

32002L0030

L 85/40

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

28.3.2002

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2002/30/EÜ,

26. märts 2002,

## müraga seotud käitamispiirangute eeskirjade ja -korra kehtestamise kohta ühenduse lennuväljadel

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut <sup>(1)</sup>,võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust <sup>(2)</sup>,võttes arvesse regioonide komitee arvamust <sup>(3)</sup>,toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras <sup>(4)</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühise transpordipoliitika põhieesmärk on säästev areng. See nõuab terviklikku lähenemisviisi, mille eesmärgiks on tagada nii ühenduse transpordisüsteemi efektiivne toimimine kui ka keskkonnakaitse.
- (2) Õhutranspordi säästvaks arenguks on vaja võtta meetmed, mille eesmärk on vähendada keskkonna saastumist õhusõidukite müraga lennuväljadel, kus müraprobleem on eriti tõsine.
- (3) Rahvusvahelise Tsiivilennundusorganisatsiooni (ICAO) raames on kehtestatud uued rangemad müra sertifitseerimise standardid, mis on kindlaks määratud rahvusvahelise tsiivilennunduse konventsiooni 16. lisa 1. köite II osa 4. peatükis ning aitavad pikema aja jooksul parandada mürakeskkonda lennuväljade ümbruses.
- (4) 4. peatüki standard on kehtestatud õhusõidukite sertifitseerimiseks ning selle alusel ei saa rakendada käitamispiiranguid.
- (5) 2. peatükiga hõlmatud lennukite järkjärguline kasutusel kõrvaldamine nõukogu 2. märtsi 1992. aasta direktiivi

92/14/EMÜ (rahvusvahelise tsiivilennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. köite II osa 2. peatükiga hõlmatud lennukite lendude piiramise kohta) <sup>(5)</sup> kohaselt viiakse lõpule 1. aprillil 2002 ning, eeldades õhutranspordi kasvu Euroopas, on vaja uusi meetmeid, et ära hoida mürakeskkonna halvenemine pärast 2002. aastat.

- (6) Keskkonnakaitse seisukohalt paremate lennukite kasutamine võib kaasa aidata lennujaamade läbilaskevõime efektiivsemale kasutamisele ning võimaldada lennuvälja infrastruktuuri turunõuetele vastavat väljaarendamist.
- (7) Käitamispiirangute rakendamine ühenduse lennuväljadel ühiste eeskirjade ja ühise korra alusel kui osa müra kontrollimise tasakaalustatud lähenemisviisist aitab samalaadsete käitamispiirangute rakendamise kaudu täita siseturu nõudeid lennuväljadel, kus on tõsised müraprobleemid. Selle juurde kuulub hinnang lennuväljamüra mõju ja kõnealuse mõju leevendamiseks olemasolevate meetmete kohta ning asjakohaste meetmete valik, mis toovad suurimat keskkonnakaitsest kasu majanduslikult kõige tasuvamal viisil.
- (8) Nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele) <sup>(6)</sup> artiklitega 8 ja 9 nähakse muu hulgas ette uute käitamispiirangute avaldamine ja uurimine; kõnealuste sätete seos käesoleva direktiiviga tuleks kindlaks määrata.
- (9) Tuleks tunnustada õhutranspordisektori õigustatud huvi rakendada müra kontrollimise ülesannete majanduslikult tasuvaid lahendusi.
- (10) Rahvusvahelise Tsiivilennundusorganisatsiooni (ICAO) 33. assamblee võttis vastu resolutsiooni A33/7, milles kasutatakse "tasakaalustatud lähenemisviisi" mõistet müra kontrollimises ning luuakse seega õhusõidukite müra käsitlemise lähenemisviis, milles sisalduvad rahvusvahelised suunised käitamispiirangute rakendamiseks lennuväljade kaupa. Õhusõidukite müra kontrollimise "tasakaalustatud lähenemisviisi" mõistel on neli põhi-

<sup>(1)</sup> EÜT C 75 E, 26.3.2002, lk 318.

<sup>(2)</sup> Arvamus on esitatud 20. märtsil 2002 (Euroopa Ühenduste Teataja seni avaldamata).

<sup>(3)</sup> Arvamus on esitatud 14. märtsil 2002 (Euroopa Ühenduste Teataja seni avaldamata).

<sup>(4)</sup> Euroopa Parlamendi 13. märtsi 2002. aasta arvamus (Euroopa Ühenduste Teataja seni avaldamata). Nõukogu 26. märtsi 2002. aasta otsus.

<sup>(5)</sup> EÜT L 76, 23.3.1992, lk 21. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 991/2001 (EÜT L 138, 22.5.2001, lk 12).

<sup>(6)</sup> EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8.

- punkti ning sellega seoses on vaja hoolikalt hinnata müra vähendamise kõiki eri võimalusi, sealhulgas lennukimüra vähendamist müra tekkekohal, maakasutuse planeerimist ja korraldamist, müra vähendavad lennumeetodid ning käitamispääangud, ilma et see piiraks asjakohaste juriidiliste kohustuste, olemasolevate kokkulepete, kehtivate õigusaktide ning kehtestatud arengusuundade kohaldamist.
- (11) Tasakaalustatud lähenemisviis on oluline samm müra vähendamisel. Müra tulemuslikuks ja püsivaks vähendamiseks on siiski vaja rangemaid tehnilisi standardeid, nagu näiteks rangemaid õhusõidukite mürastandardeid koos meetmetega, mille kohaselt mürarikkad õhusõidukid kõrvaldataks kasutusest.
- (12) Keskkonnamüra hindamist ja kontrollimist käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga <sup>(1)</sup>, mis on kõiki transpordiliike hõlmav horisontaalmeede, on kehtestatud ühine lähenemisviis keskkonnamüra hindamisele ja kontrollimisele. Selle eesmärk on keskkonnamüra kontrollimine suurtes linnastutes ja peamiste transpordi infrastruktuuride ümbruses, kaasa arvatud lennuväljad, keskkonnamüra ja selle mõjuga seotud teabe üldsusele kättesaadavaks tegemine ning pädevatele asutustele tegevuskavade koostamise nõude esitamine, et vajaduse korral keskkonnamüra ära hoida ja vähendada ning vähese keskkonnamüra korral säilitada olukord.
- (13) Nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiiviga 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eratööde keskkonnamõju hindamise kohta <sup>(2)</sup> on juba sätestatud lennuväljaprojektide, sealhulgas müra leevendusabinõude üksikasjalik hindamine. Seda võib pidada käesoleva direktiivi hindamisnõudeid osaliselt hõlmavaks, kui tegemist on lennuvälja infrastruktuuri laiendamise projektidega.
- (14) See hindamine võib näidata, et eesmärkide saavutamine on võimalik ainult uute teenuste piiramise teel ning nende lennukite järkjärgulise liiklusest kõrvaldamise teel, mis napilt vastavad 3. peatükis ettenähtud müra sertifitseerimise normile.
- (15) Tuleks tunnistada suurtes linnastutes paiknevate lennuväljade ("linna piirides asuvad lennuväljad") erilisi müraprobleeme ning võimaldada seal rangemate eeskirjade kehtestamist.
- (16) Liikmesriikidelt saadud teabe põhjal tuleb välja töötada linna piirides asuvate lennuväljade loend.
- (17) Lennuvälja infrastruktuuri laiendamist tuleks hõlbustada lennuliikluse säästva arengu tagamiseks.
- (18) On vaja võimaldada olemasolevate spetsiaalselt lennuväljade mürakontrollimeetmete jätkamist ning teha osaliste käitamispääangutega teatavaid tehnilisi muudatusi.
- (19) Arengumaade käitajate põhjendamatud majandusraskused tuleks ära hoida, andes neile vajaduse korral erandid ning see säte peaks sisaldama kuritarvituste vältimise garantiisid.
- (20) Müravastaste meetmete, sealhulgas uute käitamispääangute kehtestamisega seotud ettepanekute puhul tuleb tagada läbipaistvus ja konsulteerimine kõigi huvitatud isikutega.
- (21) Käitajatele tuleks uute käitamispääangute kehtestamisest piisavalt vara ette teatada.
- (22) Tuleks vastu võtta sätteid, mis tagavad õiguse esitada käitamispääangute kehtestamise peale kaebus apellatsiooniasutusele, mis võib olla kohus.
- (23) Käesolev direktiiv on koosõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsus- ja proportsionaalsuspõhimõtetega. Käitamispääangute kehtestamine ühenduse lennuväljadel võib kaasa aidata eesmärgi saavutamisele, millega hoitakse ära mürakeskkonna halvenemine lennuväljade ümbruses, kuid see võib tekitada ka konkurentsi moonutamist. Seetõttu saab ühendus kõnealust eesmärki tulemuslikumalt saavutada, kui ta rakendab müra kontrollimise osaks olevate käitamispääangute kehtestamisel ühtlustatud eeskirju. Käesolev direktiiv esitab vaid miinimumnõuded ega reguleeri rohkem, kui on vaja nimetatud eesmärgi saavutamiseks.
- (24) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta direktiivile 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisevolituste kasutamise menetlused <sup>(3)</sup>.
- (25) Käesoleva direktiivi meetmed asendavad meetmeid, mis on ette nähtud nõukogu 29. aprilli 1999. aasta määruses (EÜ) nr 925/1999 tsiviilkasutuses olevate teatavat tüüpi allahelikirusega reaktiivlennukite registrisse kandmise ja käitamise kohta, mis on modifitseeritud ja ümber sertifitseeritud vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni kolmanda väljaande (juuli, 1993) 16. lisa 1. köite II osa 3. peatüki standarditele <sup>(4)</sup>. Kõnealune määrus tuleks seetõttu kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

### Eesmärgid

Käesoleva direktiivi eesmärgid on:

- a) kindlaks määrata ühenduse eeskirjad, et hõlbustada käitamispääangute järjepidevat kehtestamist lennuväljadel ning selle abil piirata või vähendada müra kahjustava mõjuga olulisel määral kokkupuutuvate inimeste arvu;

<sup>(1)</sup> Direktiivi koostatakse ning kohaldatakse pärast vastuvõtmist.

<sup>(2)</sup> EÜT L 175, 5.7.1985, lk 40. Direktiivi on muudetud nõukogu direktiiviga 97/11/EÜ (EÜT L 73, 14.3.1997, lk 5).

<sup>(3)</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

<sup>(4)</sup> EÜT L 115, 4.5.1999, lk 1.

- b) sätestada siseturunõuete täitmist tagav raamistik;
- c) soodustada lennujaamade läbilaskevõime keskkonnasõbralikku arengut;
- d) luua võimalused konkreetsete müra vähendamise eesmärkide saavutamiseks üksikute lennuväljade tasandil;
- e) võimaldada olemasolevate meetmete hulgast valida need, mille eesmärk on tuua suurimat keskkonnaalast kasu kõige tasuvamal viisil.

## Artikkel 2

### Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *lennuväli* – ühenduses asuv tsiviillennuväli, kus kalendriaasta jooksul tehakse üle 50 000 tsiviilkasutuses oleva allahelikirusega reaktiivlennuki lennu (üheks lennuks loetakse üks start või maandumine), kusjuures on arvesse võetud kolme viimase kalendriaasta keskmine lendude arv enne käesolevas direktiivis ettenähtud eeskirjade kohaldamist kõnealuse lennuvälja suhtes;
- b) *linna piirides asuv lennuväli* – suure linnastu keskmes asuv lennuväli, mille ükski tõusuks või maandumiseks kasutatav hoorada ei ole pikem kui 2 000 meetrit ning mis pakub ainult otseteenuseid Euroopa riikide vahel või ühe riigi piires, kusjuures õhusõidukite müraga puutub kokku märkimisväärne arv inimesi ning iga lendude arvu suurenemine tähendab juba niigi väga kõrge mürataseme suurenemist. Kõnealuste lennuväljade loetelu esitatakse I lisas. Selles lisas võib teha muudatusi artikli 13 lõikes 3 ettenähtud korras;
- c) *tsiviilkasutuses olevad allahelikirusega reaktiivlennukid* – lennukid, mille suurim sertifitseeritud stardimass on vähemalt 34 000 kg või mille kõnealuse lennukitüübi suurim sertifitseeritud sisemahutavus on üle 19 reisijaistme, välja arvatud ainult meeskonnale mõeldud istmed;
- d) *müra piirväärtusega õhusõidukid* – tsiviilkasutuses olevad allahelikirusega reaktiivlennukid, mis vastavad rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa 1. köite II osa 3. peatüki sertifitseerimisstandarditele kumulatiivse marginaaliga kuni 5EPNdB (efektiivselt tajutav müratase detsibellides), kusjuures kumulatiivne marginaal on EPNdB väljendatud arvuline väärtus, mis saadakse üksikmarginaalide kokkuliitmisel (st sertifitseeritud mürataseme ja suurima lubatud mürataseme vahed), mõõdetuna igas rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa 1. köite II osa 3. peatükis määratletud kolmes müra mõõtepunktis;
- e) *käitamispiirangud* – müra mõjutavad meetmed, millega piiratakse või vähendatakse tsiviilkasutuses olevate allahelikirusega reaktiivlennukite juurdepääsu lennuväljale. See hõlmab nii need käitamispiirangud, mille eesmärk on käitusest kõrvaldada müra piirväärtusega õhusõidukid konkreetsetel lennuväljadel, kui ka osalised käitamispiirangud, millega piiratakse tsiviilkasutuses olevate allahelikirusega reaktiivlennukite käitamist kindlaksmääratud ajavahemikel;

- f) *huvitatud isikud* – füüsilised või juriidilised isikud, keda mõjutavad või võivad mõjutada müra vähendamise meetmed, sealhulgas käitamispiirangud, või kellel on õigustatud huvi nende kehtestamise vastu;
- g) *tasakaalustatud lähenemisviis* – lähenemine, mille kohaselt liikmesriigid uurivad olemasolevaid meetmeid müraprobleemide lahendamiseks oma territooriumil asuval lennuväljadel, nimelt prognoositavat mõju, mida avaldab õhusõiduki müra vähendamine tekkekohal, maakasutuse planeerimine ja korraldamine, müra vähendavad töömeetodid ja käitamispiirangud.

## Artikkel 3

### Pädevad asutused

Liikmesriigid tagavad käesoleva direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate küsimuste eest vastutavate pädevate asutuste olemasolu.

## Artikkel 4

### Üldeeskirjad õhusõidukite müra kontrollimiseks

1. Liikmesriigid võtavad kasutusele tasakaalustatud lähenemisviisi müraprobleemide käsitlemisel oma territooriumil asuval lennuväljadel. Nad võivad kaaluda ka majanduslike stiimulite kasutamist mürakontrollimeetmena.
2. Käitamispiirangute kavandamisel võtavad pädevad asutused arvesse mitmesuguste meetmete tõenäolisi kulusid ja tulusid ning lennuvälja eriomadusi.
3. Käesoleva direktiivi alusel võetud meetmed või meetmete kombinatsioonid ei ole piiravamad, kui on vaja konkreetse lennuvälja jaoks kehtestatud keskkonnaeesmärkide saavutamiseks. Meetmed ei või olla lennuettevõtja või õhusõidukite tootja suhtes diskrimineerivad ega diskrimineerida neid riikkondsuse alusel.
4. Toimivuspõhiste käitamispiirangute aluseks peab olema õhusõiduki müratase, mis on kindlaks määratud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni kolmanda väljaande (juuli, 1993) 16. lisa 1. köite kohaselt tehtud sertifitseerimisenetlusega.

## Artikkel 5

### Hindamiseeskirjad

1. Käitamispiirangutega seotud otsuse tegemisel tuleb arvesse võtta II lisas esitatud teave, niivõrd kui see on asjaomaste käitamispiirangute ja lennuvälja eriomaduste seisukohalt vajalik ja võimalik.

2. Kui lennuväljaprojekte tuleb keskkonnamõjude suhtes direktiivi 85/337/EMÜ kohaselt hinnata, siis loetakse kõnealuse direktiivi alusel tehtud hindamine lõike 1 nõuetele vastavaks tingimusel, et hindamisel on võimalikult suures ulatuses arvesse võetud käesoleva direktiivi II lisas esitatud teavet.

#### Artikkel 6

### Käitamispiirangute kehtestamise eeskirjad müra piirväärtusega õhusõidukite kasutusest kõrvaldamiseks

1. Kui artikli 5 nõuete kohase kõigi olemasolevate meetmete, sealhulgas osaliste käitamispiirangute hindamise põhjal selgub, et käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks on vaja piirangute kehtestamist, mille eesmärgiks on müra piirväärtusega õhusõidukite kasutusest kõrvaldamine, siis kohaldatakse asjaomasel lennuväljal määruse (EMÜ) nr 2408/92 artiklis 9 ettenähtud menetluse asemel järgmisi eeskirju:

- a) kuus kuud pärast hindamise lõpetamist ja otsuse tegemist käitamispiirangu kehtestamise kohta antakse kõnealusel lennuväljal müra piirväärtusega õhusõidukitele luba lennuteenuste osutamiseks ainult eelmise aasta käitamisajale vastava ajavahemiku jooksul;
- b) vähemalt kuus kuud pärast seda võib igalt ettevõtjalt nõuda kõnealust lennuvälja teenindavate müra piirväärtusega õhusõidukite lendude arvu vähendamist aastas kuni 20 % kõnealuste lendude esialgselt koguarvust.

2. Artiklis 5 esitatud hindamiseeskirjade kohaselt on I lisas loetletud linna piirides asuval lennuväljadel lubatud kasutada karmimaid meetmeid müra piirväärtusega õhusõidukite määramisel, kui kõnealused meetmed ei mõjuta tsiviilkasutuses olevaid allahelikkiirusega reaktiivlennukeid, mis kas esmase sertifitseerimise või resertifitseerimise alusel vastavad rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa 1. kõite II osa 4. peatüki mürastandarditele.

#### Artikkel 7

### Olemasolevad käitamispiirangud

Artiklit 5 ei kohaldata:

- a) käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeval juba kehtivate käitamispiirangute suhtes;
- b) osaliste käitamispiirangute väikeste tehniliste muudatuste suhtes, mis ei mõjuta oluliselt lennuettevõtjate kulusid ühelgi nimetatud ühenduse lennuväljal ning on tehtud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

#### Artikkel 8

### Erand arengumaades registreeritud õhusõidukitele

Arengumaades registreeritud müra piirväärtusega õhusõidukitele antakse 10 aastaks käesoleva direktiivi jõustumisest arvates erand artikli 6 sätetest tingimusel, et:

- a) õhusõidukid, mis on müra suhtes sertifitseeritud vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa 1. kõite II osa 3. peatüki standarditele, on olnud kasutusel asjaomasel ühenduse lennuväljal ajavahemikus 1. jaanuarist 1996 kuni 31. detsembrini 2001 ("võrdlusperiood") ning
- b) need õhusõidukid olid võrdlusperioodil asjaomase arengumaa registrisse kantud ja neid käitab jätkuvalt füüsiline või juriidiline isik, kelle elukoht või asukoht on kõnealusel arengumaal.

#### Artikkel 9

### Erand seoses õhusõidukite erandliku käitamisega

Üksikjuhtumitel võivad liikmesriigid oma territooriumil asuval lennuväljadel anda müra piirväärtusega õhusõidukite loa üksiklendudeks, mida ei olnud võimalik teha käesoleva direktiivi muude sätete alusel.

See erand piirdub:

- a) õhusõidukitega, mille lennud on nii erandlikud, et ajutisest erandist keeldumine oleks põhjendamatu;
- b) õhusõidukitega, mis teevad ümberehituste, remondi- või hooldustöödega seotud mittetulunduslikke lende.

#### Artikkel 10

### Nõupidamine ja läbipaistvus

Liikmesriigid tagavad, et huvitatud isikute nõupidamised artiklite 5 ja 6 kohaldamise üle toimuvad kohaldatavates siseriiklikes õigusaktides ettenähtud korras.

#### Artikkel 11

### Eelnev teatamine

1. Liikmesriigid tagavad, et iga uue käitamispiirangu kehtestamisest teatatakse avalikult kõigile huvitatud isikutele, kusjuures teatele lisatakse piirangu kehtestamise põhjuste selgitus, võttes arvesse tasakaalustatud lähenemisviisi asjakohaseid punkte; teatada tuleb:

- a) kuus kuud enne artikli 6 lõike 1 punktis a nimetatud meetmete jõustumist;

- b) üks aasta enne artikli 6 lõike 1 punktis b ja lõikes 2 nimetatud meetmete jõustumist;
- c) artikli 6 alusel võetavate meetmete korral kaks kuud enne asjakohaseks sõiduplaaniperioodiks sõiduplaanide koostamise konverentsi.
2. Liikmesriigid teatavad viivitamata teistele liikmesriikidele ja komisjonile kõigist uutest käitamispriirangutest käesoleva direktiivi tähenduses, mis nad on otsustanud kehtestada oma riigi territooriumil asuval lennuväljal.

#### Artikkel 12

### Kaebuse esitamise õigus

Liikmesriigid tagavad, et artikli 6 ja artikli 7 punkti b kohaselt võetud meetmete suhtes on õigus esitada siseriiklike õigusaktide ja menetluste kohaselt kaebus muule apellatsiooniasutusele kui vaidlustatud meetme vastuvõtnud asutus.

#### Artikkel 13

### Komitee

1. Komisjoni abistab vastavalt määruse (EMÜ) nr 2408/92 artiklile 11 asutatud komitee.
2. Komitee võib konsulteerida komisjoniga igas käesoleva direktiivi kohaldamist käsitlevas küsimuses.
3. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatud.
4. Komitee võtab arvesse artikli 5 kohaselt koostatud liikmesriikide hinnangud ning kõnealuste hinnangute põhjal võetud või kavandatud meetmed.

#### Artikkel 14

### Teave ja läbivaatamine

Liikmesriigid annavad taotluse korral komisjonile teavet käesoleva direktiivi rakendamise kohta.

Komisjon teeb hiljemalt viis aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettekande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta.

Ettekandega koos esitatakse vajaduse korral käesoleva direktiivi läbivaatamise ettepanekud.

Ettekandes esitatakse käesoleva direktiivi mõjususe hinnang ning käsitletakse eelkõige vajadust uuesti läbi vaadata artikli 2 punkti d kohane müra piirväärtusega õhusõidukite mõiste, silmas pidades rangemate nõuete kehtestamist.

#### Artikkel 15

### Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 925/1999 tunnistatakse kehtetuks alates käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

#### Artikkel 16

### Rakendamine

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 28. septembriks 2003. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendes meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

#### Artikkel 17

### Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldamise päeval.

#### Artikkel 18

### Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 26. märts 2002

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
 P. COX

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
 F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

*I LISA***Linna piirides asuvate lennuväljade loetelu**

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

---

## II LISA

**Artikli 5 lõikes 1 nimetatud teave**

1. Andmed olukorra kohta
  - 1.1. Lennuvälja kirjeldus, kaasa arvatud läbilaskevõime, asukoht, ümbrus, lennuliikluse tihedus ja kogusuurus ning tõusu-maandumisradade koguvõimsus.
  - 1.2. Lennuvälja keskkonnaeesmärgid, vaadeldud siseriiklikus kontekstis.
  - 1.3. Üksikasjalikud andmed jooksva ja eelmise aasta mürakontuuride kohta, sealhulgas õhusõidukite müraga kokkupuutuvate inimeste hinnanguline arv. Kontuuride määramisel kasutatud arvutusviisi kirjeldus.
  - 1.4. Meetmed, mis on juba võetud õhusõidukite müra vähendamiseks: näiteks maakasutuse planeerimine ja korraldamine; mürasummutusprogrammid; lennuliikluse korraldus, näiteks PANS-OPS; käitamispiirangud, nagu mürapiirid, öised piirangud/liikluskeelud, müratasud; tõusu-maandumisraja eeliskasutamine, teatavate lennuliinide eelistamine/piiramine müraga seotud põhjustel, müraseire.
2. Prognoos olukorras, kus uusi meetmeid ei võeta
  - 2.1. Lennuvälja võimalikud juba kinnitatud ja programmi lülitatud arendusmeetmed, näiteks läbilaskevõime suurendamine, tõusu-maandumisradade ja/või terminalide laiendamine ning prognoositav lennuliikluse kogusuurus ja kasv.
  - 2.2. Lennuvälja läbilaskevõime suurendamise korral täiendavast läbilaskevõimest tulenevad eelised.
  - 2.3. Mürakeskkonna toime täiendavate meetmete puudumise korral ning müra vähendamiseks juba kavandatud meetmete toime sama ajavahemiku jooksul.
  - 2.4. Prognoositavad mürakontuurid, sealhulgas õhusõidukite müraga tõenäoliselt kokkupuutuvate inimeste arv, kusjuures tehakse vahet vanade ja äsja ehitatud elamurajoonide vahel.
  - 2.5. Tagajärjed ja võimalikud kulud, kui müra eeldatava suurenemise korral jäetakse müra mõju vähendavad meetmed võtmata.
3. Täiendavate meetmete hindamine
  - 3.1. Lühiülevaade täiendavatest meetmetest, mis võidakse võtta artikli 4 lõikes 1 mainitud eri võimaluste kohaselt, eelkõige esile tuues valiku peamised põhjused. Täiendavaks analüüsiks väljavalitud meetmed ning põhjalikumad andmed kõnealuste meetmete võtmisega seotud kulude kohta; inimeste arv, kelle jaoks mürakeskkond eelduste kohaselt paraneb, ning ajakava; eri meetmete järjestus üldise mõjususe järgi.
  - 3.2. Hinnang erimeetmete võtmise tasuvusele või kulude-tulude analüüsile, arvesse võttes meetmete sotsiaal-majanduslikku mõju õhustranspordi kasutajatele: ettevõtjatele (reisijad ja last), reisijatele ja kohalikele kogukondadele.
  - 3.3. Ülevaade keskkonna- ja konkurentsimõjudest, mis kavandatavad meetmed võivad avaldada teistele lennuväljadele, ettevõtjatele ja muudele huvitatud isikutele.
  - 3.4. Eelistatud valiku põhjendused.
  - 3.5. Kokkuvõte ilma tehniliste üksikasjadeta.
4. Seos keskkonnamüra hindamist ja kontrollimist käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga
  - 4.1. Kui on olemas kõnealuse direktiivi tingimuste kohaselt koostatud mürakaardid ja tegevuskavad, siis kasutatakse neid käesolevas lisas ettenähtud teabe esitamisel.
  - 4.2. Müraga kokkupuute hindamisel (see tähendab mürakontuuride ja müra mõjule allutatud inimeste arvu kindlaksmääramisel) kasutatakse võimaluse korral vähemalt eespool nimetatud direktiivis kindlaksmääratud ühiseid müraindikaatoreid Lden ja Lnight.