



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 15.2.2008  
KOM(2008) 66 lõplik

**KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE**

**Müraga seotud käitamispiirangud ELi lenn väljadel**

**(Aruanne direktiivi 2002/30/EÜ kohaldamise kohta)**

## 1. SISSEJUHATUS

Õhusõidukite müra on lennuväljade lähedaste alade elanike jaoks olnud tundlik teema alates reaktiivlennukite laialdasest kasutuselevõtust 1960.–1970. aastatel. Seetõttu on valitsused ja tööstus pidevalt püüdnud vähendada õhusõidukite tekitatavat mürataset, sõlvides ülemaailmse (Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsioon, ICAO) kokkuleppe rangemate standardite kasutuselevõtu kohta; selle protsessi tulemusena on õhusõidukitele määratletud nn 2., 3. ja 4. peatüki standardid. Selle tulemusena on tänapäeva reisireaktiivlennukid oma eelkäijatest märgatavalt vaiksemad.

ICAOs vanemate ja mürarikkamate 2. peatüki reaktiivlennukite keelustamiseks saavutatud kokkuleppe kohaselt jõustus 2002. aasta aprillis ELis 2. peatüki õhusõidukite täielik keeld.

ICAO nõukogu võttis 2001. aasta juunis vastu uue sertifitseerimisstandardi (rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa 1. köite 4. peatükk), milles sätestatakse mürastandardid alates 1. jaanuarist 2006 kasutuselevõetavatele õhusõidukitele, kuid 3. peatüki õhusõidukite järkjärguliseks kasutuseks kõrvaldamiseks ajakava ei sätestatud.

Ajakava puudumine tekitab täiendavat survet lennuväljadel müra piiravatele käitamispiirangutele. Üksikute õhusõidukite suhtes kehtivaid mürastandardeid on küll tugevdatud, kuid suurenev liiklusmaht ja regulaarliikluse tihenemine üha enamatel lennuväljadel teeb kohalikele elanikele endiselt muret. Seetõttu nõutakse üksikutel lennuväljadel täiendavaid käitamispiiranguid, et piirata õhusõidukite müra mõju kõige tundlikematel ajavahemikel (õhtul, öösel ja nädalavahetustel) või piirata selliste vanemate, mürarikkamate õhusõidukite kasutamist, mis vaid vaevu vastavad 3. peatüki tingimustele (müra piirväärtusega õhusõidukid).

Ühendus võttis 26. märtsil 2002 vastu direktiivi 2002/30/EÜ müraga seotud käitamispiirangute eeskirjade ja -korra kehtestamise kohta ühenduse lennuväljadel<sup>1</sup>. Direktiiviga võimaldatakse liikmesriikidel kehtestada üksikutel lennuväljadel uusi käitamispiiranguid, eelkõige 3. peatükile vaevu vastavate õhusõidukite suhtes, tingimusel et see toimub kooskõlas ICAO assamblee resolutsioonides A33-7 ja A35-5 sätestatud „tasakaalustatud lähenemisviisiga”. Samal aastal võttis EL vastu direktiivi 2002/49/EÜ,<sup>2</sup> milles nõutakse strateegiliste mürakaartide ja tegevuskavade vastuvõtmist peamiste tsiviillennuväljade kohta,<sup>3</sup> samuti rohkem kui 100 000 elanikuga linnastute kohta, et ennetada, vältida ja vähendada lennuliikluse mürast tingitud negatiivseid mõjusid (sealhulgas häirivust). Komisjon esitab 2009. aastal Euroopa Parlamendile ja nõukogule eraldi aruande kõnealuse direktiivi rakendamise kohta. EL võttis 2006. aastal vastu ELi säästva arengu uuendatud strateegia,<sup>4</sup> mille üks eesmärk on „vähendada transpordimüra nii selle tekitajas kui ka leevendusmeetmete rakendamise, et minimeerida müra üldist taset ja selle mõju tervisele”.

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/30/EÜ, 26. märts 2002, müraga seotud käitamispiirangute eeskirjade ja -korra kehtestamise kohta ühenduse lennuväljadel, EÜT L 85, 28.3.2002, lk 40.

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/49/EÜ, 25. juuni 2002, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega, EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12.

<sup>3</sup> Direktiivi 2002/49/EÜ reguleerimisalasse kuulub praegu 76 liikmesriikide määratud lennuvälja.

<sup>4</sup> Euroopa Liidu Nõukogu dokument 10117/06, 9. juuni 2006.

Direktiivi 2002/30/EÜ artikliga 14 nõutakse, et komisjon koostaks hiljemalt viis aastat pärast asjaomase direktiivi jõustumist Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande direktiivi kohaldamise kohta. Lisaks on kõnealuses artiklis sätestatud, et koos komisjoni aruandega esitatakse vajaduse korral ettepanekud direktiivi läbivaatamise kohta. Käesoleva aruande põhieesmärk on näidata, kui hästi on täidetud direktiivi eesmärk ja kui suure panuse direktiivi kohaldamine on andnud. Seetõttu sisaldab aruanne hinnangut direktiivi tulemuslikkusele, mille puhul pannakse erilist rõhku otsustamisele, kas suurema ranguse huvides tuleks läbi vaadata artikli 2 punktis d sätestatud „müra piirväärtusega õhusõidukite” praegune määratlus (s.o õhusõidukid, mis vastavad 3. peatükis sätestatud sertifitseerimisstandarditele kumulatiivse marginaaliga kuni 5 EPNdB<sup>5</sup> – „miinus 5” õhusõidukid).

Selle arutelu konteksti asetamiseks hinnatakse käesolevas aruandes ühenduse mürakeskkonnas alates 2002. aastast toimunud muutusi ning vaadeldakse, millises ulatuses direktiivi reguleeriv raamistik on kõnesolevatele muutustele kaasa aidanud. Kõnealuse kvantitatiivse ja kvalitatiivse töö jaoks oli vaja asjaomase direktiivi alusel lennuväljadel juba võetud või kavandatavate meetmete üksikasjalikku loetelu.

## 2. TASAKAALUSTATUD LÄHENEMISVIIS

Direktiiviga nõutakse, et liikmesriigid „võtaksid müraprobleemide käsitlemisel oma lennuväljadel kasutusele tasakaalustatud lähenemisviisi” (artikli 4 lõige 1). Tasakaalustatud lähenemisviis<sup>6</sup> tähendab lähenemist, „mille kohaselt liikmesriigid uurivad olemasolevaid meetmeid müraprobleemide lahendamiseks oma territooriumil asuvatel lennuväljadel, nimelt prognoositavat mõju, mida avaldab õhusõiduki müra vähendamine tekkekojal, maakasutuse planeerimine ja korraldamine, müra vähendavad töömeetodid ja käitamispiirangud” (artikli 2 punkt g).

Direktiivi üks ülesanne on kindlaks määrata asjaolud, mille korral liikmesriigid võivad kehtestada müra piirväärtusega õhusõidukite suhtes piiranguid kooskõlas ICAO suunistega, ning samal ajal aidata saavutada üldist eesmärki – takistada mürakeskkonna halvenemist ja piirata või vähendada õhusõidukite müra kahjustava mõjuga olulisel määral kokkupuutuvate inimeste arvu.

Üksikute lennuväljade õigust piirata 3. peatüki müra piirväärtusega õhusõidukite käitamist tasakaalustatud lähenemisviisi raames aktsepteeriti rahvusvaheliselt vastuseks mõne ICAO liikmesriigi kaebusele seoses määrusega (EÜ) nr 925/1999<sup>7</sup> (nn mürasummutiga õhusõidukeid käsitlev määrus). Kõnealuse määrusega keelustati ühenduses sellised ümber sertifitseeritud õhusõidukid, mis vastavad 3. peatüki nõuetele vaid tänu müra summutamiseks vajalike muudatuste tegemisele. Kõnealune määrus tunnistati kehtetuks direktiivi jõustumisel, sest direktiiviga võimaldati liikmesriikidel müra piirväärtusega õhusõidukid üksikute lennuväljadel keelustada.

---

<sup>5</sup> Efektiivselt tajutav müratase detsibellides.

<sup>6</sup> Vt direktiivi 2002/30/EÜ artikli 2 punkt g.

<sup>7</sup> Nõukogu määrus (EÜ) nr 925/1999, 29. aprill 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, EÜT, 4.5.1999, lk 1.

### 3. DIREKTIIVI TÕLGENDAMINE

Viiekümne kahe lennuvälja<sup>8</sup> esindajatelt saadud vastuste põhjal on selge, et mitte kõik lennuväljad ei tõlgenda direktiivi sätteid ühtmoodi.

Lennuväljade kohustused näivad olevat üsna selged: kui ametiasutused soovivad tsiviilkasutuses olevate allahelikiirusega reaktiivlennukite suhtes kehtestada uusi käitamisiiranguid pärast 2008. aasta märtsi, nõutakse neilt direktiivi kohaselt tasakaalustatud lähenemisviisi ning üksnes vajalike piirangute kohaldamist. Lisaks sellele peavad piiranguid kehtestavad liikmeriigid järgima teatavaid kehtestamise teatise, hindamise ja rakendamise seotud menetlusi. Kõnealuse protsessi jooksul tuleb piirangute kavandatav mõju kvantifitseerida.

Seoses küsimusega, mida direktiiviga lubatakse ja mida keelatakse, näib olevat kaks kahtluste valdkonda:

- 1) mõne lennuvälja puhul on raske kindlaks teha, mida direktiiv iseenesest on saavutanud, sest mitmed direktiiviga lubatud meetmed olid juba varem siseriiklike õigusaktidega lubatud ning liikmesriigid kehtestasid mitmeid piiranguid enne 2002. aastat;
- 2) mõne lennuvälja puhul ei keela direktiiv selgesõnaliselt ühtki konkreetset piiranguvormi.

---

<sup>8</sup> Lennuväljade esindajatega vestles Euroopa Komisjoni tellimisel MPD Consultants.

#### **4. DIREKTIIVIMÕJU**

Enamik lennuväljade käitajaid märkis, et direktiiv ei olnud müra kontrollimist nende lennuvälja ümbruses otseselt mõjutanud. Mõne lennuvälja esindajad mainisid, et direktiiviga lubatu oli lubatud juba siseriiklike õigusaktide alusel. See kehtib eelkõige Saksamaa ja Ühendkuningriigi lennuväljade kohta. Ühe Saksamaa lennuvälja esindaja ütles ka, et ehkki direktiiv võimaldab kehtestada piiranguid 3. peatüki müra piirväärtusega õhusõidukite suhtes, on selliste meetmete kehtestamine mõne kahepoolse lennunduslepingu alusel keelatud.

Mitme lennuvälja esindajad ütlesid, et direktiiv muudab oma 2. lisa nõuete tõttu müra kontrollimise lennuvälja ümbruses koormavamaks. Kõnealuses lisas nõutakse nõupidamist ning lennuvälja ümbruses müra vähendamiseks kasutatavate alternatiivsete vahenditega kaasnevate tulude ja kulude hindamist.

Kahe lennuvälja esindajad väljendasid muret, et lennuettevõtjad võivad pärast meetmete kehtestamist esitada hagi, väites, et 2. lisa nõudeid ei ole täielikult järgitud.

Mõne lennuvälja esindaja märkis, et ehkki direktiiv ei mõjuta müra kontrollimist otseselt, mõjutab see seda mitmel viisil kaudselt:

- direktiiv on kasulik kontrollnimekiri, milles tuuakse esile kõik võimalikud kasutatavad meetmed;
- direktiivi rõhuasetus üksikuid lennuvälja hõlmavatele meetmetele hõlbustas piirangute kehtestamist;
- direktiiv aitab sidusrühmade vahel luua usaldusliku õhkkonna;
- direktiiviga on loodud võrdsed võimalused;
- direktiiv on tõstnud keskmise suurusega ja väikeste lennuväljade (mis ei kuulu direktiivi reguleerimisalasse) teadlikkust võimalikest meetmetest ja headest tavadest.

Direktiivi üks eesmärk oli võimaldada müra kontrollimist eriti suurte müraprobleemidega lennuväljade ümbruses. See, kas lennuväljal sellised probleemid olid, võis osaliselt oleneda sellest, millised meetmed olid juba siseriiklike õigusaktidega lubatud. Nendes riikides, kus juba kehtisid siseriiklikud õigusaktid, mis võimaldasid lennuväljadel müra kontrollida, kasutatakse direktiivi vähem kui riikides, kus selline raamistik puudus. Neil lennuväljadel aga, kus siseriiklikud õigusaktid ei kehtinud, võis direktiiv müra kontrollimisele kaasa aidata.

#### **5. KEHTESTATUD PIIRANGUD**

3. peatüki müra piirväärtusega õhusõidukitele kehtestatud piiranguid kirjeldatakse, lähtudes kumulatiivsest marginaalst (nagu see on määratletud direktiivis) 5 dB(A), edaspidi „miinus 5” õhusõidukid”, samuti kumulatiivse marginaaliga 8 dB(A) või suurema kumulatiivse marginaaliga õhusõidukite piiranguid, öiseid piiranguid ja müraeelarveid, sealhulgas nende erinevate piirangute mõju liiklusele. Erinevad kehtestatud meetmed võivad teataval määral kattuda, sest neid ei ole alati võimalik selgelt eristada.

## 5.1. KEHTESTATUD PIIRANGUD: „MIINUS 5”

„Miinus 5” õhusõidukite käitamine on keelustatud vaid kahel lennuväljal.

Ainult nelja lennuvälja esindajad teatasid osaliste piirangute kehtestamisest<sup>9</sup> direktiivi alusel „miinus 5” õhusõidukite suhtes ja kirjeldasid kõnealuseid piiranguid. Osalised piirangud olid järgmised:

- kolm lennuvälja keelas „miinus 5” õhusõidukite käitamise öösel ning
- üks lennuväli keelas „miinus 5” õhusõidukite kasutamise uutel lennuliinidel (teatav lisamist vältiv eeskiri, käitamise keelustamise võimalik eelkäija).

Rohkem kui kümme lennuvälja, mis ei olnud selliseid keelde või piiranguid veel kehtestanud, kavatsesid seda aga kindlasti teha või olid keelde või piiranguid kaalunud või kaalumas või asjaomaste lennuväljade esindajate kohaselt võivad nad need teatavatel asjaoludel kehtestada. Linna piirides asuva kahe lennuvälja puhul oli tegemist erijuhtumitega:

üks kõnealuseid meetmeid kindlasti kehtestada kavatseb lennuväli kavatseb „varsti” asendada mürasummutiga õhusõidukeid hõlmava direktiivieelse keelu täieliku „miinus 5” õhusõidukite keeluga<sup>10</sup> ja üks (EMP) lennuväli kasutab direktiivieelset siseriikliku õigusakti, et keelustada „miinus 5” õhusõidukite käitamine öösel alates 2008. aastast.

- Üks lennuväli oli „miinus 5” õhusõidukite keeldu kaalunud, kuid loobus kavast pärast seda, kui üks peamine müra piirväärtusega õhusõidukeid käitav lennuettevõtja oma õhusõidukid ümber seadmestas, mistõttu keeld muutus liigseks.
- Kolm lennuvälja kaaluvad „miinus 5” õhusõidukite piiranguid oma müra hõlmava tegevuskava raames.
- Kahe lennuvälja esindajad arvasid, et nad peavad „miinus 5” õhusõidukite käitamist piirama kavandatava lennuraja väljaehitamise hinnaga, kui kohalikud ametiasutused kehtestavad tegevuspiirangud.
- Kahe lennuvälja esindajad arvasid, et nad „võivad” „miinus 5” õhusõidukite piirangud kehtestada, täpsustamata selliste piirangute tingimusi.
- Linna piirides asuva kahe lennuvälja esindajad tunnistasid, et asjaomased lennujaamad vastavad kohapeal mõõdetud mürataseme poolest kohalikele planeerimisnõuetele, mis piiravad lennuvälja käitamist absoluutse (mitte sertifitseeritud) mürataseme puhul; see on näide direktiivi küsitavast kokkusobivusest mõnes liikmesriigis kehtivate planeerimist käsitlevate õigusaktidega.

---

<sup>9</sup> Direktiivi artikli 6 lõikega 1 lubatakse kehtestada täpsustamata õhusõidukite liikide suhtes osalisi käitamispiiranguid ühe osana tasakaalustatud lähenemisviisi meetmete hierarhiast enne 3. peatüki müra piirväärtusega õhusõidukite kasutusest kõrvaldamist.

<sup>10</sup> Kõnealuse lennuvälja esindaja märkis ka, et müra piirväärtusega õhusõidukite rangem määratlemine (st „miinus 8”) ei tooks kaasa täiendavat piirangut, sest öökvoodi arvestamise suhtes kehtisidki juba rangemad piirangud.

Järgmiste lennuväljade puhul on liikmesriigid teatanud, et nad rakendavad direktiivi sätteid.

„Miinus 5” õhusõidukite käitamine on Pariisis keelatud öösel ja alates 2008. aastast keelatakse ka päeval. Tegemist on ühe osaga poliitikast, millega piiratakse keskkonna üldist mürataset ajavahemikul 1999–2001 registreeritud tasemeni.

Ühendkuningriigis Londoni lennuväljadel kehtestati uus öine lennurežiim ajavahemikuks 2006–2012.

Madridi Barajasi lennuväljal kehtestati pärast 2006. aasta suve uued piirangud, sealhulgas „miinus 5” õhusõidukite järkjärguline liiklusest kõrvaldamine ajavahemikul 2007–2012, samuti öised lennupiirangud.

Ülejäänud lennuväljade esindajad teatasid, et „miinus 5” müra piirväärtusega õhusõidukitele ei ole direktiivi kohaseid piiranguid kehtestatud (ega kavas kehtestada).

Ühe lennuvälja esindaja teatas, et olukord oleks selgem, kui lennuväljad ühtlustaksid täiendavalt müra piirväärtusega õhusõidukite määratlust.

## **5.2 KEHTESTATUD PIIRANGUD: „MIINUS 8” JA ROHKEM**

Mõni lennuväli on kehtestanud rangemad piirangud kui miinus 5 dB(A) või kaalub selliste piirangute kehtestamist. Vaid üks lennuväli on juba „miinus 8” õhusõidukid keelustanud ja kolm lennuvälja kavatsevad nõuda nende liiklusest kõrvaldamist.

- Ühel lennuväljal kehtib „miinus 8” õhusõidukitele öine keeld alates 2003. aastast.
- Linna piirides asuva ühe lennuvälja esindajad on teatanud kavatsusest saada 2010. aastaks „üksnes 4. peatüki” lennuväljaks.
- Veel ühelinna piirides asuva lennuvälja esindajad teatasid, et tulevikus põhinevad kõik öised keelud 4. peatükil.
- Ühe lennuvälja esindajad on teatanud kavatsusest keelustada „miinus 8” õhusõidukid 2008. aastaks, kui kõnealused õhusõidukid ei kao juba varem kas loomuliku ümberseadmestamise või vabatahtlike koostöömeetmete tulemusena.

## **5.3. KEHTESTATUD PIIRANGUD: ÖISED PIIRANGUD**

Osalised müraga seotud käitamispiirangud<sup>11</sup> ei pruugi olla suunatud konkreetsele 3. peatükile vastavuse tasemele. Direktiiv hõlmab aga siiski selliseid üldiseid meetmeid, nõudes nende ametlikku hindamist enne nende kehtestamist.

Neli lennuvälja (neist kolm asuvad linna piirides<sup>12</sup>), kelle esindajatelt saadi vastus, on öösiti suletud. Ühel lennuväljal, kust vastust ei saadud, rakendatakse teadaolevalt öist liikluskeeldu. Lisaks sellele on mitmed lennuväljad öösiti teataval ajavahemikul suletud. Seitse lennuvälja

---

<sup>11</sup> Nagu on määratletud direktiivi 2002/30/EÜ artikli 2 punktis e.

<sup>12</sup> Nagu on ette nähtud direktiivi 2002/30/EÜ I lisaga.

on 3. peatüki müra piirväärtusega õhusõidukite kasutamise öösel keelustanud; üks kõnealustest lennuväljadest on 3. peatüki „miinus 8” õhusõidukid sisuliselt keelustanud. Lisaks sellele lubab mitu Saksamaa lennuvälja käitada vaid soodusnimekirja<sup>13</sup> kuuluvaid õhusõidukeid. Üsna mitmel lennuväljal on kehtestatud öine mürakvoodi arvestussüsteem. Mõnel lennuväljal on kvoodiarvestussüsteemi asemel kehtestatud öised lennupiirangud. Ligikaudu kahekümne lennuvälja esindajad märkisid, et neil ei kehti konkreetset öised piirangud, välja arvatud konkreetse lennuraja võimalik sulgemine.

#### **5.4. LENNUVÄLJADE MÜRAEELARVED**

Peale müra piirväärtusega õhusõidukite piirangute ja (osalise) öise sulgemise võib piiranguna käsitada ka müraeelarvete kohaldamist.

Erinevalt öistest piirangutest ja müra piirväärtusega õhusõidukite piirangutest, ei piira müraeelarved otseselt konkreetse õhusõiduki käitamist, vaid kogu lennukipargi kui terviku juurdepääsu lennuväljale. Müraeelarved piiravad üldist mürataset teataval ajavahemikul, mis võib olla hooajaline või aastane. Seega võib seda käsitada pigem lennuvälja kui lennuliinide suhtes kehtiva käitamispriiranguna.

Teisalt piiravad müraeelarved tsiviilkasutuses olevate allahelikiirusega reaktiivlennukite juurdepääsu lennuväljale. Ehkki direktiiv hõlmab ka müraeelarveid, ei ole see kõigi sidusrühmadele jaoks ilmselge.

Paljud lennuväljad eelistavad müraeelarveid konkreetsete õhusõidukite käitamispriirangutele. Müraeelarveid kohaldatakse paljudel lennuväljadel, eelkõige Ühendkuningriigis.

### **6. KÄITAMISPIIRANGUTE MÕJU**

Mõne lennuvälja esindajad esitasid märkusi kehtestatud käitamispriirangute mõju kohta.

Ümberpaiknemise võimaluse kohta märkis ühe lennuvälja esindaja, et oma strateegilise asukoha ja otselendude suure osakaalu tõttu ei karda ta lennuettevõtjate ümberpaiknemist. Ühe teise lennuvälja esindaja aga teatas, et ta kaaluks 3. peatüki müra piirväärtusega õhusõidukite keelustamist üksnes juhul, kui see oleks kohustuslik ja kui seda kohaldataks kõigi ELi lennuväljade suhtes.

Enamikul juhtudel märkisid lennuväljade esindajad, et nende arvates on lennuettevõtjad reageerinud, kasutades vähem mürarikkeid õhusõidukeid, ning mõned lennuettevõtjad on osaliste piirangute korral öiste ja päevaste lendude ajakava muutnud.

Vaid ühe lennuvälja esindaja teatas, et kehtestatud piirangute tulemusel on lennuteenuste pakkumine ja nende sagedus vähenenud.

Kõnealuse küsimusega seondub asjaolu, et kehtestatud piirangud ei ole alati „praktilises mõttes” tegelikud piirangud. Ühel lennuväljal oli 3. peatüki müra piirväärtusega õhusõidukite

---

<sup>13</sup> Saksamaa föderaalne transpordiministeeriumi kehtestatud nimekirja, milles täiendavalt liigitatakse 3. peatüki õhusõidukid. Kõnealusesse nimekirja kuuluvatel õhusõidukitel on sellesse mittekuuluvate õhusõidukite ees eelised, nt vähem lennupiiranguid ja/või madalamad maandumis- ja starditasud.



piirangu puhul tegemist eesõigusega, et näidata kohalikule elanikkonnale pühendumist müra kontrollimisele ning peletada eemale kõik võimalikud lennuettevõtjad. Teisel lennuväljal on tegelik müratase vaid pool mürakvoodist. Samas on ka lennuvälju, mis keskkonnaga seotud piiranguid lõdvendavad, kui need muutuvad liiga rangeks.

## 7. ÕHUSÕIDUKEID KÄITAV TÖÖSTUS

Õhusõidukeid käitav tööstus käsitab direktiivi kaitsena käitamispriirangute kasutamise eest esimese abinõuna ning tagatiseks piirangute kehtestamise ning piirangute kulude ja tulude nõuetekohase hindamise mõistlikule ajagraafikule.

Mõnda liiki ettevõtjad näisid arvavat, et direktiivi marginaalsete piirangute aspektid on nende seisukohast peaaegu ebaolulised, sest nende äritegevuses valitsev majanduslik surve on juba sundinud neid „loomuliku” asendamise teel koostama sisuliselt 4. peatükile vastava lennukipargi. Teised tööstusharud eelistaksid direktiivi piirangutelt maksimaalset kaitset, mis võimaldaks „loomulikul” asendamisel oma rada kulgeda.

Kiirvedudega tegelevad ettevõtjad rõhutasid komisjoni talitustele, et nad sooviksid direktiivi läbivaatamist, et ületada mõningad määratlus- ja tõlgendusraskused ning suurendada ja selgitada kaitset, mida direktiiv nende arvates peaks neile pakkuma. Asjaomased ettevõtjad leiavad, et 4. peatüki õhusõidukite piirangud (sealhulgas osalised piirangud) peaksid olema konkreetselt keelatud (vrd artikli 6 lõiget 2 linna piirides asuvate lennuväljade kohta), arvestades, et nende arvates võivad müratasemel põhinevad käitamispriirangud ja karistused sisuliselt keelata või piirata 4. peatükile vastavate õhusõidukite käitamist öösiti. Nende arvates on käitamispriirangud (näiteks mürapiiride ja eelistatavate lennuradade kehtestamine) võimalik „tundmatu ala”, mis nõuab selgitamist, et vältida võimalikku kõrvalehoidmist artikli 4 lõike 4 nõudest, mille kohaselt peab piirangute aluseks olema sertifitseeritud müratase, ja et keelata sisuliselt diskrimineerivad piirangud isegi juhul, kui need ei ole diskrimineerivana ette nähtud.

## 8. KOHALIKUD JA PIIRKONDLIKUD AMETIASUTUSED

Kohalikud ja piirkondlikud ametiasutused, samuti mitmed ühendused on esitanud direktiivi hindamise protsessi raames soovitusi<sup>14</sup>. Üldiselt on kõnealused soovitused palju laiaulatuslikumad kui direktiiviga ettenähtud käitamispriirangud.

Seoses lennuväljade töökorralduse ja öiste lendudega soovitatakse põhiliselt järgmist.

- Lennutrajektooride kindlaksmääramisel tuleks rohkem tähelepanu pöörata rahvastikutihedusele ning maksimaalselt ära kasutada selliseid madala müratasemega käitamisviise nagu pideva laskumisega lähenemine (*Continuous Descent Approach*).
- Tuleks paremini arvesse võtta Maailma Terviseorganisatsiooni kehtestatud mürastandardeid<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Vt näiteks: [http://www.airportregions.org/publications/doc/arc\\_special\\_report\\_2\\_2007.pdf](http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf)

<sup>15</sup> Vt kavandatavad suunised öise müra kohta: [WHO/Europe - Noise and health - Night noise guidelines](#)

- Müraga kõige rohkem kokkupuutuvale osale elanikkonnast tuleks kehtestada hüvitamise kord.
- Parema teavitamise, avalikkuse osalemise ja vahendamise kaudu tuleks arvesse võtta kohalike rühmade soove ja ootusi.

Soovitustes järeldatakse, et ehkki öistest lendudest tulenevad müratasemega seotud probleemid on Euroopa eri lennuväljadel erinevad, peab riikide ja ELi poliitika ühe põhielemendina sisaldama sihipäraseid öiseid liikluskeelde ja käitamispiiranguid, et vältida lennutrajektooride all elavate elanike une häirimist.

Tähelepanu juhitakse ka sellele, kui oluline on vältida linnapiirkonna allakäiku, milleni lennuvälja arendamine mõnikord viib. Soovitatakse mitte lahutada linna äärealade majanduslikku arengut asjaomaste piirkondade sotsiaalsest arengust. Seejuures ei tohi piirduda positiivsete majanduslike mõjude käsitlemisega müra ja õhusaaste hüvitisena: tuleb leida viis, kuidas vältida vaesumist, milleni lennuvälja arendamine mõnikord viib.

## 9. MÜRA PIIRVÄÄRTUSEGA ÕHUSÕIDUKID LENNUKIPARKIDES

Ühenduse lennuvälju kasutavaid müra piirväärtusega õhusõidukeid on suhteliselt vähe.

Veelgi vähem on lühimaasõitudel kasutatavaid välismaised müra piirväärtusega õhusõidukeid, mis võiksid tõenäoliselt kasutada Euroopa lennuvälju (ehkki nad võivad pärineda ühendusest või Euroopa naaberriikidest). Mõned äriühingud kasutavad Euroopa lendudel ka välismaal registreeritud õhusõidukeid.

Müra piirväärtusega õhusõidukite konteksti mõistmiseks on otstarbekas ära näidata selliste õhusõidukite üldtüüpide osakaal, mida võib käsitada müra piirväärtusega õhusõidukitena. Kõnealune analüüs on esitatud tabelis 1.

Tabel 1: 3. peatüki reaktiivlennukite osakaal lennukipargis Müra piirväärtus:	3. peatüki reaktiivlennukid						Kokku reaktiivlennukeid (kõik tüübid)
	0– miinus 5	miinus 5– miinus 8	miinus 8– miinus 10	0– miinus 10 ei kuulu täiendavale jaotamisele	3. ptk kokku	*Määratlemata lennukid	
EÜ, EMP ja Šveits	49 1,0 %	151 3,2 %	245 5,2 %	107 2,3 %	552 11,8 %	72 1,5 %	4 676 100,0 %
Euroopa	376 6,1 %	219 3,6 %	312 5,1 %	135 2,2 %	1 042 17,0 %	498 8,1 %	6 143 100,0 %
Maailm	1 201 5,6 %	671 3,1 %	1 460 6,8 %	806 3,8 %	4 138 19,4 %	1 132 5,3 %	21 345 100,0 %

\* Kindlaksmäärata lennukid, mille hulka kuulub ka märkimisväärne osa 3. peatüki õhusõidukeid.

Allikas: konsultantide analüüs reaktiivlennukiparkide ning Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraadi ja Euroopa Lennundusohutusameti andmebaaside alusel.

Üldiselt nähtub kõnealusest analüüsist, et 4. peatükile mittevastavad õhusõidukid moodustavad vaid suhteliselt väikese osa ELi lennuvälju kasutavast kogu lennukipargist.

Kõnealustest arvudest ilmneb, et isegi kui keelata ära kõik 3. peatüki õhusõidukid, mille kumulatiivne marginaal on väiksem kui 10 dB, mõjutaks see vaid suhteliselt väikest osa kõigist maandumistest ja startidest.

## **10. HINNANG ELANIKKONNA KOKKUPUUTELE MÜRAGA**

Tabelis 2 on sätestatud kolm võimalikku stsenaariumi müra piirväärtusega õhusõidukite järkjärguliseks kasutuselt kõrvaldamiseks aastatel 2010 ja 2015, mis on modelleeritud lisaks kõnealuse kahe aasta alusstsenaariumile:

- alusstsenaarium – direktiivi, selle lennuväljadel tõlgendamise ja kohaldamise ning lennukiparkide koosseisu muutmata jätmine;
- esimene stsenaarium – 1. rühma õhusõidukite järkjärguline kasutuselt kõrvaldamine – direktiivis määratletud 3. peatüki müra piirväärtusega õhusõidukite, st 3. peatüki sertifitseerimisstandarditele suurima kumulatiivse marginaaliga 5 dB(A) vastavate õhusõidukite sisuline kasutuselt kõrvaldamine ühenduse lennuväljadel;
- teine stsenaarium – 1. ja 2. rühma õhusõidukite järkjärguline kasutuselt kõrvaldamine – nende õhusõidukite sisuline kasutuselt kõrvaldamine, mis vastavad 3. peatüki standarditele suurima kumulatiivse marginaaliga 8 dB(A);
- kolmas stsenaarium – 2. ja 3. rühma õhusõidukite järkjärguline kasutuselt kõrvaldamine – nende õhusõidukite sisuline kasutuselt kõrvaldamine, mis vastavad 3. peatüki standarditele suurima kumulatiivse marginaaliga 10 dB(A); kasutada lubatakse vaid 4. peatüki õhusõidukeid.

Tabel 2: Prognoositav elanikkonna kokkupuude ühenduse lennuväljade puhul kokku.

	Elanikkond Lden <sup>16</sup> 55dB alal kokku (miljonites)	Elanikkond Lnight <sup>17</sup> 45dB alal kokku (miljonites)	Märkus
2002	2,2	2,7	
2006	2,2	3,0	Aastatel 2002–2006 suureneb Lden 55dB ala elanikkond vähem kui 0,1 miljoni võrra
2010 – alusstsenaarium	2,4	3,2	Aastatel 2006–2010 suureneb Lden 55dB ala elanikkond 10 % võrra
2010 – esimene stsenaarium	2,3	3,1	Lden vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 4 %  Lnight vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 2 %
2010 – teine stsenaarium	2,3	3,1	Lden vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 5 %  Lnight vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 3 %
2010 – kolmas stsenaarium	2,3	3,1	Lden vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 6%  Lnight vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 4 %
2015 – alusstsenaarium	2,7	3,2	Aastatel 2010–2015 suureneb Lden 55dB ala elanikkond 9 % võrra
2015 – esimene stsenaarium	2,6	3,2	Lden vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 4 %  Lnight vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 2 %

<sup>16</sup> See on müraindikaator, millega väljendatakse keskmist mürataset päeval, öhtul ja öösel (24-tunnine ajavahemik).

<sup>17</sup> See on müraindikaator, millega väljendatakse keskmist mürataset öösel.

2015 – teine stsenaarium	2,6	3,2	Lden vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 4 %  Lnight vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 2 %
2015 – kolmas stsenaarium	2,5	3,1	Lden vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 5 %  Lnight vähenemine võrreldes alusstsenaariumiga on 3 %

Eespool esitatud tulemustest võib teha järgmised üldised järeldused.

- Alusstsenaariumi puhul kasvasid mürakontuurid ajavahemikus 2002–2006 väga vähe.
- Eeldatakse, et ajavahemikus 2006–2010 alusstsenaariumi mürakontuurid kasvavad ning elanikkonna kokkupuude müraga kasvab 8–10 % võrra.
- Eeldatakse, et ajavahemikus 2010–2015 alusstsenaariumi mürakontuurid ning elanikkonna kokkupuude kasvavad; müraindikaatori Lden 55dB piiresse jäävate elanike arv kasvab umbes 9 % ning müraindikaatori Lnight 45dB piiresse jäävate elanike arv kasvab umbes 2 % (kasv on väiksem öiste piirangute tõttu).
- Lnight 45dB kontuuri piiresse jääb 25–30 % rohkem elanikke kui Lden 55dB piiresse.
- Esimese stsenaariumi puhul on kasu väike – Lden 55dB piires väheneb mõjutatud elanikkond umbes 4 % ja Lnight 45dB piires 2 % võrra.
- Teisest stsenaariumist saadav kasu sarnaneb esimesest stsenaariumist saadavale kasule – Lden 55dB piires väheneb elanikkond umbes 4–5 % ja Lnight 45dB piires 2–3 %.
- Kolmandast stsenaariumist saadav kasu sarnaneb teisest stsenaariumist saadavale kasule – Lden 55dB piires väheneb elanikkond umbes 4–5 % ja Lnight 45dB piires 3–4 %.

Tabelis 2 esitatud arvud näitavad müra piirväärtusega õhusõidukite tekitatud müraga kokkupuutumise üldist mõju ühenduse lennuväljadel ja tegemist ei ole elanikkonna kokkupuute täpsete hinnangutega. Enamike lennuväljade esindajad teatasid, et nad on Lden ja Lnight kontuuride ning elanikkonna hinnangute koostamise lõpetanud või need on lõpetamisel või kavandatud käesolevaks aastaks. Direktiivi 2002/49/EÜ nõuet arvestades võib eeldada, et kõnealused kontuurid esitatakse komisjonile 2007. aasta detsembriks. Kõnealused ühtlustatud mürakaardid peaksid andma üksikasjalikumalt teavet ja täpsemaid elanikkonda käsitlevaid hinnanguid, kui oli võimalik saada kõigi lennuväljade kohta käesoleva aruande koostamiseks.

Viiel ELi lennuväljal (Amsterdam, Lissabon, Glasgow, Toulouse, Varssavi)<sup>18</sup> teostatud müratendentside sügavamast analüüsist nähtub, et tendentsid võivad eri lennuväljadel erineda. Kõnealused viis juhtumiuuringut näitavad järgmist.

- Lennukipargi muutumata koosseisu hüpoteesi puhul kasvab kõigi lennuväljade kontuuriala. Kõnealune kasv ulatub järgmisel nelja-aastaselt ajavahemikul (2006–2010) 5–15 %ni ning ajavahemikul 2006–2015 ulatub see 18–24 %ni.
- Isegi kui kõik 3. peatüki müra piirväärtusega õhusõidukid asendatakse, kasvavad Lden 55 kontuurid 2015. aastaks 13–20 %. Lnight 45 kontuuride kasv on kõnealuse stsenaariumi korral 14–22 %.
- Iga lennuvälja puhul on Lden 55 kontuuriala areng väga sarnane sama lennuvälja Lnight 45 kontuuriala arengule. See kinnitab, et üldist mürataset (Lden) suunab öise müra kasvutendents.
- Kõigi 3. peatüki õhusõidukite asendamine 4. peatüki õhusõidukitega vähendaks Lden 55 kontuuri kasvu umbes 4,5–6,5 protsendipunkti võrra.
- Kõigi 3. peatüki õhusõidukite asendamine 4. peatüki õhusõidukitega mõjutaks Lnight 45 kontuuri uuritud lennuväljadel väga erinevalt.
- Olenevalt kehtivast öisest režiimist jääb kasvu vähenemine eri lennuväljadel 1,5–7,0 protsendipunkti vahele.
- Kõigi 3. peatükile vastavate õhusõidukite, mille marginaal on < 5 dB, või kõigi 3. peatükile vastavate õhusõidukite, mille marginaal on < 8 dB, asendamise puhul erineks kontuuriala vähem kui poole protsendipunkti võrra.

Lühidalt kinnitavad kõnealused juhtumiuuringud, et kontuurialad kasvavad oluliselt, eriti öösi; lennukipargi loomulik asendamine vähendaks aga eeldatavat kasvu. Kui kogu lennukipark koosneks üksnes 4. peatüki õhusõidukitest, vähendaks see mõnel lennuväljal kohalike tingimuste tõttu oluliselt kontuuri kasvu.

## 11. JÄRELDUSED

- Direktiiviga kehtestatakse tasakaalustatud lähenemisviisi ühtlustatud struktuur, mis on piirangute kaalumisel aidanud tagada kõigi huvide arvestamise.
- Direktiivi on aga kasutatud vaid piiratud arvu lennuväljade puhul; mõne sidusrühma arvates ei ole kõnealune direktiiv piisavalt selge ning mõnes liikmesriigis kehtisid juba enne selle jõustumist siseriiklikest õigusaktidest tulenevad sarnased sätted.
- Lisaks sellele on asjaomase direktiivi mõju müra piirväärtusega õhusõidukitele piiratud, sest kõnealuste õhusõidukite arv on nende loomuliku asendamise tõttu suhteliselt väike.

---

<sup>18</sup> MPD teostatud uuring õhusõidukite müra kohta (2007).

- Üldisemalt võib väita, et müra, eelkõige öisest müra mõjutatud inimeste arv on suurenenud alates direktiivi jõustumisest lendude arvu üldise kasvu tõttu ning olenemata võimalusest kehtestada osalisi piiranguid.
- Ennustame, et müra mõjutatud inimeste arv kasvab jätkuvalt, ehkki olukord võib eri lennuväljadel erineda.
- Seepärast kavatses komisjon uurida, kuidas direktiivi 2002/30/EÜ sätteid ja reguleerimisala selgemaks muuta.
- Samuti kaalub komisjon, kas kehtivat direktiivi, nt müra piirväärtusega õhusõidukite määratlust, on vaja muuta. Seejuures võtab komisjon arvesse eespool kirjeldatud hinnangute tulemusi, prognoosides, et müra mõjutatud inimeste arvu kasvu saaks vähendada müra piirväärtusega sõidukite rangema määratluse abil.
- 2009. aastal hindab komisjon direktiivi 2002/49/EÜ rakendamist seoses keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega lennuväljade ümbruses ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande.

Komisjon ootab järgmise kolme kuu jooksul sidusrühmade arvamusi ning kavatses neid direktiivi kavandatava uurimise raames arvesse võtta.