



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Transportu i Turystyki*

---

**2011/0398(COD)**

26.7.2012

**\*\*\*I**

## **PROJEKT SPRAWOZDANIA**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Jörg Leichtfried

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu).

### ***Poprawki do projektu aktu***

W Poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursyw<sup>1</sup>. Oznakowanie zwyk<sup>3</sup> kursyw<sup>1</sup> jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W Poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się wytłuszczonym drukiem. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	28



## **PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

**w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji skierowany do Parlamentu i Rady (COM(2011)0828),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0456/2011),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając uzasadnione opinie przedstawione – na mocy Protokołu (nr 2) w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez francuski Senat, niemiecki Bundesrat i Drugą Izbę Parlamentu Niderlandzkiego, w których stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 28 marca 2012 r.<sup>1</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 11 maja 2012 r.<sup>2</sup>,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu PE,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych oraz opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A7-0000/2012),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeżeli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C ... /Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

<sup>2</sup> Dz.U. C ... /Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

**Poprawka 1**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 1 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) Podstawowym celem wspólnej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój. Wymaga on zintegrowanego podejścia ukierunkowanego na zapewnienie zarówno efektywnego funkcjonowania systemu transportowego Unii, jak i ochrony środowiska naturalnego.

*Poprawka*

(1) Podstawowym celem wspólnej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój. Wymaga on zintegrowanego podejścia ukierunkowanego na zapewnienie zarówno efektywnego funkcjonowania systemu transportowego Unii, jak i ochrony **zdrowia obywateli i** środowiska naturalnego.

Or. en

**Poprawka 2**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 5 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(5) W sprawozdaniu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie ograniczenia działalności powodującej hałas w portach lotniczych UE wskazano na potrzebę doprecyzowania w tekście dyrektywy podziału obowiązków oraz dokładnych zobowiązań i praw zainteresowanych stron podczas procesu oceny hałasu w celu podjęcia **opłacalnych** działań ukierunkowanych na realizację celów w zakresie zmniejszania hałasu.

*Poprawka*

(5) W sprawozdaniu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie ograniczenia działalności powodującej hałas w portach lotniczych UE wskazano na potrzebę doprecyzowania w tekście dyrektywy podziału obowiązków oraz dokładnych zobowiązań i praw zainteresowanych stron podczas procesu oceny hałasu w celu podjęcia działań **na rzecz zwiększenia ogólnej skuteczności**, ukierunkowanych na realizację celów w zakresie zmniejszania hałasu.

Or. en

**Poprawka 3**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 7 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) Chociaż oceny hałasu powinny odbywać się regularnie, powinny one skutkować dodatkowymi środkami ochrony przed hałasem wyłącznie, jeżeli aktualny zestaw środków mających na celu zmniejszenie hałasu nie prowadzi do realizacji celów w zakresie ochrony przed hałasem.

*Poprawka*

(7) Chociaż oceny hałasu powinny odbywać się regularnie, powinny one skutkować dodatkowymi środkami ochrony przed hałasem wyłącznie, jeżeli aktualny zestaw środków mających na celu zmniejszenie hałasu – **w tym środki ustanowione na mocy dyrektywy 2002/49/WE** – nie prowadzi do realizacji celów w zakresie ochrony przed hałasem.

Or. en

**Poprawka 4**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 8 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Chociaż analiza kosztów i korzyści wskazuje całkowitą ocenę dobrobytu ekonomicznego przez porównanie wszystkich kosztów i korzyści, to ocena **kosztów i wyników koncentruje się na realizacji określonego celu w sposób najbardziej opłacalny, wymagając porównania samych kosztów.**

*Poprawka*

(8) Chociaż analiza kosztów i korzyści wskazuje całkowitą ocenę dobrobytu ekonomicznego przez porównanie wszystkich kosztów i korzyści, to ocena **ogólnej skuteczności powinna również odzwierciedlać wpływ i trwałość środków, aspekty związane ze zdrowiem i jakością życia, a także opłacalność;**

Or. en

**Poprawka 5**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 9 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) **Zawieszenie środków zmierzających do obniżenia poziomu hałasu jest ważne dla uniknięcia niepożądanych konsekwencji dla bezpieczeństwa lotniczego, przepustowości portów lotniczych i konkurencji. Chociaż procedura**

*Poprawka*

(9) **Komisja powinna mieć możliwość dokonania oceny proponowanych ograniczeń działalności przed ich wdrożeniem.**

*wnoszenia odwołań od ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu może dotyczyć celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem, metod oceny i doboru opłacalnych środków, to odwołanie nie może skutkować zawieszeniem wdrożenia tych ograniczeń. Dlatego też – odpowiednio wcześniej przed wdrożeniem przedmiotowych środków – Komisja powinna mieć możliwość skorzystania z prawa do przeprowadzenia kontroli i do zawieszenia tych środków, w przypadku których uznano, że mogłyby one wywołać niepożądane lub niezamierzone skutki. Przyjęto, że zawieszenie powinno obowiązywać na czas określony.*

Or. en

**Poprawka 6**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 10 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(10) Oceny hałasu powinny opierać się na dostępnych informacjach, zapewniając wiarygodność takich informacji i ich dostępność dla właściwych organów i zainteresowanych stron. Właściwe organy powinny wprowadzić konieczne narzędzia służące monitorowaniu i egzekwowaniu.

*Poprawka*

(10) Oceny hałasu powinny opierać się na dostępnych informacjach, zapewniając wiarygodność takich informacji, **ich przejrzyste i możliwe do zweryfikowania źródło pochodzenia oraz** ich dostępność dla właściwych organów i **wszystkich** zainteresowanych stron. Właściwe organy powinny wprowadzić konieczne narzędzia służące monitorowaniu i egzekwowaniu.

Or. en

**Poprawka 7**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 11 preambuły**



*Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Uznaje się fakt, że państwa członkowskie podejmowały decyzję o ograniczeniach działalności odnoszących się do hałasu zgodnie z krajowym ustawodawstwem w oparciu o metody oceny hałasu uznane na poziomie krajowym, które *nie* mogą (jeszcze) być w pełni spójne z metodą opisaną w autorytatywnym sprawozdaniu Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego Doc 29 na temat „Standardowej metody obliczania poziomów hałasu wokół cywilnych portów lotniczych”, nie korzystając przy tym z uznanych na poziomie międzynarodowym informacji na temat emisji hałasu przez samoloty. **Efektywność i** skuteczność ograniczenia działalności wraz z **efektywnością i** skutecznością stosownego planu działania, którego elementem jest dane ograniczenie, należy jednak oceniać według metod zalecanych we wspomnianym sprawozdaniu ECAC Doc 29 oraz metod wskazanych w ramach zrównoważonego podejścia ICAO. W związku z tym państwa członkowskie powinny w pełni dostosować swoje oceny ograniczeń działalności przewidziane w ustawodawstwie krajowym do metod opisanych w sprawozdaniu ECAC Doc 29.

*Poprawka*

(11) Uznaje się fakt, że państwa członkowskie podejmowały decyzję o ograniczeniach działalności odnoszących się do hałasu zgodnie z krajowym ustawodawstwem w oparciu o metody oceny hałasu uznane na poziomie krajowym, które mogą (jeszcze) *nie* być w pełni spójne z metodą opisaną w autorytatywnym sprawozdaniu Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego Doc 29 na temat „Standardowej metody obliczania poziomów hałasu wokół cywilnych portów lotniczych”, nie korzystając przy tym z uznanych na poziomie międzynarodowym informacji na temat emisji hałasu przez samoloty. **Ogólna** skuteczność ograniczenia działalności wraz z **ogólną** skutecznością stosownego planu działania, którego elementem jest dane ograniczenie, należy jednak oceniać według metod zalecanych we wspomnianym sprawozdaniu ECAC Doc 29 oraz metod wskazanych w ramach zrównoważonego podejścia ICAO. W związku z tym państwa członkowskie powinny w pełni dostosować swoje oceny ograniczeń działalności przewidziane w ustawodawstwie krajowym do metod opisanych w sprawozdaniu ECAC Doc 29.

Or. en

**Poprawka 8**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 13 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(13) Aby odzwierciedlić nieustający postęp technologiczny **w budowie silników i płatowców** oraz metody stosowane do mapowania poziomów hałasu, Komisję

*Poprawka*

(13) Aby odzwierciedlić nieustający postęp technologiczny oraz metody stosowane do mapowania poziomów hałasu, Komisję należy uprawnnić do przyjmowania aktów

należy uprawnić do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do regularnego uaktualniania **norm hałasu dla statków powietrznych określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz odniesienia do powiązanych metod certyfikacji; do zmiany definicji „samolotu marginalnie zgodnego” i odpowiednio definicji „samolotu cywilnego”, jak również do uaktualniania odniesienia do metody obliczania poziomu hałasu.** Szczególnie ważne jest, aby realizując prace przygotowawcze, Komisja przeprowadzała właściwe konsultacje, również na poziomie eksperckim. Przygotowując i sporządzając akty delegowane, Komisja powinna jednocześnie przekazywać stosowne dokumenty Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, dokonując tego we właściwym czasie oraz w prawidłowy sposób.

prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do regularnego uaktualniania **metod i sprawozdania technicznego związanego z oceną sytuacji pod względem hałasu w danym porcie lotniczym.** Szczególnie ważne jest, aby realizując prace przygotowawcze, Komisja przeprowadzała właściwe konsultacje, również na poziomie eksperckim. Przygotowując i sporządzając akty delegowane, Komisja powinna jednocześnie przekazywać stosowne dokumenty Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, dokonując tego we właściwym czasie oraz w prawidłowy sposób.

Or. en

**Poprawka 9**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 13 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(13a) Dla zapewnienia pewności prawa i wiarygodności planowania, ograniczenia działalności i decyzje dotyczące funkcjonowania portów lotniczych, w tym orzeczenia sądowe i wyniki postępowań mediacyjnych, które zostały wszczęte lub były w toku przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, nie powinny podlegać temu rozporządzeniu, lecz podlegać obowiązującym przepisom.***

Or. en

**Poprawka 10**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 14 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(14) Aby zapewnić jednolite warunki wdrażania niniejszego rozporządzenia, Komisji należy przyznać uprawnienia wykonawcze. Wykonywanie tych uprawnień powinno odbywać się zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję.*

*skreślony*

Or. en

**Poprawka 11**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Punkt 15 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(15) Do celów przyjmowania decyzji wykonawczych, stanowiących, czy państwa członkowskie planujące wprowadzić ograniczenia działalności mogą to uczynić w przypadku zawieszenia przez Komisję ograniczeń działalności, należy stosować procedurę doradczą, mając na uwadze ograniczony zakres tych decyzji.*

*skreślony*

Or. en

**Poprawka 12**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera a)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) ułatwienie realizacji szczególnych celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem w środowisku, ustanowionych w przepisach unijnych, krajowych i lokalnych, jak również ocena ich współzależności z *innymi* celami w dziedzinie ochrony środowiska, na poziomie poszczególnych portów lotniczych;

*Poprawka*

a) ułatwienie realizacji szczególnych celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem w środowisku, ustanowionych w przepisach unijnych, krajowych i lokalnych, jak również ocena ich współzależności *ze stanem zdrowia obywateli oraz* z innymi celami w dziedzinie ochrony środowiska, na poziomie poszczególnych portów lotniczych;

Or. en

**Poprawka 13**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera b)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) umożliwienie wyboru *najbardziej opłacalnych* środków zmierzających do zmniejszenia poziomu hałasu zgodnie ze zrównoważonym podejściem w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju portów lotniczych i przepustowości sieci zarządzania ruchem lotniczym z perspektywy „od wyjścia do wejścia”.

*Poprawka*

b) umożliwienie wyboru środków *o najwyższej ogólnej skuteczności* zmierzających do zmniejszenia poziomu hałasu zgodnie ze zrównoważonym podejściem w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju portów lotniczych i przepustowości sieci zarządzania ruchem lotniczym z perspektywy „od wyjścia do wejścia”.

Or. en

**Poprawka 14**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – punkt 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) „zrównoważone podejście” oznacza *metodę spójnego stosowania całego zakresu* dostępnych środków, takich jak zmniejszenie hałasu emitowanego przez

*Poprawka*

(2) „zrównoważone podejście” oznacza *ustanowiony przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) proces, na mocy którego spójnie*

samoloty u źródła, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, operacyjne procedury ochrony przed hałasem oraz ograniczenia działalności, w celu **najbardziej opłacalnego rozwiązania** problemu hałasu w poszczególnych portach lotniczych;

**rozpatruje się pełny zakres** dostępnych środków – takich jak zmniejszenie hałasu emitowanego przez samoloty u źródła, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, operacyjne procedury ochrony przed hałasem oraz ograniczenia działalności – w celu **ograniczenia** problemu hałasu w poszczególnych portach lotniczych **w jak najbardziej ogólnie skuteczny sposób**;

Or. en

**Poprawka 15**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – punkt 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(2a) „ogólna skuteczność” oznacza ocenę odzwierciedlającą:**

- a) faktyczny wpływ środków podejmowanych w celu ograniczenia hałasu;**
- b) wpływ na zdrowie obywateli zamieszkujących w pobliżu portów lotniczych, a w związku z tym narażonych na hałas powodowany przez ruch lotniczy;**
- c) opłacalność;**
- d) jakość życia obywateli zamieszkujących w pobliżu portów lotniczych, a w związku z tym narażonych na hałas powodowany przez ruch lotniczy;**
- e) trwałość środków.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Przy ocenie sytuacji pod względem hałasu w portach lotniczych konieczne jest rozważenie szeregu aspektów. Aby osiągnąć cel tego rozporządzenia, wpływ na zdrowie, jakość życia i*

*trwałość środków powinny zostać ocenione na równi z opłacalnością.*

**Poprawka 16**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – punkt 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) „samolot marginalnie zgodny” to **cywilny samolot, który spełnia limity certyfikacyjne ustanowione w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Konwencja chicagowska), *mieszcząc się* w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego mniej niż **10EPNdB** (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach), *gdzie* skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB, otrzymaną przez dodanie indywidualnych marginesów (tj. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) z każdego z trzech referencyjnych punktów pomiaru hałasu określonych w tomie 1 część II **rozdział 4** załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej;**

*Poprawka*

(4) „samolot marginalnie zgodny” to samolot **posiadający certyfikat zgodny z ograniczeniami zawartymi w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Konwencja chicagowska) *i mieszczący się* w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego mniej niż **8 EPNdB** (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach) *podczas przejściowego okresu czterech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, oraz w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego 10 EPNdB po upływie tego okresu.*** Skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB, otrzymaną przez dodanie indywidualnych marginesów (tj. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) z każdego z trzech referencyjnych punktów pomiaru hałasu określonych w tomie 1 część II **rozdział 3** załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej;

Or. en

*Uzasadnienie*

*Proponowane jest dostosowanie tej definicji w celu lepszego odzwierciedlenia cyklu życia samolotów.*

**Poprawka 17**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – nagłówek**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Właściwe organy

*Poprawka*

Właściwe organy **i organy odwoławcze**

**Poprawka 18**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy odpowiedzialne za **przyjęcie środków w obszarze** ograniczeń działalności oraz niezależny organ odwoławczy.

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie, **na obszarze których znajduje się port lotniczy**, wyznaczają **właściwy organ lub** właściwe organy odpowiedzialne za **monitorowanie procesu przyjmowania** ograniczeń działalności oraz niezależny organ odwoławczy.

Or. en

**Poprawka 19**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o nazwach i adresach wyznaczonych właściwych organów oraz organu odwoławczego, o których mowa w ust. 1.

*Poprawka*

3. Państwa członkowskie powiadamiają **terminowo** Komisję o nazwach i adresach wyznaczonych właściwych organów oraz organu odwoławczego, o których mowa w ust. 1.

Or. en

**Poprawka 20**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a a) (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**aa) oceniają wpływ na zdrowie obywateli zamieszkujących w pobliżu portów lotniczych, a w związku z tym narażonych na hałas powodowany przez ruch lotniczy;**

**Poprawka 21**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 1 – litera d)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) oceniają *możliwą opłacalność* dostępnych środków;

*Poprawka*

d) oceniają *zakładaną ogólną skuteczność* dostępnych środków;

Or. en

**Poprawka 22**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – akapit pierwszy – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Podjmując działania związane z hałasem, państwa członkowskie rozważają poniższy zestaw dostępnych środków w celu określenia *najbardziej opłacalnego* zestawu środków:

*Poprawka*

Podjmując działania związane z hałasem, państwa członkowskie rozważają poniższy zestaw dostępnych środków w celu określenia zestawu środków *o najwyższej ogólnej skuteczności*:

Or. en

**Poprawka 23**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – akapit pierwszy – litera d)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) ograniczenia działalności, *ale nie w pierwszej kolejności*.

*Poprawka*

d) *w razie konieczności* ograniczenia działalności.

Or. en



**Poprawka 24**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – akapit drugi**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Dostępne środki mogą obejmować wycofanie samolotów marginalnie zgodnych, w razie stwierdzenia takiej konieczności.

*Poprawka*

Dostępne środki mogą obejmować wycofanie samolotów marginalnie zgodnych, w razie stwierdzenia takiej konieczności. ***Państwa członkowskie mogą stosować zachęty gospodarcze, aby skłonić operatorów statków powietrznych do stosowania mniej hałaśliwych samolotów w okresie przejściowym, o którym mowa art. 2 ust. 4.***

Or. en

**Poprawka 25**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. W ramach zrównoważonego podejścia państwa członkowskie mogą różnicować środki zmierzające do zmniejszenia poziomu hałasu stosownie do typu samolotu, wykorzystania pasa startowego lub ram czasowych, których te środki dotyczą.

*Poprawka*

3. W ramach zrównoważonego podejścia państwa członkowskie mogą różnicować środki zmierzające do zmniejszenia poziomu hałasu stosownie do typu samolotu, wykorzystania pasa startowego, ***trasy powietrznej*** lub ram czasowych, których te środki dotyczą.

Or. en

**Poprawka 26**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Jeżeli ocena sytuacji pod względem hałasu ujawnia konieczność podjęcia nowych środków w celu osiągnięcia lub utrzymania poziomu realizacji celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem, właściwe organy należycie

*Poprawka*

3. Jeżeli ocena sytuacji pod względem hałasu ujawnia konieczność podjęcia nowych środków w celu osiągnięcia lub utrzymania poziomu realizacji celów ukierunkowanych na ochronę przed hałasem, właściwe organy należycie

uwzględniają udział każdego rodzaju środka w ramach zrównoważonego podejścia, zgodnie z załącznikiem I.

uwzględniają udział każdego rodzaju środka w ramach zrównoważonego podejścia, zgodnie z załącznikiem I. **Właściwe organy opisują dodatkowe środki wybrane do dalszej analizy i informacje o wynikach analizy ogólnej skuteczności, a zwłaszcza koszty wprowadzenia tych środków, szacowaną liczbę osób, które skorzystają z ich wprowadzenia, ramy czasowe oraz uszeregowanie środków pod względem ich ogólnej skuteczności.**

Or. en

**Poprawka 27**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Właściwe organy oceniają **opłacalność** nowych środków określonych w ust. 3, dokonując tego zgodnie z załącznikiem II. Drobnej zmiany technicznej istniejącego środka, która nie wpływa znacznie na przepustowość czy działalność, nie uważa się za nowe ograniczenie działalności.

*Poprawka*

5. Właściwe organy oceniają **ogólną skuteczność** nowych środków określonych w ust. 3, dokonując tego zgodnie z załącznikiem II. Drobnej zmiany technicznej istniejącego środka, która nie wpływa znacznie na przepustowość czy działalność, nie uważa się za nowe ograniczenie działalności

Or. en

**Poprawka 28**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 7 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Przed wprowadzeniem **ograniczenia** działalności właściwe organy **przekazują państwom członkowskim, Komisji i stosownym zainteresowanym stronom powiadomienie z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem, licząc do dnia**

*Poprawka*

1. **Na sześć miesięcy** przed wprowadzeniem **jakichkolwiek ograniczeń** działalności właściwe organy **powiadamiają państwa członkowskie, Komisję i stosowne zainteresowane strony.**

*przypadającego dwa miesiące przed określeniem parametrów koordynacyjnych dla czasu na start lub lądowanie, o których mowa w art. 2 lit. m) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93, dla danego portu lotniczego w odpowiednim sezonie lotniczym.*

Or. en

**Poprawka 29**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 7 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Po przeprowadzeniu oceny zgodnie z art. 5 do powiadomienia o decyzji załącza się pisemne sprawozdanie zawierające wyjaśnienie powodów wprowadzenia ograniczenia działalności, ustalonego dla danego portu lotniczego celu w zakresie ochrony środowiska naturalnego, środków, które uznano za mogące pomóc w realizacji tego celu, jak również ocenę *ewentualnej opłacalności* różnych rozważanych środków, a w stosownych przypadkach również ich skutki o charakterze transgranicznym.

*Poprawka*

2. Po przeprowadzeniu oceny zgodnie z art. 5 do powiadomienia o decyzji załącza się pisemne sprawozdanie zawierające wyjaśnienie powodów wprowadzenia ograniczenia działalności, ustalonego dla danego portu lotniczego celu w zakresie ochrony środowiska naturalnego, środków, które uznano za mogące pomóc w realizacji tego celu, jak również ocenę *zakładanej ogólnej skuteczności* różnych rozważanych środków, a w stosownych przypadkach również ich skutki o charakterze transgranicznym.

Or. en

**Poprawka 30**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 7 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. W przypadku, gdy ograniczenie działalności dotyczy wycofania samolotu marginalnie zgodnego z portu lotniczego, sześć miesięcy od powiadomienia w porcie tym nie można wprowadzać żadnych nowych usług z zastosowaniem takiego

*Poprawka*

3. W przypadku, gdy ograniczenie działalności dotyczy wycofania samolotu marginalnie zgodnego z portu lotniczego, sześć miesięcy od powiadomienia w porcie tym nie można wprowadzać żadnych nowych usług z zastosowaniem takiego

marginalnie zgodnego samolotu. Właściwe organy podejmują decyzję w sprawie rocznego wskaźnika dla wyeliminowania marginalnie zgodnego samolotu z flot operatorów obsługujących dany port lotniczy, uwzględniając wiek samolotu oraz skład całej floty. Bez uszczerbku dla przepisów art. 4 ust. 3, wskaźnik ten nie może przekraczać **20%** należącej do danego operatora floty samolotów marginalnie zgodnych obsługujących ten port lotniczy.

marginalnie zgodnego samolotu. Właściwe organy podejmują decyzję w sprawie rocznego wskaźnika dla wyeliminowania marginalnie zgodnego samolotu z flot operatorów obsługujących dany port lotniczy, uwzględniając wiek samolotu oraz skład całej floty. Bez uszczerbku dla przepisów art. 4 ust. 3, wskaźnik ten nie może przekraczać **25%** należącej do danego operatora floty samolotów marginalnie zgodnych obsługujących ten port lotniczy.

Or. en

### **Poprawka 31** **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Artykuł 10 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy własnej oraz bez uszczerbku dla toczącej się procedury odwoławczej Komisja może **szczegółowo zbadać decyzję o ograniczeniu** działalności **przed wdrożeniem takiego** ograniczenia. **Komisja może zawiesić decyzję, jeżeli w jej opinii nie spełnia ona wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu lub jest niezgodna z prawem unijnym.**

*Poprawka*

1. Na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy własnej oraz bez uszczerbku dla toczącej się procedury odwoławczej Komisja może **w terminie dwóch miesięcy od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1, dokonać oceny procesu wprowadzania ograniczenia** działalności **odnoszącego się do poziomu hałasu. Jeżeli Komisja uzna, że wprowadzanie ograniczenia działalności odnoszącego się do poziomu hałasu nie odbyło się zgodnie z procesem ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu, może odpowiednio poinformować stosowne właściwe organy. Stosowne właściwe organy mogą wziąć pod uwagę opinię Komisji.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Operating restrictions must be imposed by regional authorities with due regard to the local situation and to local specifics. National parliaments of Germany, France, the Netherlands and Austria consider that the proposed right of scrutiny infringes the European Union's*

*principle of subsidiarity. Moreover, there are concerns that the proposed wording would allow the Commission to undermine the outcomes of regional mediation agreements. These agreements between airports, the relevant region and citizens are often reached after years of difficult and exhausting negotiations. Therefore, it is proposed to reword the Commission's right of scrutiny in order to respect the principle of subsidiarity of EU and outcomes of regional mediation agreements.*

**Poprawka 32**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 10 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3. Komisja podejmuje decyzję, czy właściwy organ może wprowadzić ograniczenie działalności, zgodnie z procedurą doradczą ustanowioną w art. 13 ust. 2, uwzględniając w szczególności kryteria z załącznika II. Komisja przekazuje swoją decyzję do wiadomości Rady i zainteresowanego państwa członkowskiego.**

**skreślony**

Or. en

**Poprawka 33**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 10 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

4. W przypadku **niepodjęcia** przez Komisję **decyzji** w terminie **sześciu** miesięcy od otrzymania **informacji**, o **której** mowa w ust. 2, właściwy organ może wykonać planowaną decyzję o ograniczeniu działalności.

4. W przypadku **nieprzedstawienia** przez Komisję **opinii** w terminie **dwóch** miesięcy od otrzymania **powiadomienia**, o **którym** mowa w **art. 7** ust. 1, właściwy organ może wykonać planowaną decyzję o ograniczeniu działalności.

Or. en

**Poprawka 34**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 11 – ustęp 1 – litera a)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**a) zmian definicji samolotu zawartej w art. 2 pkt 3 oraz definicji samolotu marginalnie zgodnego zawartej w art. 2 pkt 4;**

**skreślona**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Przekazanie uprawnień Komisji powinno ograniczać się do dostosowań i zmian technicznych. Decyzje polityczne powinny pozostać w zakresie kompetencji współustawodawców.*

**Poprawka 35**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 11 – ustęp 2 – litera b)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**b) zmian i uaktualnień norm certyfikacji hałasu przewidzianych w art. 4 i 8; oraz procedury certyfikacyjnej przewidzianej w art. 6 ust. 1;**

**skreślona**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Przekazanie uprawnień Komisji powinno ograniczać się do dostosowań i zmian technicznych. Decyzje polityczne powinny pozostać w zakresie kompetencji współustawodawców.*

**Poprawka 36**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 12 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Or. en

**Poprawka 37**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 13**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 13**

*skreślony*

**Komitet**

**1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na podstawie art. 25 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady.**

**Jest to komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.**

**2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie ma art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.**

**3. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, jeśli przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*W związku ze skreśleniem art. 10 ust. 3 przepis ten traci ważność.*

**Poprawka 38**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 14a**

**Przepisy przejściowe**

**Ograniczenia działalności i decyzje dotyczące funkcjonowania portów lotniczych, w tym w tym orzeczenia sądowe i wyniki postępowań mediacyjnych, które zostały wszczęte lub były w toku przed wejściem w życie**

*niniejszego rozporządzenia, nie podlegają temu rozporządzeniu. Podlegają one dyrektywie 2002/30/WE w zakresie, w jakim ma ona zastosowanie, oraz w odpowiednich przypadkach krajowym przepisom wykonawczym do tej dyrektywy. W przypadku takich środków utrzymuje się zatem skutki dyrektywy 2002/30/WE. Drobnej zmiany technicznej istniejącego środka, która nie wpływa znacznie na przepustowość czy działalność, nie uważa się za nowe ograniczenie działalności.*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Niezbędna jest klauzula praw nabytych pozwalająca stwierdzić, że obowiązujące ograniczenia działalności oraz procedury dotyczące wprowadzenia tych ograniczeń, które zostały wprowadzone lub wszczęte przed wejściem w życie nowego rozporządzenia, podlegają nadal obowiązującym przepisom.*

**Poprawka 39**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik 1 – sekcja 3 – punkt 1 – podpunkt 1.3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Szczegółowe informacje na temat poziomu hałasu dla roku bieżącego i lat poprzednich – w tym ocena liczby osób dotkniętych hałasem emitowanym przez samoloty.

*Poprawka*

**1.3** Szczegółowe informacje na temat poziomu hałasu dla roku bieżącego i **dla co najmniej dwóch** lat poprzednich – w tym ocena liczby osób dotkniętych hałasem emitowanym przez samoloty **przeprowadzona zgodnie z przepisami załącznika III do dyrektywy 2002/49/WE.**

Or. en

**Poprawka 40**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik 1 – sekcja 3 – punkt 3 – podpunkt 3.1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Zarys dostępnych dodatkowych środków oraz wskazanie głównych powodów ich

*Poprawka*

Zarys dostępnych dodatkowych środków oraz wskazanie głównych powodów ich



wyboru. **Opis tych środków wybranych do dalszej analizy i informacje o rezultatach analizy kosztów i wyników, zwłaszcza kosztów wprowadzenia tych środków; szacowana liczba osób, które skorzystają z wprowadzenia tych środków oraz ramy czasowe; uszeregowanie ogólnej skuteczności poszczególnych środków.**

wyboru.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Przepis ten powinien pozostać w gestii współustawodawców. Proponuje się wyłączenie go z zakresu aktów delegowanych.*

#### **Poprawka 41 Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – nagłówek 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Ocena opłacalności ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu

Ocena opłacalności **jako części ogólnej skuteczności** ograniczeń działalności odnoszących się do hałasu

Or. en

#### **Poprawka 42 Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – ustęp 1 – punkt 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**1a) zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców okolic portu lotniczego;**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Ocena wpływu na zdrowie i bezpieczeństwo lokalnych mieszkańców powinna być obowiązkowa.*

**Poprawka 43**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik II – ustęp 1 – punkt 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3a) bezpośredni, pośredni i katalityczny  
wpływ na zatrudnienie;**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Ocena wpływu na zatrudnienie powinna być obowiązkowa.*

**Poprawka 44**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik II – ustęp 1 – punkt 4 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a) zrównoważenie środowiskowe, w tym  
współzależność hałasu i emisji.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Ocena zrównoważenia środowiskowego powinna być obowiązkowa.*

**Poprawka 45**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik 2 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Ponadto właściwe organy mogą należycie  
uwzględnić następujące czynniki:***

***skreślony***

***1) zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców  
okolic portu lotniczego;***

***2) zrównoważenie środowiskowe, w tym  
współzależność hałasu i emisji;***

***3) bezpośredni, pośredni i katalityczny  
wpływ na zatrudnienie.***

Or. en



## UZASADNIENIE

### Wniosek Komisji

Omawiany wniosek ma na celu uaktualnienie istniejących środków, aby umożliwić władzom lokalnym zmniejszenie poziomu hałasu wokół portów lotniczych w Unii zgodnie z międzynarodowymi zasadami zrównoważonego podejścia ICAO do zarządzania hałasem. Zrównoważone podejście musi być stosowane w spójny sposób.

Zrównoważone podejście obejmuje cały zakres środków łagodzących skutki hałasu, takich jak: 1) zmniejszenie hałasu powodowanego przez samoloty u źródła, 2) planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, 3) operacyjne procedury ochrony przed hałasem (przez stosowanie specjalnych pasów startowych, dróg czy procedur) oraz 4) ograniczenia działalności. Wymaga ono przeprowadzenia oceny hałasu i przewiduje odpowiednie konsultacje.

UE na poziomie ICAO aktywnie wspiera opracowywanie nowych norm hałasu dla samolotów oraz inwestuje w nowe technologie za sprawą programów ramowych i projektu „Czyste niebo”. Planowanie przestrzenne wraz z powiązаныmi programami izolacji akustycznej i rekompensat pozostaje jednak w gestii władz krajowych lub lokalnych. Procedury operacyjne wchodzą w zakres kompetencji portu lotniczego i podmiotów świadczących usługi transportu lotniczego oraz są objęte przepisami dotyczącymi jednolitej przestrzeni powietrznej.

Wniosek ten dotyczy zatem ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu oraz wymogów związanych z danym procesem (mapowania, analizy opłacalności oraz konsultacji) i wprowadza zobowiązania podjęte na szczeblu międzynarodowym do prawa europejskiego.

Kwestię norm dotyczących hałasu poruszono w innym akcie prawa europejskiego, a mianowicie w dyrektywie w sprawie hałasu w środowisku (dyrektywa 2002/49/WE odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku), która nakłada na państwa członkowskie obowiązek rozpoznawania głównych źródeł hałasu w środowisku, przeprowadzania oceny wpływu hałasu i podejmowania odpowiednich działań. Wniosek ten stanowiłby uzupełnienie dyrektywy 2002/49/WE, ponieważ przewiduje procedury opracowywania planu działania w zakresie hałasu, obejmującego opłacalne środki mające na celu zmniejszenie hałasu spowodowanego ruchem lotniczym.

### Ocena i zalecenia sprawozdawcy

Najistotniejszymi zagadnieniami są uprawnienia kontrolne Komisji, pojęcie opłacalności, definicja samolotu marginalnie zdolnego oraz zakres uprawnień przekazanych Komisji.

#### *Uprawnienia kontrolne Komisji (art. 10)*

Rada Federalna Niemiec, Rada Federalna Austrii, francuski Senat i holenderska Pierwsza Izba Stanów Generalnych stwierdziły, że uprawnienia kontrolne Komisji na mocy art. 10 stanowią

naruszenie zasady pomocniczości Unii Europejskiej. Wielu posłów do Parlamentu Europejskiego wyraziło obawy co do tego, że art. 10 pozwoliłby Komisji na zakwestionowanie wyników regionalnych porozumień osiągniętych w drodze mediacji. Porozumienia między portami lotniczymi, regionami i obywatelami osiągnane są często w wyniku trwających przez wiele lat trudnych i wyczerpujących negocjacji. Sprawozdawca stwierdza, że niemal wszystkie grupy polityczne sprzeciwiają się utrzymaniu art. 10. Proponuje się zatem przeformułowanie tego artykułu, aby zapewnić pełne poszanowanie kompetencji władz lokalnych i zasady pomocniczości UE.

### *Oplacalność*

Przy ocenie sytuacji pod względem hałasu w portach lotniczych UE należy w równej mierze wziąć pod uwagę zarówno korzyści gospodarcze, jak i wpływ na zdrowie i standard życia osób zamieszkujących w pobliżu portów lotniczych. Dlatego też proponowane są poprawki mające na celu wzmocnienie tej równowagi, w tym wprowadza się nowe pojęcie „ogólnej skuteczności” proponowanych ograniczeń działalności.

### *Samolot marginalnie zdolny (art. 2 ust. 4)*

Pojęcie „samolotu marginalnie zgodnego” odgrywa ważną rolę w zarządzaniu hałasem. Stopniowe wycofanie najgłośniejszych samolotów może być stosunkowo skutecznym środkiem ograniczenia hałasu. Skoncentrowanie uwagi na najgłośniejszych samolotach stworzy pole dla dalszego rozwoju, jednocześnie ułatwiając życie ludziom mieszkającym w pobliżu portów lotniczych. Jednocześnie przy stopniowym wycofywaniu najgłośniejszych samolotów należy wziąć pod uwagę inwestycje i cykl życia samolotu.

### *Akty delegowane (art. 11)*

Aby zapewnić dostosowanie przepisów prawnych do rozwoju technologii, konieczny jest pewien margines elastyczności. Należy jednak dokładnie przeanalizować, czy proponowane przekazanie Komisji uprawnień jest niezbędne we wszystkich obszarach. Odpowiedzialność za teksty prawne spoczywa ostatecznie na ustawodawcy. Należy dokonać rozróżnienia między dostosowaniami technicznymi i decyzjami politycznymi. Proponowany zakres uprawnień przyznanych Komisji wydaje się zbyt szeroki i Parlament powinien zastrzec sobie prawo do zmiany istotnych z politycznego punktu widzenia elementów w zwykłej procedurze ustawodawczej.