

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 598/2014,**16. aprill 2014,****müraga seotud käitamispiirangute eeskirjade ja korra kehtestamise kohta liidu lennujaamades tasakaalustatud lähenemisviisi raames ning direktiivi 2002/30/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühise transpordipoliitika põhieesmärk on säästev areng. See nõuab terviklikku lähenemisviisi, mille eesmärgiks on tagada nii liidu transpordisüsteemi tõhus toimimine kui ka keskkonnakaitse.
- (2) Õhutranspordi säästev areng nõuab meetmeid, mille eesmärk on vähendada keskkonna saastumist õhusõidukite müraga liidu lennujaamades. Kõnealused meetmed peaksid vähendama müra taset liidu lennujaamade ümbruses, et säilitada või parandada ümberkaudsete elanike elukvaliteeti ja suurendada lennundustegevuse ja elamupiirkondade koostoimivust, eelkõige öiste lendude puhul.
- (3) Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) resolutsioonis A33/7 sätestatakse tasakaalustatud lähenemisviisi mõiste müra piiramisel (tasakaalustatud lähenemisviis) ning kehtestatakse õhusõidukite müra käsitlemise ühtne meetod. Tasakaalustatud lähenemisviis peaks jääma lennunduses kui üleilmases tööstusharus müra piiramise aluseks. Tasakaalustatud lähenemisviisi tunnistatakse asjaomaste õiguslike kohustuste, olemasolevate kokkulepete, kehtivate õigusaktide ning kehtestatud poliitikasuundade olulisust ega piirata nende kohaldamist. Tasakaalustatud lähenemisviisi rahvusvaheliste eeskirjade lisamine käesolevasse määrusse peaks olulisel määral vähendama rahvusvaheliste vaidluste riski juhul, kui müraga seotud käitamispiirangud mõjutavad kolmandate riikide lennuettevõtjaid.
- (4) Pärast kõige mürarikkamate õhusõidukite käitusest kõrvaldamist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2002/30/EÜ ⁽⁴⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2006/93/EÜ ⁽⁵⁾ on vaja ajakohastada käitamispiiranguid käsitlevate meetmete kasutamist, et ametiasutused saaksid tegelda kõige mürarikkamate õhusõidukitega, et tasakaalustatud lähenemisviisi rahvusvahelist raamistikku kasutades vähendada liidu lennujaamade ümbruse müra taset.

⁽¹⁾ ELT C 181, 21.6.2012, lk 173.

⁽²⁾ ELT C 277, 13.9.2012, lk 110.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 12. detsembri 2012. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 24. märtsi 2014. aasta esimese lugemise seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata). Euroopa Parlamendi 15. aprilli 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/30/EÜ müraga seotud käitamispiirangute eeskirjade ja -korra kehtestamise kohta ühenduse lennuväljadel (EÜT L 85, 28.3.2002, lk 40).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/93/EÜ rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. kõite 3. peatiki II osas käsitletud lennukite lendude reguleerimise kohta (ELT L 374, 27.12.2006, lk 1).

- (5) Komisjoni 15. veebruari 2008. aasta aruandes müraga seotud käitamispääsude kohta ELi lennuväljadel märgiti vajadust muuta direktiivi 2002/30/EÜ tekstis selgemaks vastutuse jaotumine ning huvitatud isikute täpsed õigused ja kohustused müra hindamise protsessis, et iga lennujaama puhul tagada majanduslikult tasuvate meetmete võtmine müra vähendamise eesmärkide saavutamiseks.
- (6) Käitamispääsude kehtestamine liikmesriikide poolt liidu lennujaamades üksikjuhtumite kaupa võib piirata läbilaskevõimet, kuid samas aidata vähendada müra taset lennujaamade ümbruses. Siiski on võimalus, et moonutatakse konkurentsi või kahjustatakse liidu lennundusvõrgustiku üldist tõhusust olemasoleva läbilaskevõime ebatõhusa kasutamise tõttu. Kuna käesoleva määruse müra vähendamise eesmärki ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda müra piiramise protsessi osana ühtlustatud menetluseeskirjade kehtestamisega käitamispääsude kehtestamiseks paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale. Sellise ühtlustatud meetodiga ei kehtestata müra kvaliteedi eesmärki, mis jätkuvalt tulenevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2002/49/EÜ, ⁽¹⁾ muudest asjaomastest liidu eeskirjadest või liikmesriikide õigusaktidest, ning sellega ei piirata eri meetmete valikut.
- (7) Käesolevat määrust tuleks kohaldada ainult selliste liikmesriikide suhtes, kelle territooriumil asub lennujaam, kus kalendriaasta jooksul tehakse üle 50 000 tsiviilõhusõiduki lennu ning kui kaalutakse müraga seotud käitamispääsude kehtestamist sellises lennujaamas.
- (8) Käesolevat määrust tuleks kohaldada tsiviillennunduses tegutsevate õhusõidukite suhtes. Seda ei tuleks kohaldada sõjalennukite ega tolli-, politsei- või tulekustutustöös osalevate õhusõidukite suhtes. Samuti tuleks erandlikud lennud, nagu kiireloomulised humanitaarilennud, otsingu- ja päästetööd hädaolukorras, arstiabi ning katastroofiabi, vabastada käesoleva määruse kohaldamisest.
- (9) Ehkki mürahindamisi peaks läbi viima korrapäraselt vastavalt direktiivile 2002/49/EÜ, peaksid need tooma kaasa müra vähendamise lisameetmed üksnes siis, kui praegused müra vähendamise meetmed koos ei saavuta müra leevendamise eesmärki, võttes arvesse lennujaama eeldatavat arengut. Lennujaamades, kus on kindlaks tehtud müraprobleem, tuleks välja selgitada müra vähendamise lisameetmed kooskõlas tasakaalustatud lähenemisviisi meetodikaga. Tagamaks tasakaalustatud lähenemisviisi laialdast kasutamist liidus, soovitatakse seda kasutada ka väljaspool käesoleva määruse reguleerimisala alati, kui asjaomane liikmesriik leiab, et selle kohaldamine on asjakohane. Müraga seotud käitamispääsude tuleks kehtestada ainult juhul, kui teised tasakaalustatud lähenemisviisi meetmed ei ole müra vähendamise eesmärkide saavutamiseks piisavad.
- (10) Kui kulude-tulude analüüs näitab kogu majandusliku heaolu mõju kulude ja tulude võrdluses, siis majandusliku tasuvuse hinnangus keskendutakse asjaomase eesmärgi saavutamisele majanduslikult kõige tasuvamal viisil, nõudes vaid kulude võrdlust. Käesolev määrus ei tohiks takistada liikmesriike vajadusel kasutamast kulude-tulude analüüsi.
- (11) Müraprobleemidega seotud terviseaspektide tähtsust on vaja tunnustada, mistõttu on müra vähendamise eesmärkide üle otsustamisel oluline neid aspekte silmas pidada järjepidevalt kõigi lennujaamade puhul, võttes arvesse liidu selles valdkonnas kehtivaid ühiseeskirju. Seega tuleks terviseaspekte hinnata kooskõlas müramõju hindamist käsitlevate liidu õigusaktidega.
- (12) Mürahindamised peaksid tuginema objektiivsetele ja mõõdetavatele kriteeriumidele, mis on ühised kõigile liikmesriikidele, ning tuginema olemasolevale kättesaadavale teabele, näiteks direktiivi 2002/49/EÜ kohaldamise tulemusena saadavale teabele. Liikmesriigid peaksid tagama, et selline teave oleks usaldusväärne, et see on hangitud läbipaistval viisil ning on pädevatele asutustele ja sidusrühmadele kättesaadav. Pädevad asutused peaksid kehtestama vajalikud seirevahendid.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).

- (13) Müraga seotud käitamispiirangute kehtestamise eest vastutav pädev asutus peaks olema sõltumatu mis tahes organisatsioonist, kes on seotud lennujaama käitamisega, lennutranspordi või aeronavigatsiooniteenuste pakkumisega või kes esindab selliste ettevõtjate huve või lennujaama läheduses elavate inimeste huve. Seda ei tuleks mõista nõudena, et liikmesriigid peaksid muutma oma haldusstruktuure või otsustusprotsesse.
- (14) Tõdetakse, et liikmesriigid on teinud otsuse müraga seotud käitamispiirangute kohta vastavalt oma riigi õigusaktidele, tuginedes riigis tunnustatud müra vähendamise meetoditele, mis ei pruugi olla veel täielikult kooskõlas Euroopa Tsiivilennunduse Konverentsi ametlikus aruandedokumentis nr 29 „*Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*” (ECACi dokument nr 29) kirjeldatud meetodiga ega kasutada õhusõidukite mürataseme rahvusvaheliselt tunnustatud andmeid. Müraga seotud käitamispiirangu tõhusust ja tulemuslikkust tuleks siiski hinnata vastavalt ECACi dokumendis nr 29 ja tasakaalustatud lähenemisviisis ette nähtud meetodikale. Liikmesriigid peaksid vastavalt kohandama oma käitamispiirangute hindamist riigi õigusnormides, et viia see täielikult vastavusse ECACi dokumendiga nr 29.
- (15) Tuleks kehtestada uus ja direktiiviga 2002/30/EÜ võrreldes laiem käitamispiirangute määratlus, et hõlbustada uute tehnoloogiate ning uute õhusõidukite ja maapealsete seadmete käitamise võime rakendamist. Selle kohaldamine ei tohiks kaasa tuua selliste käitamismeetmete rakendamise edasilükkamist, mis võiksid otsekohe leevendada müra mõju, ilma et see oluliselt mõjutaks lennujaama läbilaskevõimet. Seetõttu ei tohiks sellist meetet lugeda uueks käitamispiiranguks.
- (16) Mürandmete tsentraliseerimine vähendaks oluliselt nii õhusõidukite kui ka lennujaamade käitajate halduskoormust. Selliseid andmeid esitakse ja hallatakse praegu üksikute lennujaamade tasandil. Kõnealused andmed tuleb käitamisesmärgil õhusõidukite käitajatele ja lennujaamadele kättesaadavaks teha. Seoses mürataseme sertifitseerimisega on oluline kasutada Euroopa Lennundusohutusameti (EASA, edaspidi „amet”) andmebaasi Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) andmete kinnitamiseks iga lennu puhul. Praegu juba taotletakse selliseid andmeid korrapäraselt lennuliikluse voogude keskse juhtimise eesmärgil, aga need ei ole komisjonile ega ametile kättesaadavad ja neid tuleb täpsustada käesoleva määruse jaoks ning lennuliikluse korraldamise tulemuslikkuse reguleerimiseks. Hea juurdepääs kontrollitud modelleerimisandmetele, mis on kindlaks määratud rahvusvaheliselt tunnustatud protsesside ja parimate tavade kohaselt, peaks parandama eri lennujaamade müratasemete kaardistamise kvaliteeti, et toetada poliitilisi otsuseid.
- (17) Et ära hoida soovimatuid tagajärgi lennuohutusele, lennujaama läbilaskevõimele ja konkurentsile, peaks komisjon teavitama asjaomaseid pädevaid asutusi, kui ta leiab, et müraga seotud käitamispiirangu kehtestamisel ei ole järgitud käesolevas määruses sätestatud nõudmisi. Asjaomane pädev asutus peaks analüüsima komisjoni teatist ja oma kavatsustest komisjoni teavitama enne käitamispiirangu kehtestamist.
- (18) Tasakaalustatud lähenemisviisi arvessevõtmiseks tuleks sätestada võimalus teha eriolukorras kolmandatest arenguriikidest pärit käitajatele erandeid, ilma milleta sellistele käitajatele tekitataks ülemääraseid raskusi. Viidet arenguriikidele tuleb mõista seda konkreetset lennunduse konteksti silmas pidades ja mõiste ei hõlma kõiki riike, millele rahvusvaheline üldsus muidu viitaks kui arenguriikidele. Eelkõige on vaja tagada, et kõik sellised erandid oleksid kooskõlas mittediskrimineerimise põhimõttega.
- (19) Selleks et kajastada pidevat tehnoloogilist arengut õhusõidukite mootori- ja keretehnoloogias ning meetodeid, mida kasutatakse müratasemete kaardistamiseks, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et korrapäraselt ajakohastada käesolevas määruses osutatud õhusõidukite mürastandardeid ning viitamist seonduvatele sertifitseerimismeetoditele, võttes vajadusel arvesse muudatusi asjakohastes ICAO dokumentides, ning ajakohastada viitamist müratasemete arvutamise meetodile, võttes vajadusel arvesse muudatusi asjakohastes ICAO dokumentides. Samuti tuleks tehniliste muudatuste tegemisel vajaduse korral võtta arvesse ECACi dokumendis nr 29 tehtud muudatusi. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama kõigi asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

- (20) Kuigi käesoleva määrusega nähakse ette mürataseme korrapärane hindamine lennujaamades, ei too selline hindamine tingimata kaasa uute müraga seotud käitamispääringute vastuvõtmist või olemasolevate pääringute läbivaatamist. Seetõttu ei nähta määrusega ette selle jõustumise kuupäeval juba kehtivate müraga seotud käitamispääringute läbivaatamist, kaasa arvatud kohtuotsuse või kohaliku vahendusprotsessi alusel kehtestatud pääringute läbivaatamist. Meetmete väikseid tehnilisi muudatusi, millel ei ole olulist mõju läbilaskevõimele ega käitamisele, ei tohiks pidada uuteks müraga seotud käitamispääringuks.
- (21) Kui müraga seotud käitamispääringute vastuvõtmisele eelnev konsulteerimisprotsess algatati direktiivi 2002/30/EÜ kohaselt ja kestab käesoleva määruse jõustumise kuupäeval, on asjakohane lubada võtta lõplik otsus vastu direktiivi 2002/30/EÜ kohaselt, et säilitada konsulteerimise käigus tehtud edusammud.
- (22) Arvestades müra hindamismeetodi järjepideva kohaldamise vajadust liidu lennundusturul, kehtestatakse määrukses müra käitamispääringute valdkonnas ühtsed eeskirjad.
- (23) Direktiiv 2002/30/EÜ tuleks seetõttu tunnistada kehtetuks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimise eesmärgid ja reguleerimisala

1. Käesolevas määrukses sätestatakse eeskirjad, mida tuleb, kui on kindlaks tehtud müraprobleem, järjepidevalt järgida müraga seotud käitamispääringute kehtestamisel lennujaamade kaupa, et aidata vähendada müra taset ja kooskõlas tasakaalustatud lähenemisviisiga piirata või vähendada inimeste arvu, kes puutuvad olulisel määral kokku õhusõidukite müra võimaliku kahjuliku mõjuga.
2. Käesoleva määruse eesmärgid on järgmised:
 - a) hõlbustada eri lennujaamade tasandil müra vähendamise eesmärkide, sealhulgas terviseaspektidega seotud eesmärkide saavutamist, järgides asjakohaseid liidu eeskirju, eelkõige direktiivis 2002/49/EÜ sätestatud norme, ja iga liikmesriigi õigusakte;
 - b) võimaldada käitamispääringute kasutamist kooskõlas tasakaalustatud lähenemisviisiga, et saavutada lennujaama säästev areng ning lennuliikluse korraldamise võrgustiku läbilaskevõime, lähtudes nn värvast värvani lähenemisviisist.
3. Käesolevat määrust kohaldatakse tsiviillennunduses tegutsevate õhusõidukite suhtes. Seda ei kohaldata sõjalennukite, tolli-, politsei- või muus sarnases tegevuses osalevate õhusõidukite suhtes.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määrukses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „õhusõiduk” – jäigatiivane õhusõiduk, mille suurim sertifitseeritud stardimass on vähemalt 34 000 kg või mille tüübi suurim sertifitseeritud sisemahutavus on vähemalt 19 reisijaistet, välja arvatud ainult meeskonnale mõeldud istmed;
- 2) „lennujaam” – lennujaam, kus kalendriaasta jooksul tehakse üle 50 000 tsiviilõhusõiduki lennu (lennuks loetakse üks start või maandumine), võttes aluseks kolme viimase kalendriaasta keskmise lendude arvu enne müra hindamist;

- 3) „tasakaalustatud lähenemisviis” – Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni väljatöötatud menetlus, mille kohaselt olemasolevaid meetmeid, nimelt õhusõiduki müra vähendamist tekkekohal, maakasutuse planeerimist ja korraldamist, müra vähendavaid töömeetodeid ja käitamispääranguid, võetakse arvesse järjepidevalt eesmärgiga lahendada müraprobleem igas lennujaamas majanduslikult kõige tasuvamal viisil;
- 4) „müra piirväärtusega õhusõiduk” – õhusõiduk, mis on sertifitseeritud vastavalt 7. detsembril 1944 allkirjastatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (Chicago konventsioon) 16. lisa 1. kõite II osa 3. peatüki standarditele kumulatiivse marginaaliga kuni 8 EPNdB (reaalselt tajutav müratase detsibellides) üleminekuaja jooksul, mis lõpeb 14. juunil 2020, ja pärast nimetatud üleminekuaja lõppu kumulatiivse marginaaliga kuni 10 EPNdB, kusjuures kumulatiivne marginaal on EPNdB väljendatud arvuline väärtus, mis saadakse üksikmarginaalide kokkuliitmisel (st sertifitseeritud mürataseme ja suurima lubatud mürataseme vahed), mõõdetuna igas Chicago konventsiooni 16. lisa 1. kõite II osa 3. peatükis määratletud kolmes müra mõõdepunktis;
- 5) „müraga seotud meede” – mis tahes meede, mis mõjutab mürakeskkonda lennujaamade ümbruses, mille suhtes kohaldatakse tasakaalustatud lähenemisviisi põhimõtteid, sealhulgas muid mitteoperatiivmeeteid, mis võivad mõjutada õhusõiduki müraga kokku puutuvate inimeste arvu;
- 6) „käitamispäärangud” – müraga seotud meetmed, millega piiratakse juurdepääsu lennujaamale või vähendatakse lennujaama läbilaskevõimet, sealhulgas nii need käitamispäärangud, mille eesmärk on käitusest kõrvaldada müra piirväärtusega õhusõidukid konkreetsetes lennujaamades, kui ka osalised käitamispäärangud, mida kohaldatakse näiteks päeval kindlaksmääratud ajavahemikul või üksnes lennujaama teatavate lennuradade suhtes.

Artikkel 3

Pädevad asutused

1. Liikmesriik, kelle territooriumil asub artikli 2 punktis 2 viidatud lennujaam, määrab ühe või mitu pädevat asutust, kes vastutavad käitamispäärangute vastuvõtmisel kasutatava menetluse järgimise eest.
2. Pädevad asutused on sõltumatud mis tahes organisatsioonist, mida müraga seotud meetmed mõjutada võivad. Selline sõltumatus on võimalik saavutada funktsioonipõhise eraldamisega.
3. Liikmesriigid teatavad komisjonile aegsasti lõikes 1 osutatud pädevate asutuste nimed ja aadressid. Komisjon avaldab kõnealuse teabe.

Artikkel 4

Kaebuse esitamise õigus

1. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva määruse kohaselt vastu võetud käitamispäärangute suhtes on õigus esitada siseriiklike õigusaktide ja menetluste kohaselt kaebus muule apellatsiooniasutusele kui vaidlustatud piirangu vastu võtnud asutus.
2. Liikmesriik, kelle territooriumil asub artikli 2 punktis 2 viidatud lennujaam, teatab komisjonile aegsasti lõikes 1 osutatud apellatsiooniasutuse nime ja aadressi või vajadusel meetmed apellatsiooniasutuse määramise tagamiseks.

Artikkel 5

Üldeeskirjad õhusõidukite müra piiramiseks

1. Liikmesriigid tagavad, et artikli 2 punktis 2 osutatud konkreetsetes lennujaamas hinnatakse mürataset vastavalt direktiivile 2002/49/EÜ.

2. Liikmesriigid tagavad, et lennujaamades, kus on kindlaks tehtud müraprobleem, kasutatakse seoses õhusõidukite müra piiramisega tasakaalustatud lähenemisviisi. Sel eesmärgil nad tagavad, et

- a) määratletakse kõnealuse lennujaama müra vähendamise eesmärk, võttes vajadusel arvesse direktiivi 2002/49/EÜ artiklit 8 ja V lisa;
- b) määratakse kindlaks müra mõju vähendamiseks olemasolevad meetmed;
- c) hinnatakse põhjalikult müra leevendamise meetmete tõenäolist majanduslikku tasuvust;
- d) valitakse välja meetmed, millega võetakse õhutranspordi valdkonnas arvesse lennujaamade arenguväljavaateid puudutavaid üldiseid huve ilma ohutust kahjustamata;
- e) sidusrühmadega konsulteeritakse läbipaistval viisil kavandatavate meetmete teemal;
- f) meetmete kohta võetakse vastu otsused ning nähakse ette piisav teatamine;
- g) meetmed rakendatakse ning
- h) sätestatakse vaidluste lahendamise kord.

3. Liikmesriigid tagavad, et müraga seotud meetmete võtmisel kaalutakse järgmisi kättesaadavaid meetmeid eesmärgiga määrata kindlaks majanduslikult kõige tasuvam meede või meetmete kombinatsioon:

- a) tekkekohal õhusõiduki müra vähendamise prognoositav mõju;
- b) maakasutuse planeerimine ja korraldamine;
- c) müra vähendavad käitamismeetodid;
- d) käitamispiirangute kohaldamine mitte esimese abinõuna, vaid alles pärast tasakaalustatud lähenemisviisi teiste meetmete kaalumist.

Olemasolevad meetmed võivad hõlmata vajadusel müra piirväärtusega õhusõidukite käitusest kõrvaldamist. Liikmesriigid või asjakohasel juhul lennujaama käitajad võivad pakkuda majanduslikke stiimuleid, et suunata õhusõidukite käitajaid kasutama artikli 2 punktis 4 osutatud üleminekuperioodil vähem müra tekitavaid õhusõidukeid. Kõnealused majanduslikud stiimulid peavad olema kooskõlas riigiabi suhtes kohaldatavate eeskirjadega.

4. Meetmeid võidakse tasakaalustatud lähenemisviisi raames diferentseerida vastavalt õhusõiduki tüübile, õhusõiduki müratasemele, lennujaama ja aeronavigatsiooniseadmete kasutamisele, lennutrajektorile ja/või hõlmatud ajavahemikule.

5. Ilma et see piiraks lõike 4 kohaldamist, ei mõjuta käitamispiirangud, millega kõrvaldatakse müra piirväärtusega õhusõidukid käitusest lennujaamas, tsiviilkasutuses olevaid allahelikiirusega õhusõidukeid, mis vastavad kas esialgse sertifikaadi või uuesti välja antud sertifikaadi alusel Chicago konventsiooni 16. lisa 1. köite II osa 4. peatükis sätestatud mürastandardile.

6. Käesoleva määruse alusel võetud meetmetega või meetmete kombinatsiooniga asjaomase lennujaama puhul ei kehtestata suuremaid piiranguid, kui on vaja selle lennujaama jaoks kehtestatud keskkonnaalaste müra vähendamise eesmärkide saavutamiseks. Käitamispäärangud ei tohi olla meelevaldsed ega diskrimineerivad, eelkõige kodakondsuse ega identiteedi alusel.

Artikkel 6

Müra hindamise eeskirjad

1. Pädevad asutused tagavad, et müratasend nende vastutusalas asuvates lennujaamades hinnatakse korrapäraselt, vastavalt direktiivile 2002/49/EÜ ja liikmesriigis kohaldatavatele õigusaktidele. Pädevad asutused võivad pöörduda abi saamiseks komisjoni määruse (EL) nr 691/2010⁽¹⁾ artiklis 3 osutatud tulemuslikkuse hindamise asutuse poole.

2. Kui lõikes 1 osutatud hindamine näitab, et lennujaama müraprobleemi lahendamiseks võib olla vaja uusi käitamispääranguid kehtestavaid meetmeid, siis pädevad asutused tagavad, et

- a) enne käitamispäärangute kehtestamist kohaldatakse I lisas esitatud metoodikat, näitajaid ja teavet selliselt, et võetakse nõuetekohaselt arvesse tasakaalustatud lähenemisviisi kohase igat liiki meetme panust;
- b) lennujaama käitajad, õhusõiduki käitajad ja aeronavigatsiooniteenuse osutajad teevad nõuetekohasel tasandil tehnilist koostööd müra leevendamise meetmete analüüsimiseks. Samuti tagavad pädevad asutused, et konsulteeritakse kohalike elanike või nende esindajatega ja asjaomaste kohalike asutustega, ning et neile edastatakse tehnilist teavet müra leevendamise meetmete kohta;
- c) iga uue käitamispäärangu majanduslikku tasuvust hinnatakse vastavalt II lisale. Meetmete väikseid tehnilisi muudatusi, millel ei ole olulist mõju läbilaskevõimele või käitamisele, ei loeta uueks käitamispääranguks;
- d) andmete ja arvutusmeetodite avatuse ja läbipaistvuse tagamiseks korraldatakse õigeaegne ja põhjalik konsultatsiooniprotsess huvitatud isikutega, mis võib toimuda vahendusprotsessi vormis. Huvitatud isikud võivad esitada märkusi vähemalt kolme kuu jooksul enne uute käitamispäärangute vastuvõtmist. Huvitatud isikute hulka kuuluvad vähemalt järgmised isikud:
 - i) lennujaama läheduses elavad ja lennuliikluse mürast mõjutatud kohalikud elanikud või nende esindajad ning asjaomased kohalikud asutused;
 - ii) lennujaama läheduses asuvate kohalike ettevõtete esindajad, mille tegevust lennuliiklus ja lennujaama tegevus mõjutab;
 - iii) asjaomased lennujaama käitajad;
 - iv) nende õhusõidukite käitajate esindajad, keda võivad mõjutada müraga seotud meetmed;
 - v) asjaomased aeronavigatsiooniteenuse pakkujad;
 - vi) komisjoni määruses (EL) nr 677/2011⁽²⁾ määratletud võrgustiku haldusasutus;
 - vii) vajadusel määratud teenindusaegade koordineerija.

⁽¹⁾ Komisjoni 29. juuli 2010. aasta määrus (EL) nr 691/2010, millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava ning muudetakse määrust (EÜ) nr 2096/2005, milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded EMPs kohaldatav tekst (ELT L 201, 3.8.2010, lk 1).

⁽²⁾ Komisjoni 7. juuli 2011. aasta määrus (EL) nr 677/2011, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja muudetakse määrust (EL) nr 691/2010 (ELT L 185, 15.7.2011, lk 1).

3. Pädevad asutused jälgivad käitamiskiirangute rakendamist ja valvavad selle järele ning võtavad vajaduse korral meetmeid. Nad tagavad, et asjakohane teave esitatakse tasuta ning on lennujaamade läheduses elavatele kohalikele elanikele ning asjaomastele kohalikele asutustele kergesti ja kiiresti kättesaadav.

4. Asjakohane teave võib sisaldada järgmist:

- a) siseriiklikust õigusest kinni pidades teave väidetavate rikkumiste kohta seoses muudatustega lennureeglites, tuues ära nende mõju ja selliste muudatuste põhjused;
- b) lennuliikluse jaotuseks ja halduseks kohaldatud üldkriteeriumid igas lennujaamas seoses nende võimaliku mõjuga keskkonna ja müra suhtes ning
- c) müramõõtmise infosüsteemidesse kogutud andmed, kui need on kättesaadavad.

Artikkel 7

Mürataset käsitlev teave

1. Otsused müraga seotud käitamiskiirangute kohta põhinevad õhusõiduki müratasetel, mis on määratud kindlaks sertifitseerimismenetluse käigus, mis viiakse läbi vastavalt Chicago konventsiooni 16. lisa 1. köitele (kuues väljaanne, märts 2011).

2. Komisjoni taotlusel edastavad õhusõiduki käitajad selliste õhusõidukite kohta, mida nad käitavad liidu lennujaamades, järgmise müraalase teabe:

- a) õhusõiduki riikkondsus ja registreerimistunnus;
- b) kasutatava õhusõiduki mürasertifikaat koos seonduva tegeliku maksimaalse stardimassiga;
- c) õhusõiduki mis tahes muudatused, mis mõjutavad selle mürataset ja mille kohta on märges mürasertifikaadil.

3. Ameti taotlusel esitavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008⁽¹⁾ kohaselt välja antud õhusõiduki tüübisertifikaadi või tüübisertifikaadi lisa omanikud ning füüsilised või juriidilised isikud, kes käitavad õhusõidukeid, mille kohta kõnealuse määruse kohaselt ei ole tüübisertifikaati välja antud, õhusõiduki müra- ja tulemusnäitajad müra modelleerimise eesmärgil. Amet täpsustab nõutavad andmed ning nende esitamise aja, vormi ja viisi. Amet kontrollib saadud õhusõiduki müra- ja tulemusnäitajaid modelleerimise eesmärgil ning teeb need müra modelleerimise eesmärgil kättesaadavaks teistele isikutele.

4. Käesoleva artikli lõikes 2 ja 3 osutatud andmed piirduvad üksnes tingimata vajalike andmetega ning need esitatakse tasuta, elektrooniliselt ja vajaduse korral kasutades ettenähtud vormi.

5. Amet kontrollib oma ülesannete täitmisel õhusõiduki müra- ja tulemusnäitajaid modelleerimise eesmärgil kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 6 lõikega 1.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1).

6. Andmeid hoitakse keskandmebaasis ning need tehakse käitamiseesmärgil kättesaadavaks pädevatele asutustele, õhusõiduki käitajatele, aeronavigatsiooniteenuse osutajatele ning lennujaamade käitajatele.

Artikkel 8

Käitamispiirangute kehtestamise eeskirjad

1. Enne käitamispiirangu kehtestamist peavad pädevad asutused teatama sellest liikmesriikidele, komisjonile ja asjaomastele huvitatud isikutele kuus kuud ette ning etteatamisperiood peab lõppema vähemalt kaks kuud enne asjaomase lennujaama vastava sõiduplaani perioodi teenindusaegade koordineerimise selliste parameetrite kindlaksmääramist, mis on määratletud nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93 ⁽¹⁾ artikli 2 punktis m.

2. Pärast artikli 6 kohaselt läbi viidud hindamist lisatakse teatisele kirjalik aruanne, mis on kooskõlas artiklis 5 sätestatud nõuetega ja milles selgitatakse käitamispiirangu kehtestamise põhjuseid, lennujaama jaoks kehtestatud müra vähendamise eesmärki, selle eesmärgi saavutamiseks kaalutud meetmeid ning erinevate kaalutud meetmete tõenäolist majanduslikku tasuvust, sealhulgas vajaduse korral nende piiriülest mõju.

3. Komisjon võib liikmesriigi taotlusel või omal algatusel läbi vaadata käitamispiirangu kehtestamise menetluse kolme kuu jooksul alates lõike 1 kohase teatise saamise päevast. Kui komisjon leiab, et müraga seotud käitamispiirangu kehtestamisel ei ole järgitud käesolevas määruses sätestatud menetlust, võib ta sellest teavitada asjaomaseid pädevaid asutusi. Asjaomane pädev asutus analüüsib komisjoni teatist ja teavitab oma kavatsustest komisjoni enne käitamispiirangute kehtestamist.

4. Kui käitamispiirang puudutab müra piirväärtusega õhusõidukite kõrvaldamist lennujaamast, ei ole kuue kuu jooksul pärast lõikes 1 nimetatud teatamist selles lennujaamas lubatud teha müra piirväärtusega õhusõidukitega lisalende, mis ületavad eelmisel aastal sama ajavahemiku jooksul tehtud lendude arvu. Liikmesriigid tagavad, et pädevad asutused otsustavad, milline on asjaomaste käitajate müra piirväärtusega õhusõidukitega tehtavate lendude vähendamise aastane määr selles lennujaamas, võttes nõuetekohaselt arvesse õhusõidukite eluiga ja kogu lennukipargi koosseisu. Ilma et see piiraks artikli 5 lõike 4 kohaldamist, ei või kõnealune määr olla suurem kui 25 % iga selles lennujaamas teenuseid osutava käitaja kõigist müra piirväärtusega õhusõidukitega tehtavatest lendudest.

Artikkel 9

Arenguriigid

1. Põhjendamatute majandusraskuste vältimiseks võivad pädevad asutused, austades täielikult mittediskrimineerimise põhimõtet, vabastada arenguriikides registreeritud müra piirväärtusega õhusõidukid müraga seotud käitamispiirangutest, tingimusel et

a) õhusõidukile on antud mürasertifikaat, mis vastab Chicago konventsiooni 16. lisa 1. köite 3. peatükis sätestatud standarditele;

b) õhusõidukit on käitatud liidus viie aasta jooksul enne käesoleva määruse jõustumist;

c) see on viie aasta jooksul olnud asjaomase arenguriigi registris ning

d) seda käitab jätkuvalt selles riigis asuv füüsiline või seal asutatud juriidiline isik.

2. Kui liikmesriik lubab lõikes 1 sätestatud erandit, siis teavitatakse sellest viivitamata teiste liikmesriikide pädevaid asutusi ja komisjoni.

⁽¹⁾ Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

*Artikkel 10***Õhusõidukite erandliku käitamise erand**

Pädevad asutused võivad olenevalt konkreetsetest asjaoludest lubada oma vastutusallas olevates lennujaamades müra piirväärtusega õhusõidukite üksiklende, mis muidu ei või toimuda käesoleva määruse alusel.

Erandit kasutatakse üksnes

- a) lendude puhul, mis on nii erandlikud, et ajutisest erandist keeldumine oleks põhjendamatu, muu hulgas humanitaarabilendude puhul, või
- b) ümberehituste, remondi- või hooldustöödega seotud mittetulunduslike lendude puhul.

*Artikkel 11***Delegeeritud õigusaktid**

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et sätestada

- a) artikli 5 lõikes 5 ja artikli 9 lõike 1 punktis a sätestatud müra sertifitseerimise standardite ja artikli 7 lõikes 1 sätestatud sertifitseerimismenetluse tehnilised muudatused;
- b) I lisas sätestatud meetodika ja näitajate tehnilised muudatused.

Nende muudatuste eesmärk on võtta vajadusel arvesse asjakohastes rahvusvahelistes eeskirjades tehtud muudatusi.

*Artikkel 12***Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 11 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 13. juunist 2016. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 11 osutatud volituste delegerimise tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 11 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

*Artikkel 13***Teave ja läbivaatamine**

Liikmesriigid annavad taotluse korral komisjonile teavet käesoleva määruse rakendamise kohta.

Komisjon esitab hiljemalt 14. juunist 2021. Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta.

Kõnealuse aruandega koos esitatakse vajaduse korral käesoleva määruse läbivaatamise ettepanekud.

*Artikkel 14***Olemasolevad käitamispiirangud**

Müraga seotud käitamispiirangud, mis kehtestati enne 13. juunit 2016, kehtivad seni, kuni pädevad asutused otsustavad need käesoleva määruse kohaselt läbi vaadata.

*Artikkel 15***Kehtetuks tunnistamine**

Direktiiv 2002/30/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 13. juunist 2016.

*Artikkel 16***Üleminekusätted**

Olenemata käesoleva määruse artiklist 15, võib müraga seotud käitamispiirangud, mis võetakse vastu pärast 13. juunit 2016, vastu võtta direktiivi 2002/30/EÜ kohaselt, kui nende vastuvõtmisele eelnev konsulteerimisprotsess määruse jõustumise kuupäeval kestis, tingimusel et kõnealused piirangud võetakse vastu hiljemalt üks aasta pärast nimetatud kuupäeva.

*Artikkel 17***Jõustumine**

Käesolev määrus jõustub 13. juunil 2016.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 16. aprill 2014

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
D. KOURKOULAS

I LISA

LENUJAAMA MÜRATASEME HINDAMINE

Metoodika

Pädevad asutused tagavad, et kasutatakse müra hindamise meetodeid, mis on töötatud välja kooskõlas Euroopa Tsiviil-lennunduse Konverentsi aruandedokumentiga nr 29 „*Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*”, 3. väljaanne.

Näitajad

1. Lennuliikluse müra mõju kirjeldatakse vähemalt müra kontrollnäitajatega L_{den} ja L_{night} , mis on määratletud direktiivi 2002/49/EÜ I lisas ja mis arvutatakse vastavalt sellele.
2. Kasutada võib objektiivselt põhjendatud täiendavaid kontrollnäitajaid.

Teave müra piiramise kohta

1. Andmed olukorra kohta
 - 1.1. Lennujaama kirjeldus, kaasa arvatud selle suurus, asukoht, ümbrus, lennuliikluse tihedus ja koostis.
 - 1.2. Lennujaama keskkonnaeesmärkide kirjeldus riigisisises kontekstis. See hõlmab lennujaamale seatud õhusõidukite müra vähendamise eesmärkide kirjeldust.
 - 1.3. Üksikasjalikud andmed asjakohaste varasemate aastate müratasemete kohta, sealhulgas õhusõidukite müraga kokkupuutuvate inimeste hinnanguline arv, mis saadakse direktiivi 2002/49/EÜ II lisa kohaselt.
 - 1.4. Tasakaalustatud lähenemisviisi raamistikus õhusõidukite müra piiramiseks juba rakendatud olemasolevate ja kavandatud meetmete kirjeldus, nende meetmete mõju müratasemetele ja osakaal selles, mis hõlmab järgmist.
 - 1.4.1. Müra vähendamiseks tekkekohal:
 - a) teave olemasoleva lennukipargi ja oodatavate tehnoloogiliste edusammude kohta;
 - b) konkreetsed lennukipargi uuendamise kavad.
 - 1.4.2. Maakasutuse planeerimiseks ja korraldamiseks:
 - a) kehtivad planeerimisvahendid, nagu üksikasjalik planeerimine või müra tsooneerimine;
 - b) kehtivad leevendamismeetmed, nagu ehituskoodeksid, heliisolatsiooni programmid või tundliku maakasutusega alade vähendamise meetmed;
 - c) konsulteerimine maakasutuse meetmete vallas;
 - d) rikkumiste järelevalve.
 - 1.4.3. Müra vähendavateks käitamismeetmeteks, kuivõrd need meetmed ei piira lennujaama läbilaskevõimet:
 - a) eelistatud lennuradade kasutamine;
 - b) müra vähendamise seisukohast eelistatud lennutrajektooride kasutamine;

- c) stardil ja maandumisel müra vähendavate meetmete kasutamine;
- d) ülevaade selle kohta, millises ulatuses neid meetmeid reguleeritakse keskkonnanäitajate alusel, mis on esitatud komisjoni määruse (EL) nr 691/2010 I lisas.

1.4.4. Käitamispiiranguteks:

- a) üldiste piirangute kasutamine, näiteks lendude või mürakvootide ülempiir;
- b) õhusõidukiga seotud piirangute kasutamine, näiteks müra piirväärtusega õhusõidukite käitusest kõrvaldamine;
- c) osaliste piirangute kasutamine, kehtestades erinevad meetmed päeval ja öösel.

1.4.5. Kehtivateks finantsinstrumentideks, nagu müraga seotud lennujaamatasud.

2. Prognoos olukorras, kus uusi meetmeid ei võeta

- 2.1. Lennujaama võimalikud juba kinnitatud ja ootel arendusmeetmed, näiteks läbilaskevõime suurendamine, lennuradade ja/või terminalide laiendamine, maandumiste ja õhkutõusmiste prognoos, prognoositav lennuliikluse kogusuurus ja kasv ning üksikasjalik uuring läbilaskevõime suurendamise, lennuradade ja terminalide laiendamise ning lennutrajektoorie ja maandumis- ja stardimarsruutide muutmise müra mõju kohta piirkonnale.
- 2.2. Lennujaama läbilaskevõime suurendamise korral sellise täiendava läbilaskevõime tagamise kasutegurid laiemale lennundusvõrgustikule ja piirkonnale.
- 2.3. Toime müra tasemele täiendavate meetmete puudumise korral ning müra vähendamiseks juba kavandatud meetmete toime sama ajavahemiku jooksul.
- 2.4. Prognoositavad müratasemed, sealhulgas õhusõidukite müraga tõenäoliselt kokkupuutuvate inimeste arv, kusjuures tehakse vahet vanade, äsja ehitatud ja kavandatud elamurajoonide vahel ning kavandatavatel tulevastel elamurajoonidel, mille ehitamiseks on pädevad asutused juba loa andnud.
- 2.5. Tagajärjed ja võimalikud kulud, kui müra eeldatava suurenemise korral jäetakse müra mõju vähendavad meetmed rakendamata.

3. Täiendavate meetmete mõju hindamine

- 3.1. Olemasolevate täiendavate meetmete ülevaade ning nende valiku peamised põhjused. Täiendavaks analüüsiks väljavalitud meetmed ning andmed majandusliku tasuvuse analüüsi tulemuse kohta, eelkõige kõnealuste meetmete võtmisega seotud kulud; inimeste arv, kelle jaoks müratase eelduste kohaselt väheneb, ja ajakava; ning eri meetmete järjestus üldise mõjuvuse järgi.
 - 3.2. Sellise keskkonna- ja konkurentsimõju ülevaade, mida kavandatavad meetmed võivad avaldada teistele lennujaamadele, ettevõtjatele ja muudele huvitatud isikutele.
 - 3.3. Eelistatud valiku põhjendused.
 - 3.4. Kokkuvõte ilma tehniliste üksikasjadeta.
-

II LISA

Müraga seotud käitamispriirangute majandusliku tasuvuse hindamine

Kavandatavate müraga seotud käitamispriirangute majanduslikku tasuvust hinnatakse, võttes (mõõdetavates näitajates) nii palju kui võimalik arvesse järgmisi tahke:

- 1) kavandatavate meetmete eeldatav kasutegur müra seisukohast praegu ja tulevikus;
- 2) lennutegevuse ohutus, sealhulgas kolmanda isiku risk;
- 3) lennujaama läbilaskevõime;
- 4) mõju Euroopa lennundusvõrgustikule.

Lisaks võivad pädevad asutused võtta arvesse järgmisi tegureid:

- 1) lennujaama läheduses elavate kohalike elanike tervis ja ohutus;
- 2) keskkonnasäästlikkus, sealhulgas müra ja heitkoguste vahelised seosed;
- 3) otsene, kaudne ja hoogustav mõju tööhõivele ja majandusele.

Komisjoni avaldus direktiivi 2002/49/EÜ läbivaatamise kohta

Komisjon arutab liikmesriikidega direktiivi 2002/49/EÜ II lisa (müra arvutamise meetodid) eesmärgiga see lähemate kuude jooksul vastu võtta.

Komisjon kavatseb direktiivi 2002/49/EÜ III lisa (tervisele avalduva mõju hindamine, müradoosi vastuskõverad) vaadata läbi Maailma Terviseorganisatsioonis müra tervisemõju hindamise meetodite osas praegu tehtava töö alusel.
