да бъдат взети нови мерки за избягване на утежняването на шумовото замърсяване след 2002 г. при хипотезата за непрекъснато нарастване на обема на въздушния трафик в Европа;
- (6) използването на самолети с по-добри технически характеристики по отношение на въздействието върху околната среда може да допринесе за по-ефективна експлоатация на наличния капацитет на летищата и да благоприятства развитието на летищните инфраструктури при съобразяване с изискванията на пазара;
- (7) изработването на набор от общи правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения в летищата на Общността в рамките на балансиран подход на управлението на шума ще допринесе за осигуряване спазването на изискванията на вътрешния пазар на Общността, тъй като ще се въведат еднакви експлоатационни ограничения за летища, с широко съпоставими проблеми с шума. Този набор от правила включва оценка на въздействието на шума на едно летище и изучаване на възможните мерки за намаляване на това въздействие, както и подбор на мерките за намаляване на шума, приложими с оглед получаването на най-голяма полза за околната среда при най-ниски разходи;
- (8) членове 8 и 9 от Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността<sup>6</sup>, предвиждат, *inter alia*, тези нови мерки за експлоатационни ограничения да бъдат публикувани и проучвани; целесъобразно е да се изясняват връзките между тези разпоредби и разпоредбите на настоящата директива;
- (9) трябва да бъде признат законният интерес на предприятията от въздушния сектор да прилагат рентабилни решения, за да постигнат определени цели в областта на управлението на шума.
- (10) на 33-ото събрание на ИКАО беше приета Резолюция А33/7, която въведе понятието за “балансиран подход” на управлението на авиационния шум. Този

---

<sup>5</sup> ОВ L 76, 23. 3. 1992 г., стр. 21. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 991/2001 на Комисията (ОВ L 138, 22. 5. 2001 г., стр. 12).

<sup>6</sup> ОВ L 240, 24. 8. 1992 г., стр. 8.

подход представлява метод на действие за управление на шумовото замърсяване, предизвикано от самолетите, който включва най-вече международни насоки за въвеждането на експлоатационни ограничения, специфични за всяко летище. Понятието “балансиран подход” на управлението на шумовото замърсяване от въздухоплавателните средства, включва четири основни елемента и изисква детайлна преценка на различните възможни решения за намаляване на шумови емисии, най-вече намаляването на шума от самолетите при източника, мерките за териториално устройство и управление, експлоатационните процедури за намаляване на шума и експлоатационните ограничения, без накърняване на прилаганите законови задължения и на споразуменията, законодателствата и политиката, които са в сила;

- (11) балансираният подход е важна крачка за постигане на намаляване на шума. За в бъдеще, за да се постигне ефективно и устойчиво намаляване на шума, е необходимо също да се прилагат по-строги технически стандарти, като по-строги акустични стандарти за въздухоплавателните средства, като извеждането от експлоатация на шумни въздухоплавателни средства;
- (12) една директивата на Европейския парламент и на Съвета относно оценката и управлението на шума в околната среда <sup>7</sup>, представлява хоризонтална мярка, която покрива всички видове транспорт, определя съвместно подход за оценяването и управлението на шума в околната среда. Тя има за цел мониторинга на шума в околната среда в големите агломерации и в близост до важни транспортни инфраструктури, включително летища, информирането на обществеността относно шума в околната среда и последиците от това и, най-накрая, изискването от компетентните органи да съставят програми за действие, предвиждащи превенцията и намаляването на шума в околната среда, когато това е необходимо, и да се съхрани качеството на шума от околната среда, когато то е добро;
- (13) Директива 85/337/ЕИО на Съвета от 27 юни 1985 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда <sup>8</sup>, вече предвижда обстойна оценка на мерките за борба срещу шума. Може да се сметне, че тези разпоредби ще удовлетворят частично изискванията за оценка на настоящата директива относно проектите за разширяване на летищните инфраструктури;
- (14) възможно е тази оценка да покаже, че преследваните цели не могат да бъдат постигнати само посредством ограничаване на предлагането на нови услуги и посредством постепенното извеждане от експлоатация на въздухоплавателните средства, които отговарят само в малка степен на стандартите за сертифициране, отнасящи се до шума, посочени в глава 3;

---

<sup>7</sup> Директивата е в процес на разработка и ще се прилага след приемането ѝ.

<sup>8</sup> ОВ L 175, 5.7.1985 г., стр. 40. Директива, изменена с Директива 97/11/ЕО на Съвета, (ОВ L 73, 14.3.1997, стр. 5).

- (15) целесъобразно е да се отчете спецификата на проблема с шума в летищата, разположени в центъра на големите агломерации (“градски летища”), като се разреши разработването на по-стриктни правила;
- (16) необходимо е да се завърши индикативният списък на градските летища на базата на информация, предоставена от държавите-членки;
- (17) разширяването на летищните инфраструктури следва да бъде улеснено с цел да се гарантира устойчивото развитие на дейностите на въздушния транспорт;
- (18) необходимо е да се разреши мерките за управление на шума, които вече действат в някои летища, да продължат да се прилагат и да се разреши да бъдат внесени някои промени от технически характер към мерките за частично експлоатационно ограничение;
- (19) целесъобразно е да се избягва нанасянето на извънредни икономически вреди на операторите, установени в развиващи се държави, като се разрешава предоставянето на освобождаване, ако е необходимо, като тези разпоредби включват гаранции с цел да се избегнат злоупотреби;
- (20) необходимо е да се гарантира прозрачността и консултирането с всички заинтересовани страни при предлагането на мерки, отнасящи се до шума, най-вече въвеждането на нови експлоатационни ограничения;
- (21) операторите следва да бъдат уведомени навременно за въвеждането на нови експлоатационни ограничения;
- (22) разпоредбите следва да бъдат приети, за да се гарантира правото на обжалване срещу мерките за експлоатационно ограничение пред апелативна съдебна инстанция;
- (23) директивата е съобразена с принципите на субсидиарност и на пропорционалност, посочени в член 5 от Договора. Въвеждането на експлоатационни ограничения в летищата на Общността може да помогне за предпазването от влошаване на шумовото замърсяване в близост до тях, но съществува риск от нарушаване на конкуренцията. Преследваната цел може при това положение да бъде реализирана по-добре на равнище Общност посредством разработването на хармонизирани правила, отнасящи се до въвеждането на експлоатационни ограничения в рамките на процеса на управление на шума. Директивата се задоволява с минимални изисквания за постигането на тази цел и не надвишава необходимото за целта;
- (24) следва да се приемат мерките, необходими за прилагането на настоящата директива в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г.

относно установяване на процедурите за упражняване на правомощията за изпълнение, предоставени на Комисията<sup>9</sup>;

(25) разпоредбите, предвидени в настоящата директива, заменят тези на Регламент (ЕО) № 925/1999 на Съвета от 29 април 1999 г. относно регистрацията и експлоатацията в рамките на Общността на някои типове дозвукови реактивни самолети за гражданско въздухоплаване, на които са направени доработки и които са преминали през повторно сертифициране като отговарящи на стандартите от том I, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, трето издание (юли 1993 г.)<sup>10</sup>. Този регламент следва да бъде отменен,

**ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:**

*Член 1*

### **Цели**

Целите на настоящата директива са следните:

а) да се установят правила, прилагани се в Общността, които да улеснят въвеждането на хомогенни експлоатационни ограничения на равнище летища така, че да се ограничи или да се намали броят на хората, страдащи от вредните въздействия на шума;

б) да се създаде рамка, която да удовлетворява изискванията на вътрешния пазар на Общността;

в) да се насърчи развитието на капацитета на летищата в хармония с околната среда;

г) да се благоприятства реализирането на определени цели за намаляването на шума на равнище на отделните летища;

д) да се позволи избор между възможните мерки с оглед получаването на максимален полезен ефект за околната среда при възможно най-нисък разход.

*Член 2*

### **Определения**

По смисъла на настоящата директива:

---

<sup>9</sup> ОВ. L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>10</sup> ОВ L 115, 4.5.1999 г., стр. 1.

а) “летище” е гражданско летище в Общността, чийто трафик надхвърля 50 000 премествания на дозвукови граждански реактивни самолети за календарна година (едно преместване е едно излитане или едно кацане), като се взима предвид средната стойност за съответното летище, регистрирана в течение на 3 календарни години, предшестващи прилагането на разпоредбите на настоящата директива;

б) “градско летище” е летище, нито една писта на което не разполага с разбег при излитане над 2000 метра, което предлага само връзка от точка до точка между европейски държави или във вътрешността на същата държава и което е разположено в центъра на голяма агломерация, в която, според обективни критерии, голям брой лица са засегнати от авиационния шум и където всяко допълнително увеличаване на броя на преместванията предизвиква особено силни вреди предвид тежестта на шумовото замърсяване. Тези летища са изброени в приложение I. Това приложение може да бъде изменено съгласно процедурата, установена в член 13, параграф 3 ;

в) “граждански дозвуков реактивен самолет” е самолет, чиято максимална излетна маса е равна на или надвишава 34 000 килограма или чието максимално вътрешно обзавеждане, сертифицирано за дадения самолетен тип, съдържа повече от 19 пътнически места с изключение на всички места, запазени за екипажа;

г) “слабо съобразено въздухоплавателно средство” е дозвуков граждански реактивен самолет, който спазва граничните стойности за сертифициране, определени в том 1, втора част, глава 3 на приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, с кумулативен марж по-малък или равен на 5 EPNdB (ефективно доловими шумови децибели), или кумулативен марж, изразен в EPNdB, получен при прибавяне на различните маржове (т.е. разликата между равнището на сертифициран шум и равнището на разрешения максимален шум), приложими за всяка от трите точки на референция за измерване на шума, които са определени в том 1, втора част, глава 3 на приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване;

д) “експлоатационно ограничение” е мярка, свързана с шума, която ограничава или намалява достъпа на дозвукови граждански реактивни самолети до дадено летище; тя включва експлоатационни ограничения, целящи забраната на експлоатацията на въздухоплавателни средства, недостатъчно съобразени с определени летища, или с частични експлоатационни ограничения, които ограничават гражданските дозвукови реактивни самолети за оценявания времеви период;

е) “заинтересовани лица” са физически или юридически лица, за които се отнася или за които може да се отнася въвеждането на мерки за намаляване на шума, включително и експлоатационни ограничения, или имащи законен интерес от прилагането на такива мерки;

ж) “балансиран подход” е подход, по силата на който държавите-членки изучават наличните мерки за решаването на проблема за шума в дадено летище, разположено на тяхна територия, и по-точно предвидимия ефект от мерките за намаляване на шума, предизвикван от въздухоплавателните средства, при източника, мерки за териториалното устройство и управление, експлоатационни процедури за намаляване на шума и експлоатационни ограничения.

### *Член 3*

#### **Компетентни органи**

Държавите-членки се грижат да бъдат създадени компетентни органи по въпросите, попадащи в приложното поле на настоящата директива.

### *Член 4*

#### **Общи правила, отнасящи се до управлението на шума от въздухоплавателните средства**

1. Държавите-членки създават балансиран подход, когато третират проблеми, свързани с шума в летища, разположени на тяхната територия. Те могат също да предвидят икономически стимули като мярка за управление на шума.
2. Когато предвиждат въвеждането на експлоатационни ограничения, компетентните власти вземат предвид разходите и предимствата, които е възможно да възникнат в резултат на прилагането на различните мерки, както и специфичните характеристики на всяко летище.
3. Мерките или комбинациите от мерки, взети по силата на настоящата директива, не са по-ограничителни от необходимото за постигането на определената цел за защита на околната среда за даденото летище. Те са недискриминационни по отношение на националността или идентичността на въздушния превозвач или на производителя на въздухоплавателни средства.
4. Експлоатационните ограничения, базиращи се на технически характеристики, се основават на шума, излъчван от въздухоплавателното средство, както е определен от процедурата за сертифициране, проведена съгласно приложение 16, том 1, трето издание (юли 1993 г.) към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

### *Член 5*

## **Правила за оценяване**

1. Когато е предвидено решение, свързано с експлоатационни ограничения, се взема предвид информацията, посочена в приложение II доколкото е целесъобразно и възможно за въпросните експлоатационни ограничения и за характеристиките на летището.
2. Когато летищни проекти са предмет на оценка за отраженията върху околната среда при прилагането на Директива 85/337/ЕИО, оценката, която се извършва в съответствие с тази директива, се смята за удовлетворяваща разпоредбите на параграф 1 при условие, че оценката е взела предвид доколкото е възможно информацията, посочена в приложение II към настоящата директива.

### *Член 6*

#### **Правила за въвеждане на експлоатационни ограничения, предвиждащи изтеглянето от експлоатация на недостатъчно съобразени въздухоплавателни средства**

1. Ако оценката на всички възможни мерки, включително и мерките за частични експлоатационни ограничения, извършена съгласно разпоредбите на член 5, посочва, че осъществяването на целите на настоящата директива изисква прилагането на ограничения, предвиждащи изтеглянето от експлоатация на недостатъчно съобразени въздухоплавателни средства, се прилагат следните мерки на мястото на процедурата, предвидена в член 9 от Регламент (ЕИО) № 2408/92 за оценяването на летище:
  - а) шест месеца, след извършване на оценката и решението за въвеждане на експлоатационна ограничителна мярка, на съответното летище не може да се извършва никаква услуга в повече от осигурените през съответния период на предходната година с недостатъчно съобразени въздухоплавателни средства;
  - б) най-малко шест месеца, считани от този момент, всеки оператор може да бъде задължен да намали броя на преместванията на недостатъчно съобразените си въздухоплавателни средства, които се използват на даденото летище при годишен дял, който не надхвърля 20% от първоначалния общ брой на тези премествания.
2. Съгласно правилата за оценяване, посочени в член 5, управляващите власти на градските летища, изброени в приложение I, могат да въвеждат по-строги мерки относно определянето на недостатъчно съобразените въздухоплавателни средства при условие, че тези мерки не засягат гражданските дозвукови реактивни самолети, които удовлетворяват акустичните стандарти от том 1, втора част, глава 4 на приложение 16 към Конвенцията за международно



гражданско въздухоплаване чрез своя сертификат за произход или в резултат на подновяване на сертификата.

#### *Член 7*

### **Действащи експлоатационни ограничения**

Член 5 не се прилага:

а) относно експлоатационните ограничения, които са вече определени при датата на влизане в сила на настоящата директива;

б) относно малки технически изменения, внесени в частичните експлоатационни ограничения, които нямат никакво значимо отражение по отношение на разходите за притежателите на въздухоплавателни компании на дадено летище от Общността и които са били въведени след влизането в сила на настоящата директива.

#### *Член 8*

### **Освобождаване на регистрирани въздухоплавателни средства в регистрите на развиващи се страни**

Недостатъчно съобразените въздухоплавателни средства, регистрирани в регистрите на развиващи се страни, са освободени от прилагането на разпоредбите на член 6 за период от 10 години, считано от влизането в сила на настоящата директива, при условие че:

а) тези въздухоплавателни средства, за които е бил издаден сертификат, удостоверяващ, че отговарят на акустичните стандарти, определени в том 1, втора част, глава 3 на приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, се използват на въпросното летище в Общността между 1 януари 1996 г. и 31 декември 2001 г. (период, наречен “референтен”), и

б) тези въздухоплавателни средства фигурират, през референтния период, в регистрите на съответната развиваща се страна и продължават да се използват от юридическо или физическо лице, установено в тази страна.

#### *Член 9*

### **Освобождаване за особена експлоатация от изключителен характер**

В някои случаи държавите-членки могат да разрешат на летища, разположени на тяхна територия, особената експлоатация на недостатъчно съобразени въздухоплателни средства, която не би могла да бъде допусната на базата на другите разпоредби на настоящата директива.

Това освобождаване е ограничено:

а) за въздухоплателни средства, чиято експлоатация придобива толкова изключителен характер, че не е разумно да не се предостави временно освобождаване;

б) за въздухоплателни средства, извършващи нетърговски полети за целите на поправка, ремонт или поддръжка.

#### *Член 10*

### **Консултиране и прозрачност**

Държавите-членки гарантират, че за прилагането на членове 5 и 6 се установяват процедури на консултиране със заинтересованите лица в съответствие с приложимото национално право.

#### *Член 11*

### **Срок на предизвестие**

1. Държавите-членки гарантират, че по време на въвеждането на нова мярка за експлоатационно ограничение всички заинтересовани лица са уведомени за това чрез публично известие, включително за основанията, предшестващи въвеждането на тази мярка, като се имат предвид съществените елементи на балансирания подход:
  - а) шест месеца преди влизането в сила на мерките, предвидени в член 6, параграф 1, а);
  - б) една година преди влизането в сила на мерките, предвидени в член 6, параграф 1, б) и параграф 2;
  - в) два месеца преди конференцията за планиране на разписанието, отнасящо се за периода на планиране на разписанието по отношение на мерките, по член 6.
2. Държавите-членки уведомяват незабавно другите държави-членки и Комисията за всяка нова мярка за експлоатационно ограничение по смисъла на настоящата директива, която са решили да прилагат в летище, разположено на тяхна територия.

## *Член 12*

### **Право на обжалване**

Държавите-членки гарантират правото на обжалване срещу мерки, взети по силата на член 6 и член 7, б) пред апелативна инстанция, различна от тази на органа, разработил оспорваната мярка, в съответствие с националното законодателство и процедури.

## *Член 13*

### **Комитет**

1. Комисията се подпомага от комитет, създаден по силата на член 11 на Регламент (ЕИО) № 2408/92.
2. Комисията може да се консултира с комитета за всеки въпрос, отнасящ се до прилагането на настоящата директива.
3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, членове 5 и 7 на Решение 1999/468/ЕО се прилагат при съблюдаване на разпоредбите на член 8 от него.
4. Комитетът взема предвид направените от държавите-членки оценки съгласно член 5 и мерките, взети или предвидени на базата на тези оценки.

## *Член 14*

### **Информация и ревизия**

Държавите-членки съобщават при поискване на Комисията информации относно прилагането на настоящата директива.

Най-късно 5 години след влизането в сила на настоящата директива Комисията предоставя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящата директива.

Докладът бива придружен, когато е необходимо, от предложения за ревизия на директивата.

Той съдържа оценка на ефективността на настоящата директива и главно на необходимостта да се преразгледа определението за недостатъчно съобразени въздухоплавателни средства, както е предвидено в член 2, г), с оглед въвеждането на по-строга разпоредба.

#### *Член 15*

### **Отмяна**

Регламент (ЕО) № 925/1999 се отменя от датата на влизане в сила на настоящата директива.

#### *Член 16*

### **Прилагане**

Държавите-членки приемат необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с настоящата директива, най-късно на 28 септември 2003 г. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

#### *Член 17*

### **Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила от деня на нейното публикуване в *Официален вестник на Европейските общности*.

### **Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 26 март 2002 година

*За Европейския парламент:*  
*Председател*  
**P. COX**

*За Съвета:*  
*Председател*  
**F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**

## *ПРИЛОЖЕНИЕ I*

### **Списък на градски летища**

Берлин-Темпелхоф

Стокхолм-Брома

Лондон Сити

Белфаст Сити

## *ПРИЛОЖЕНИЕ II*

### **Информации, предвидени в член 5, параграф 1**

1. Актуално състояние
  - 1.1 Описание на летището, съдържащо информации за неговия капацитет, разположение, околности, обем и състав на въздушния трафик, както и композицията на пистите за излитане.
  - 1.2 Описание на целите, свързани с околната среда, установени за летището и за националния контекст.
  - 1.3 Уточняване на шумовите изолинии за предшестващата и предишните години – включително оценка на броя на хората, на които шумът на въздухоплавателните средства пречи. Описание на метода на изчисление, използван за установяване на кривите.
  - 1.4 Описание на мерките, които вече са въведени в действие, за намаляване на авиационния шум; например информация относно териториално устройства

план, програми за акустична изолация; процедури за експлоатация като PANS-OPS; експлоатационни ограничения като ограничаване на шумовите равнища, ограничаване или забрана на нощни полети, финансови санкции, свързани с шума, използване на преференциални писти, предпочитани маршрути по съображения за шум/свързани с траекторията на полета, и мониторинг на шума.

## 2. Прогнози при липса на нови мерки

2.1 Описание на териториалното устройство и управление на летищата (в краен случай), които са вече одобрени и предвидени в програмата, отнасящи се например до увеличаването на капацитета, удължаване на пистите и/или терминалите, бъдещата композиция на трафика и предвиденото му увеличаване.

2.2 Що се отнася до увеличаването на капацитета на летището, представяне на предимствата, които този допълнителен капацитет предлага.

2.3 Описание на отражението на общото равнище от шума в случай, че не е взета никаква допълнителна мярка, и вече предвидени мерки за свиване на това отражение за същия период.

2.4 Прогнозни шумови изолинии – включително оценка на броя на хората, които е възможно да бъдат засегнати от авиационния шум – разграничение на вече установените жилищни зони от наскоро застроените жилищни зони.

2.5 Оценка на последиците и на възможните разходи в случай, че не е взета никаква мярка за свеждане на отражението на влошаване на шумовото замърсяване – ако се очаква да възникне такава.

## 3. Оценка на допълнителните мерки

3.1. Представяне в общи линии на възможните допълнителни мерки в зависимост от предложените в член 4, параграф 1 опции и, в частност, посочване на основните причини, които са довели до тяхното избиране. Описание на избраните мерки за по-задълбочен анализ и по-пълна информация за разходите по въвеждането на тези мерки; броят на лицата, които могат да почувстват положителните въздействия и в какъв срок; на последно място, класиране на мерките в зависимост от тяхната обща ефективност.

3.2. Оценка на съотношението разход/ефективност или разход/печалба на въвеждането на специфични мерки, като се имат предвид социално-икономическото въздействие на мерките взети относно ползвателите на летището; оператори (пасажири и товари); пътници и местни власти.

3.3. Оценка на възможните въздействия върху околната среда и на конкуренцията на предвидените мерки за други летища, оператори и заинтересовани лица.

- 3.4. Основанията, които са довели до взимане на дадено решение вместо друго.
- 3.5. Резюме, което да не е техническо.
4. Връзки с директивата на Европейския парламент и на Съвета относно оценката и управлението на шума в околната среда
- 4.1. Когато картите за шума или плановете за действие срещу шума са били подготвени при прилагането на настоящата директива, тези карти и планове се използват за предоставяне на информацията, изискващи се в настоящата директива.
- 4.2. Оценката на излагането на шума (т.е. установяването на шумовите изолинии и определянето на броя на хората, засегнати от авиационния шум) се осъществява най-малкото посредством съвместните показатели за шум  $L_{den}$  и  $L_{night}$ , определени в горепосочената директива, в случаите, когато те са налице .