

Kolmapäev, 12. detsember 2012

P7_TA(2012)0496

Müraga seotud käitamispäirangute kehtestamine liidu lennuväljadel *I**

Euroopa Parlamendi 12. detsembri 2012. aasta seadusandlik resolutsioon ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus müraga seotud käitamispäirangute eeskirjade ja korra kehtestamise kohta liidu lennuväljadel tasakaalustatud lähenemisviisi raames ning direktiivi 2002/30/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

(2015/C 434/44)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2011)0828),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artikli 100 lõiget 2, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C7-0456/2011),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
 - võttes arvesse Prantsusmaa Senati, Saksamaa Liidunõukogu ja Madalmaade Senati poolt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamist käsitleva protokoll nr 2 alusel esitatud põhjendatud arvamusi, mille kohaselt seadusandliku akti eelnõu ei vasta subsidiaarsuse põhimõttele,
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 28. märtsi 2012. aasta arvamust ⁽¹⁾,
 - võttes arvesse Regioonide Komitee 11. mai 2012. aasta arvamust ⁽²⁾,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 55,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni arvamust (A7-0372/2012),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon kavatseb seda oluliselt muuta või selle muu tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

P7_TC1-COD(2011)0398

Euroopa Parlamendi seisukoht, vastu võetud esimesel lugemisel 12. detsembril 2012. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr .../2013 müraga seotud käitamispäirangute eeskirjade ja korra kehtestamise kohta liidu lennuväljadel 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,

⁽¹⁾ ELT C 181, 21.6.2012, lk 173.

⁽²⁾ ELT C 277, 13.9.2012, lk 110.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

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 säästvaks arenguks on vaja võtta meetmed, mille eesmärk on vähendada keskkonna saastumist õhusõidukite ~~müraga~~ **müra** lennuväljadel **ja nende ümbruses**, kus müraprobleemid on eriti tõsised. Paljud liidu kodanikud puutuvad kokku kõrge müratasemega, mis võib mõjuda halvasti nende tervisele, **eriti öiste lendude korral**. [ME 1]
- (3) Pärast kõige mürarikkama õhusõiduki käitusest kõrvaldamist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. märtsi 2002. aasta direktiivile 2002/30/EÜ müraga seotud käitamispääsude eeskirjade ja -korra kehtestamise kohta ühenduse lennuväljadel ⁽⁴⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiivile 2006/93/EÜ rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. köite 3. peatüki II osas käsitletud lennukite lendude reguleerimise kohta ⁽⁵⁾ on vaja uusi ajakohaseid meetmeid, et ametiasutused saaksid tegeleda kõige mürarikkama õhusõidukiga, et parandada liidus lennuväljade ümbruses mürakeskkonda müra kontrollimise tasakaalustatud lähenemisviisi rahvusvahelises raamistikus.
- (4) Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) resolutsioonis A33/7 sätestatakse tasakaalustatud lähenemisviisi mõiste müra kontrollimisel ning kehtestatakse õhusõidukite müra käsitlemise ühtne meetod. ICAO tasakaalustatud lähenemisviis peaks jääma lennunduses kui üleilmses tööstusharus müra kontrollimise aluseks. Tasakaalustatud lähenemisviisis tunnistatakse asjaomaste õiguslike kohustuste, olemasolevate kokkulepete, kehtivate õigusaktide ning kehtestatud poliitikasuundade olulisust ega piirata nende kohaldamist. Tasakaalustatud lähenemisviisi rahvusvaheliste eeskirjade lisamine määrsusse peaks olulisel määral vähendama rahvusvaheliste vaidluste riski juhul, kui müraga seotud käitamispääsude võivad mõjutada kolmandate riikide lennuettevõtjaid.
- (5) Komisjoni 15. veebruari 2008. aasta aruandes nõukogule ja Euroopa Parlamendile müraga seotud käitamispääsude kohta ELi lennuväljadel (Aruanne direktiivi 2002/30/EÜ kohaldamise kohta) märgiti vajadust muuta direktiivi 2002/30/EÜ tekstis selgemaks vastutuse jaotumine ning huvitatud poolte täpsed kohustused ja õigused müra hindamise protsessis, et tagada majanduslikult tasuvate meetmete võtmine müra vähendamise eesmärkide saavutamiseks.
- (6) Käitamispääsude kehtestamine liikmesriikide poolt liidu lennuväljadel lennuväljade kaupa, piirates samal ajal läbilaskevõimet, võib aidata parandada mürakeskkonda lennuväljade ümbruses. Ent on võimalus, et tekivad konkurentsimoonutused või kahjustatakse liidu lennundusvõrgustiku üldist tõhusust olemasoleva läbilaskevõime ebatõhusa kasutamisega. Kuna liikmesriigid ei suuda käesoleva määruse eesmärgi täielikult saavutada ning seega on neid võimalik tõhusamalt saavutada liidu tasandil, tuginedes ühtlustatud eeskirjadele käitamispääsude kehtestamise kohta müra kontrollimise protsessi osana, võib liit võtta vastu meetmed vastavalt subsidiaarsuse põhimõtetele, nagu on sätestatud Euroopa Liidu lepingu artiklis 5. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks

⁽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.

⁽⁴⁾ EÜT L 85, 28.3.2002, lk 40.

⁽⁵⁾ ELT L 374, 27.12.2006, lk 1.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

vajalikust kaugemale. Ühtlustatud meetodiga ei kehtestata müra kvaliteedi eesmärgi, mis tulenevad jätkuvalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiivist 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega⁽¹⁾ või muudest Euroopa, riigi või kohaliku tasandi eeskirjadest, ning sellega ei piirata eri meetmete valikut.

- (6a) **Käitamispiirangute kehtestamise vajaduse vähendamiseks tuleks direktiivis 2002/49/EÜ osutatud riiklikesse tegevuskavadesse lisada lähitulevikus täiendavate meetmete võtmine lennujaamade müra haldamiseks, nagu elamute helikindlamaks muutmine ning üldiste müratõkete kavandamine.** [ME 2]
- (7) Ehkki mürahindamised peaksid toimuma korrapäraselt, peaksid need tooma kaasa müra vähendamise meetmed üksnes siis, kui praegused müra vähendamise meetmed koos ei saavuta müra vähendamise eesmärgi.
- (8) Samas kui ~~kulude-tulude analüüs näitab kõiki majandusliku heaolu mõjusid~~ **müra vähendamise eesmärk tuleks valida kõikide** kulude ja **kõikide** tulude võrdluses, keskendub majandusliku tasuvuse hinnang asjaomase **peaks selle** eesmärgi saavutamisele **saavutamise vahend olema** majanduslikult kõige tasuvamal viisil, nõudes vaid ~~kulude võrdlust~~ **tasuv, võttes arvesse tervise-, majanduslikke ja sotsiaalseid aspekte.** [ME 4]
- (9) ~~Müra vähendavate meetmete peatamine on vajalik juhul, kui soovitakse hoida ära soovimatuid tagajärgi lennuohutusele, lennuväljade läbilaskevõimele ja konkurentsile. Ehkki apellatsioonimenetlus müraga seotud käitamispiirangute vastu võib olla seotud müra vähendamise eesmärkide, hindamismeetodite ja majanduslikult tasuvate meetmete valikuga, ei või apellatsiooniga peatada~~ **Komisjon peaks saama hinnata kavandatavaid käitamispiiranguid enne** nende rakendamist. Seejärel peaks komisjon aegsasti enne meetmete rakendamist olema võimeline kasutama oma kontrolliõigust ning petama meetmed, mida arvatakse põhjustavat soovimatuid või pöördumatuid tagajärgi. Tunnistatakse, et peatamine peaks toimuma piiratud aja jooksul. [ME 5]
- (9a) **Heaks kiidetud müra vähendavate käitamismeetodite kasutamisel tuleks tagada vajaliku lennuohutuse säilimine, võttes arvesse kõiki tegureid, mis võivad konkreetset toimingut mõjutada. Müra vähendavad käitamismeetodid ei tohi välistada ega keelustada terrorismivastaseid julgeolekumeetmeid.** [ME 6]
- (10) Mürahindamised peaksid **direktiivi 2002/49/EÜ kohaselt** tuginema ~~olemasolevale kättesaadavale teabele ning tagama, et see teave oleks usaldusväärne ning pädevatele asutustele ja~~ **liikmesriikide ühistele objektiivsetele ja mõõdetavatele kriteeriumidele. Kõnealune teave peab olema usaldusväärne, saavutatud läbipaistval viisil, omavahel võrreldav ja kõikidele** sidusrühmadele kättesaadav. **Hindamised peaksid hõlmama uusimate tehnoloogiliste arengute jälgimist ning kasutatavate meetoditega seotud uusimate teadmiste alase teabe vahetust.** Pädevad asutused peaksid kehtestama vajalikud järelevalve- ja jõustamisvahendid. **Mürahindamisi peaksid läbi viima või kontrollima lennuvälja käitajast sõltumatud välised asutused.** [ME 7]
- (11) Tunnistatakse, 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 tsiviillennunduskonverentsi (ECAC) ametlikus aruandedokumentis nr 29 kirjeldatud meetodiga „Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports” ega kasutada õhusõidukite mürataseme rahvusvaheliselt tunnustatud andmeid. Ent käitamispiirangu tõhusust ja tulemuslikkust ning asjaomase tegevuskava (mille osa piirang on) tõhusust ja tulemuslikkust tuleks hinnata vastavalt ECACi dokumentis nr 29 ja ICAO tasakaalustatud lähenemisviisil ette nähtud meetoditele. Liikmesriigid peaksid vastavalt kohandama oma käitamispiirangute hindamist riigi õigusnormides, et viia see täielikult vastavusse ECACi dokumendiga nr 29.
- (12) Müraandmete tsentraliseerimine vähendaks oluliselt nii õhusõidukite kui ka lennuväljade käitajate halduskoormust. Selliseid andmeid antakse ja hallatakse praegu iga lennuvälja tasandil. Need andmed tuleb käitamiseesmärgil neile kättesaadavaks teha. Seoses mürataseme sertifitseerimisega on oluline kasutada

⁽¹⁾ EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

Euroopa Lennundusohutuse Ameti (edaspidi „amet“) andmebaasi kinnitava vahendina Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (EUROCONTROL) andmetele iga lennu puhul. Praegu juba taotletakse selliseid andmeid korrapäraselt lennuliikluse voogude keskse juhtimise eesmärgil, aga neid tuleb täpsustada käesoleva määruse jaoks ning lennuliikluse korraldamise tulemuste reguleerimiseks. Hea juurdepääs kontrollitud modelleerimisandmetele peaks parandama eri lennuväljade mürakontuuride kaardistamise kindlakstegemise kvaliteeti ja strateegilist kaardistamist, et toetada poliitilisi otsuseid.

- (13) Selleks et kajastada pidevat tehnoloogilist arengut ~~õhusõidukite mootori- ja keretehnoloogias~~ ning meetodeid, mida kasutatakse mürakontuuride kaardistamiseks, tuleks anda komisjonile volitused võtta vastu õigusakte kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290, et ajakohastada korrapäraselt ~~määruses osutatud õhusõiduki mürastandardeid ning viidata seonduvatele sertifitseerimismeetoditele; muuta vastavalt mürapäärtusega õhusõiduki ning tsiviilõhusõiduki määratlusi ning ajakohastada viitamist mürakontuuride arvutamise meetodile~~ **lennujaama müraolukorra hinnanguga seotud meetodit ja tehnilist aruannet**. Eriti oluline on, et komisjon viiks oma ettevalmistuste käigus läbi asjakohased konsulteerimised, sealhulgas ekspertide tasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel tagama vastavate dokumentide üheaegse, õigeaegse ja asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule. [ME 8]
- (13a) **Õiguskindluse ja kavandamise usaldusväärsuse tagamiseks ei tohiks nende käitamispäärangute ja lennujaamade käitamist käsitlevate otsuste, sh kohtuotsuste ja vahendusprotsesside tulemuste suhtes, mis olid tehtud või käsitlemisel enne käesoleva määruse jõustumist, kohaldada käesolevat määrust, vaid neid tuleks käsitleda olemasolevate eeskirjade alusel.** [ME 9]
- (16) Arvestades müra hindamise meetodi järjepideva kohaldamise vajadust liidu lennundusturul, kehtestatakse määruses müra käitamispäärangute valdkonnas ühtsed eeskirjad. Direktiivi 2002/30/EÜ tuleks vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimise eesmärgid ja reguleerimisala

- Määruses sätestatakse eeskirjad müraga seotud käitamispäärangute järjepideva kehtestamise kohta lennuväljade kaupade **ja seal, kus on tuvastatud müraprobleem**, et aidata parandada mürakeskkonda ja piirata või vähendada kooskõlas tasakaalustatud lähenemisviisiga inimeste arvu, kes puutuvad ~~olulisel määral~~ kokku õhusõidukite ~~müra kahjustava mõjuga~~ **müraga**. [ME 11]
- Määruse eesmärgid on:
 - hõlbustada eri lennuväljade tasandil keskkonnaga seotud konkreetsete müra vähendamise eesmärkide saavutamist, nagu on sätestatud liidu, riikide ~~ja~~ **või** kohalikes eeskirjades, ning hinnata nende omavahelisi seoseid muude keskkonnaalaste eesmärkidega, **sealhulgas terviseaspektidega**; ja [ME 12]
 - võimaldada majanduslikult kõige tasuvamate müra vähendamise meetmete valikut **tervise-, majanduslike ja sotsiaalseid aspekte arvesse võttes ning** kooskõlas tasakaalustatud lähenemisviisiga, et saavutada lennuvälja säästev areng ning lennuliikluse korraldamise võrgustiku suutlikkus nii-öelda värvast värvani lähenemisviisi arvestades. [ME – d 44 ja 48]
- Käesolevat määrust kohaldatakse ~~tsiviillennunduses tegutsevate õhusõidukite~~ **tsiviillennunduse lendude** suhtes. [ME 14]

Seda ei kohaldata sõjaväe-, tolli-, politsei- või ~~sarnaste teenuste osutavate õhusõidukite~~ **sarnaste lendude** suhtes. [ME 15]

Kolmapäev, 12. detsember 2012

Artikkel 2

Mõisted

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „lennuväli” – lennuväli, kus kalendriaasta jooksul tehakse üle 50 000 tsiviilõhusõiduki lennu (üheks lennuks loetakse üks start või maandumine), võttes arvesse kolme viimase kalendriaasta keskmist lendude arvu enne müra hindamist;
2. „tasakaalustatud lähenemisviis” – ~~meetod~~ **ICAO Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Konventsiooni (Chicago konventsioon) 16. lisa 1. köite V osas sätestatud protsess**, mille kohaselt olemasolevaid meetmeid, nimelt õhusõiduki müra vähendamist tekkekohal, maakasutuse planeerimist ja korraldamist, müra vähendavaid töömeetodeid ja käitamispiiranguid, võetakse arvesse järjepidevalt eesmärgiga ~~lahendada müra probleemi~~ **vähendada lähipiirkondades elavate inimeste tervise kaitsmiseks müra** igal lennuväljal majanduslikult kõige tasuvamal viisil, **võttes arvesse muu hulgas tervise- ja majanduslikke aspekte**; [ME – d 45 ja 49]
3. „õhusõiduk” – püsitiibõhuk, mille suurim sertifitseeritud stardimass on vähemalt 34 000 kg või mille suurim sertifitseeritud sisemahutavus on üle 19 reisiiaistme, välja arvatud ainult meeskonnale mõeldud istmed;
4. „müra piirväärtusega õhusõiduk” – ~~tsiviilõhusõiduk, mis vastab on sertifitseeritud vastavalt~~ Chicago konventsiooni 16. lisa 1. köite II osa 3. ~~peatüki~~ **sertifitseerimisstandarditele peatükile** kumulatiivse marginaaliga kuni ~~10 EPNdB~~ **8 EPNdB** (efektiivselt tajutav müratase detsibellides), ~~kusjuures nelja-aastase üleminekuperioodi jooksul pärast ...⁽¹⁾ ning kumulatiivse marginaaliga kuni 10 EPNdB pärast selle üleminekuperioodi lõppu.~~ 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. köite II osa ~~4. peatükis~~ **3. peatükis** määratletud kolmes müra mõõtepunktis; [ME 17]
5. „müraga seotud meede” – mis tahes meede, mis mõjutab mürakeskkonda lennuväljade ümbruses, mille suhtes kohaldatakse ICAO tasakaalustatud lähenemisviisi põhimõtteid, sealhulgas muud mitteoperatiivmeetmeid, mis võivad mõjutada õhusõiduki müraga kokku puutuvate inimeste arvu;
6. „käitamispiirangud” – müraga seotud meetmed, millega piiratakse juurdepääsu lennuväljale või vähendatakse lennuvälja optimaalset läbilaskevõimet, sealhulgas nii need käitamispiirangud, mille eesmärk on käitusest kõrvaldada müra piirväärtusega õhusõidukid konkreetsetel lennuväljadel, kui ka osalised käitamispiirangud, ~~millega piiratakse tsiviilõhusõidukite käitamist~~ **mida kohaldatakse näiteks päeval** kindlaksmääratud ajavahemikul **või üksnes lennuvälja teatavate lennuradade suhtes**. [ME 18]

Artikkel 3

Pädevad asutused ja kaebuse esitamise õigus

1. Liikmesriigid, **kus lennuväli asub**, nimetavad ~~pädevad asutused~~ **vastavalt siseriiklikele õigusnormidele ja tavadele ühe või mitu pädevat asutust**, kes vastutavad ~~käitamispiiranguid käsitlevate meetmete~~ **käitamispiirangute** vastuvõtmise **menetluse järgimise** eest, ning sõltumatu apellatsiooniasutuse.
2. Pädevad asutused ja apellatsiooniasutus on sõltumatud mis tahes organisatsioonist, mida müraga seotud meetmed mõjutada võivad.
3. Liikmesriigid teatavad komisjonile **aegsasti** lõikes 1 osutatud nimetatud pädevate asutuste ja apellatsiooniasutuse nimed ja aadressid. **Komisjon avaldab kõnealuse teabe.**
4. Liikmesriigid tagavad vastavalt oma riigi õigusaktidele ja menetlustele **õiguse esitada apellatsiooniasutusele kaebus käesoleva määruse kohaselt vastu võetud käitamispiirangute vastu**. [ME 19]

⁽¹⁾ Käesoleva määruse jõustumise kuupäev.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

Artikkel 4

Üldeeskirjad õhusõidukite müra kontrollimiseks

1. Liikmesriigid ~~võtavad vastu~~ **rakendavad** tasakaalustatud lähenemisviisi seoses õhusõidukite müra kontrollimisega **lennuväljade kaupa ning käesoleva määruse reguleerimisala raames**. Sel eesmärgil **hindavad** nad **vastavalt direktiivile 2002/49/EÜ müraolukorda konkreetsel lennuväljal, kaasa arvatud kahjulikke mõjusid inimeste tervisele. Müraprobleemi tuvastamise korral nad:** [ME 20]

a) ~~hindavad müraolukorda vastaval lennuväljal~~ **tagavad, et määratletakse kõnealuse lennujaama müra vähendamise eesmärk, võttes vajaduse korral arvesse direktiivi 2002/49/EÜ artiklit 8 ja V lisa;**

b) ~~määravad kindlaks keskkonnavalase müra vähendamise eesmärgi;~~ [ME 21]

c) määravad kindlaks müra mõju vähendamiseks kättesaadavad meetmed;

d) ~~hindavad~~ **korraldavad** kättesaadavate meetmete ~~töenäolist majanduslikku tasuvust~~ **töenäolise majandusliku tasuvuse põhjaliku ametliku hindamise;** [ME 22]

e) valivad meetmed välja;

f) konsulteerivad läbipaistval viisil sidusrühmadega kavandatavate meetmete teemal;

g) teevad meetmete kohta otsuse ning näevad ette piisava teatamise;

h) rakendavad meetmeid ning

i) sätestavad vaidluste lahendamise korra.

2. Liikmesriigid peavad müraga seotud meetmete võtmisel võtma arvesse järgmisi kättesaadavaid meetmeid eesmärgiga määrata kindlaks majanduslikult kõige tasuvam meetmete kombinatsioon:

a) õhusõiduki müra vähendamise prognoositav mõju tekkekohal;

b) maakasutuse planeerimine ja korraldamine;

c) müra vähendavad käitamismeetodid, **sealhulgas stardi- ja maandumismarsruutide muutmine;** [ME 23]

d) käitamispiirangud (mitte esimese abinõuna).

Kättesaadavad meetmed võivad hõlmata müra piirväärtusega õhusõiduki käitusest kõrvaldamist, kui seda peetakse vajalikuks. **Liikmesriigid võivad pakkuda majanduslikke stiimuleid, et suunata õhusõidukite käitajaid kasutama artikli 2 punktis 4 osutatud ülemineku perioodil vähem müra tekitavaid õhusõidukeid.** [ME 24]

3. Liikmesriigid võivad tasakaalustatud lähenemisviisi raames diferentseerida müra vähendamise meetmeid vastavalt õhusõiduki ~~tüübile~~ **mürataseme näitajatele**, tõusu-maandumisraja kasutamisele, **lennutrajektorile** ja/või hõlmatud ajavahemikule. [ME 25]

4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, ei mõjuta käitamispiirangud, mis kehtestatakse müra piirväärtusega õhusõiduki käitusest kõrvaldamisena lennuvälja käitamisel, 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.

5. **Asjaomasel lennuväljal** käesoleva määruse alusel võetud ~~meetmete~~ **meetmed** või meetmete kombinatsiooniga ~~asjaomase lennuvälja puhul ei kehtestata suuremaid piiranguid, kui on vaja~~ **kombinatsioon peavad olema sobivad** selle lennuvälja jaoks kehtestatud keskkonnavalaste müra vähendamise eesmärkide saavutamiseks. Käitamispiirangud ei tohi olla **meelevaldsed ega** diskrimineerivad, eriti õhusõiduki käitajate kodakondsuse, identiteedi või tegevuse alusel. [ME 26]

6. Vastavalt käesolevale määrusele võetud meetmed aitavad kaasa riiklikele tegevuskavadele, mis on seotud lennuliikluse tekitatud müraga, nagu on osutatud direktiivi 2002/49/EÜ artiklis 8.

6a. Liikmesriigid võtavad kiiresti ja asjatute viivitusteta vastu käesoleva artikli kohaldamiseks vajalikud seadusandlikud meetmed. [ME 27]

Kolmapäev, 12. detsember 2012

Artikkel 5

Müra hindamise eeskirjad

1. Pädevad asutused hindavad korrapäraselt müraolukorda **tagavad** oma territooriumil asuvatel lennuväljadel **vastutusalasse kuuluvate lennuväljade müraolukorra korrapärase hindamise** vastavalt direktiivi 2002/49/EÜ nõuetele ja riiklikele või kohalikele eeskirjadele. Pädevad asutused võivad pöörduda abi saamiseks komisjoni 29. juuli 2010. aasta määruse (EL) nr 691/2010, millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava ⁽¹⁾ artiklis 3 osutatud tulemuslikkuse hindamise asutuse poole.

2. Pädevad asutused kasutavad praeguse ja tulevase müraolukorra hindamiseks I lisas sätestatud meetodit, näitajaid ja teavet.

3. Kui müraolukorra **kõnealune** hindamine näitab, et ~~on lennuvälja müraprobleemi lahendamiseks~~ **võta** või uusi meetmeid müra vähendamise eesmärkide taseme saavutamiseks või säilitamiseks, siis peavad **käitamispiiranguid, tagavad** pädevad asutused ~~võtma, et:~~

a) **kohaldatakse I lisas sätestatud metoodikat, näitajaid ja teavet, et võtta** nõuetekohaselt arvesse tasakaalustatud lähenemisviisi kohase igat liiki meetme panust ~~vastavalt I lisale;~~

b) **lennuvälja käitajate, õhusõiduki käitajate ja aeronavigatsiooniteenuse osutajate vahel toimub nõuetekohasel tasandil tehniline koostöö müra vähendamise meetmete analüüsimiseks. Samuti tagavad pädevad asutused, et konsulteeritakse kohalike elanike või nende esindajatega ja asjaomaste kohalike asutustega, ning et neile edastatakse tehnilist teavet müra vähendamise meetmete kohta;**

c) **kooskõlas II lisaga hinnatakse kõigi uute käitamispiirangute tasuvust. Uuteks käitamispiiranguteks ei loeta seniste meetmete väiksemaid tehnilisi muudatusi, mis ei mõjuta oluliselt käitamist ega läbilaskevõimet;**

4. Pädevad asutused peavad tagama, et nõuetekohasel tasandil luuakse foorum tehniliseks koostööks lennuvälja käitaja, õhusõiduki käitaja ja aeronavigatsiooniteenuse pakkuja vahel toiminguteks, mille eest need käitajad vastutavad, ning võttes nõuetekohaselt arvesse müra vähendamise ja heitkoguste alandamise meetmete omavahelist sõltuvust. Tehnilise koostöö foorumi liikmed konsulteerivad korrapäraselt kohalike elanike või nende esindajatega ning annavad pädevatele asutustele tehnilist teavet ja nõuandeid müra vähendamise meetmete kohta.

5. Pädevad asutused hindavad uute meetmete majanduslikku tasuvust, nagu on viidatud lõikes 3 vastavalt II lisale. Olemasoleva meetme väiksest tehnilist muudatust ilma olulise mõjuta läbilaskevõimele või käitamisele ei loeta uueks käitamispiiranguks.

6. Pädevad asutused korraldavad õigeaegse ja põhjaliku konsultatsiooniprotsessi

d) **korraldatakse õigeaegne ja põhjalik konsultatsiooniprotsess** huvitatud isikutega, tagades avatuse ja läbipaistvuse seoses andmete ja arvutusmeetoditega. Huvitatud isikud võivad esitada märkusi vähemalt kolme kuu jooksul enne uute ~~meetmete~~ **käitamispiirangute** vastuvõtmist. Huvitatud isikute hulka kuuluvad vähemalt järgmised isikud:

a) lennuväljade ümbruses elavate lennuliikluse mürast mõjutatud kohalike elanike esindajad;

b) asjaomased lennuvälja käitajad;

c) nende õhusõidukite käitajate esindajad, keda võivad mõjutada müraga seotud meetmed;

d) asjaomased aeronavigatsiooniteenuse pakkujad;

e) võrgustiku haldusasutus, nagu on määratletud komisjoni määruses nr 677/2011 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ ELT L 201, 3.8.2010, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 185, 15.7.2011, lk 1.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

- i) lennuväljade läheduses elavad ja lennuliikluse müra¹st mõjutatud kohalikud elanikud või nende esindajad ning asjaomaste kohalike ja piirkondlike asutuste esindajad;
- ii) nende kohalike ettevõtete esindajad, mis asuvad lennuväljade ümbruses ning mille tegevust õhuliiklus ja lennuvälja tegevus mõjutab;
- iii) asjaomased lennuvälja käitajad;
- iv) nende õhusõidukite käitajate esindajad, keda võivad mõjutada müraga seotud meetmed;
- v) asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad;
- vi) komisjoni 7. juuli 2011. aasta määruses (EL) nr 677/2011, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ⁽¹⁾ määratletud võrgustiku haldusasutus;
- vii) vajadusel määratud teenindusaegade koordineerija.

7. Pädevad asutused jälgivad müra vähendamise meetmete rakendamist ja teostavad selle üle järelevalvet ning võtavad vajaduse korral meetmeid. Nad tagavad, et esitatakse korrapäraselt asjakohast teavet kohalikele elanikele, kes elavad asjakohane teave tehakse veebis kättesaadavaks, mis võimaldab lennuväljade ümbruses elavatel kohalikel elanikel ja muudel huvitatud isikutel teabele vabalt ligi pääseda.

Asjakohane teave sisaldab järgmist:

- a) teave väidetavate rikkumiste kohta seoses lennutrajektoori muudatustega, tuues ära nende mõju ja selliste muudatuste põhjused;
- b) lennuliikluse jaotuseks ja halduseks kasutatud kriteeriumid igas lennujaamas seoses nende võimaliku mõjuga keskkonna ja müra suhtes.

8. Pädevad asutused tagavad, et lennujaamade rajatiste käitajad paigaldavad müramõõtmise infosüsteemid erinevatesse kohtadesse nende lennutrajektoori läheduses, mis mõjutavad kohalikkude elanikkonda või võivad seda mõjutada. Müramõõtmise infosüsteemide kogutud andmeid saab Internetist vaadata. [ME 28]

Artikkel 6

Mürataset käsitlev teave

1. Otsused müraga seotud käitamispäringute kohta põhinevad õhusõiduki müratasemel, nagu on määratud kindlaks sertifitseerimismenetluses, mis viiakse läbi vastavalt Chicago konventsiooni 16. lisa 1. köitele (viies väljaanne, juuli 2008).
2. Komisjoni taotlusel ja kui ametil vastav teave veel puudub, edastavad õhusõiduki käitajad järgmised müraandmed oma õhusõiduki kohta, mida nad kasutavad liidu lennuväljadel:
 - a) õhusõiduki registritunnus;
 - b) kasutatava õhusõiduki mürataseme sertifikaat või sertifikaadid koos seonduva tegeliku maksimaalse stardimassiga;
 - c) õhusõiduki mis tahes muudatused, mis mõjutavad selle mürataset ja registreeritakse mürataseme sertifikaadis.
 - d) õhusõiduki müra- ja tulemusnäitajad müra modelleerimise eesmärgil.

Iga lennu kohta, milleks kasutatakse liidu lennuvälja, peavad õhusõiduki käitajad edastama kasutatava mürataseme sertifikaadi ja registritunnuse.

Iga kord, kui käitaja vahetab õhusõiduki mürataseme sertifikaati, peab ta sellest teavitama ka komisjoni.

⁽¹⁾ ELT L 185, 15.7.2011, lk 1.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

Andmed tuleb esitada ~~tasuta~~, elektrooniliselt ja vajaduse korral ettenähtud vormi kasutades. **Kõnealuste andmete esitamise seonduvad mis tahes kulud katab komisjon.**

3. **Lennuvälja ümbruse mürataseme modelleerimisel tuginetakse tootja poolt õhusõiduki müra- ja tulemusnäitajate kohta esitatud andmetele, mida soovitatakse kasutada vastavalt rahvusvahelistele normidele ja mis on kättesaadavad ICAO vahendusel.** Amet kontrollib õhusõiduki müra- ja tulemusnäitajaid modelleerimise eesmärgil kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruse (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet⁽¹⁾ artikli 6 lõikega 1. **Amet kasutab andmete usaldusväärsuse ja parimate tavade kindlaksmääramisel ICAO lennundusalase keskkonnakaitse komitee modelleerimise ja andmebaaside rühma kehtestatud korda ja tagab lennukõlblikkusega tegelevate rahvusvaheliste asutuste töö jätkuva ühtlustamise.**

4. Andmeid hoitakse keskandmebaasis ning need tehakse käitamiseesmärgil kättesaadavaks pädevatele asutustele, õhusõiduki käitajatele, aeronavigatsiooniteenuse osutajatele ning lennuväljade käitajatele. [ME 29]

Artikkel 7

Käitamispiirangu kehtestamise eeskirjad

1. ~~Enne~~ Käitamispiirangu ~~kehtestamist~~ **kehtestamisel** peavad pädevad asutused teatama sellest liikmesriikidele, komisjonile ja huvitatud pooltele ~~kuus kolm~~ kuud ette ning etteatamisperiood peab lõppema vähemalt kaks kuud enne teenindusaegade koordineerimise parameetrite kindlaksmääramist, mis on määratletud nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruse EMÜ nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta⁽²⁾ artikli 2 punktis m asjaomase lennuvälja kohta vastavaks kavandamisperioodiks.

2. Pärast artikli 5 kohaselt läbi viidud hindamist lisatakse otsuse teatisele kirjalik aruanne, milles selgitatakse käitamispiirangu kehtestamise põhjuseid, lennuvälja jaoks kehtestatud ~~keskkonnameesmärgi~~ **müra vähendamise eesmärgi**, selle eesmärgi saavutamiseks arutatud meetmeid ning erinevate kaalutud meetmete tõenäolist majanduslikku tasuvust, sealhulgas vajaduse korral nende piiriülest mõju.

3. Kui käitamispiirang hõlmab müra piirväärtusega õhusõiduki kõrvaldamist lennuväljalt, ei ole kuue kuu jooksul pärast teatamist sellel lennuväljal lubatud osutada uusi teenuseid müra piirväärtusega õhusõidukitega, **kusjuures etteteatamisperiood peab lõppema vähemalt kaks kuud enne lõikes 1 osutatud teenindusaegade koordineerimise parameetrite kindlaksmääramist.** Pädevad asutused otsustavad, milline on ~~aastane määr~~ müra piirväärtusega õhusõidukite käitusest kõrvaldamiseks asjaomaste käitajate lennukipargist sellel lennuväljal, võttes nõuetekohaselt arvesse õhusõiduki eluiga ja kogu lennukipargi koosseisu. Ilma et see piiraks artikli 4 lõike 3 kohaldamist, ei või see **kõrvaldamise aastane määr. See aastane määr ei tohi olla suurem kui 20 % asjaomase käitaja kõikidest 25 % lendude arvust ning seda kohaldatakse ühtmoodi kõikidele asjaomastele käitajatele sõltuvalt sellest, kui palju lende on nad asjaomasel lennuväljal** müra piirväärtusega õhusõidukitest, mis sellel lennuväljal teenuseid osutavad **õhusõidukitega teostanud.**

4. ~~Apellatsioon~~ **müraga seotud käitamispiirangute otsuste kohta käsitletakse vastavalt riigi õigusnormidele.** [ME 30]

Artikkel 8

Arenguriigid

1. Pädevad asutused võivad vabastada müraga seotud käitamispiirangutest müra piirväärtusega õhusõiduki, mis on registreeritud arenguriikides, 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, see on asjaomase arenguriigi registris ning seda käitab jätkuvalt selles riigis asutatud füüsiline või juriidiline isik.

2. Kui liikmesriik lubab lõikes 1 sätestatud erandit, siis teavitatakse enda võimaldatud erandist viivitamatult muude liikmesriikide pädevaid asutusi ja komisjoni.

⁽¹⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

Artikkel 9

Erandid seoses õhusõidukite erandliku käitamisega

Olenevalt asjaoludest võivad pädevad asutused lubada oma territooriumil asuvatel lennuväljadel müra piirväärtusega õhusõidukite erandkorras käitamist, mis ei või toimuda selle määruse sätete alusel.

Erandit kasutatakse üksnes:

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

ba) õhusõidukite puhul, mis teevad humanitaarotstarbelisi või diplomaatilistel eesmärkidel toimuvaid lende. [ME 31]

Artikkel 10

Kontrolliõigus

1. Liikmesriigi taotlusel või omal algatusel ning ilma et see piiraks pooleliolevat apellatsioonimenetlust, võib komisjon kontrollida käitamispääsõidukit käsitlevat otsust enne selle rakendamist **kahe kuu jooksul pärast artikli 7 lõike 1 kohase teate saamist hinnata müraga seotud käitamispääsõidukite kehtestamise menetlust**. Kui komisjon leiab, et otsuses ei täideta müraga seotud käitamispääsõidukite kehtestamisel ei ole järgitud käesolevas määruses sätestatud nõudeid või see on muul viisil liidu õigusega vastuolus, siis ta võib otsuse peatada **menetlust, võib ta sellest teavitada asjaomaseid pädevaid asutusi. Asjaomased pädevad asutused võivad komisjoni arvamust arvesse võtta.**

2. Pädevad asutused annavad komisjonile teavet, mis kinnitab määrusele vastavust.

~~3. Komisjon otsustab kooskõlas artikli 13 lõikes 2 sätestatud nõuandemenetlusega ning eelkõige II lisa kriteeriume arvesse võttes, kas asjaomane pädev asutus võib käitamispääsõidukite kehtestada. Komisjon edastab oma otsuse nõukogule ja asjaomasele liikmesriigile.~~

4. Kui komisjon ei ole võtnud vastu otsust kuu **oma arvamust teatavaks teinud kahe** kuu jooksul pärast seda, kui ta on saanud lõikes 2 **artikli 7 lõikes 1** osutatud ~~teate teate~~, võib pädev asutus kohaldada käitamispääsõidukit käsitlevat kavandatud otsust. [ME 32]

Artikkel 11

Delegeeritud õigusaktid

Komisjon on volitatud võtma vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklile 12, mis käsitlevad:

- a) ~~artikli 2 punktis 3 sätestatud õhusõiduki määratluse ning artikli 2 punktis 4 sätestatud müra piirväärtusega õhusõiduki määratluse muudatusi; [ME 33]~~
- b) artiklites 4 ja 8 sätestatud müra sertifitseerimise standardite ning artikli 6 lõikes 1 sätestatud sertifitseerimismenetluse muudatusi ja ajakohastamist;
- c) I lisas sätestatud meetodi ja tehnilise aruande muudatusi.

Artikkel 12

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise volitused antakse komisjonile käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

2. Artiklis 11 osutatud volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse ~~määramata ajaks~~ **komisjonile viieks aastaks** alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast. [ME 34]
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 11 osutatud delegeeritud volitused igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle üheaegselt teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Kooskõlas artikliga 11 vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub ainult juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud vastuväiteid kahe kuu jooksul pärast kõnealusest õigusaktist teatamist Euroopa Parlamendile ja nõukogule või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne nimetatud ajavahemiku lõppemist komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada. Kõnealust ajavahemikku võib Euroopa Parlamendi või nõukogu taotluse korral kahe kuu võrra pikendada.

Artikkel 13

Komitee

1. ~~Komisjoni abistab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikliga 25 asutatud komitee⁽¹⁾.~~

~~Komitee all peetakse silmas määruses (EL) nr 182/2011 osutatud komiteed.~~

2. ~~Sellele lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.~~

3. ~~Kui komitee arvamus tuleb saada kirjaliku menetluse teel, siis lõpetatakse see menetlus ilma tulemuseta, kui komitee esimees otsustab nii arvamuse esitamise tähtaja jooksul või komitee liikmed nõuavad seda lühthäälteenamusega. [ME 35]~~

Artikkel 14

Teave ja läbivaatamine

Liikmesriigid annavad taotluse korral komisjonile teavet käesoleva määruse rakendamise kohta.

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

Ettekandega koos esitatakse vajaduse korral käesoleva määruse läbivaatamise ettepanekud.

Artikkel 14a

Üleminekusätted

Nende käitamispriirangute ja lennuväljade käitamist käsitlevate otsuste, sh kohtuotsuste ja vahendusprotsesside tulemuste suhtes, mis olid tehtud või käsitlemisel enne käesoleva määruse jõustumist, käesolevat määrust ei kohaldata. Nende suhtes kohaldatakse jätkuvalt direktiivi 2002/30/EÜ kohaldatavaid osi ning vajaduse korral riiklikke õigusakte, millega võetakse direktiiv üle riiklikku õigusesse. Seetõttu jääb direktiivi 2002/30/EÜ mõju selliste meetmete suhtes kehtima. Olemasoleva meetme väikest tehnilist muudatust, millel ei ole läbilaskevõimele või käitamisele olulist mõju, ei loeta uueks käitamispriiranguks. [ME 36]

Artikkel 15

Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 2002/30/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

⁽¹⁾ ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

Artikkel 16

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

Lennuvälja müraolukorra hinnang

Metoodika

1. Pädevad asutused kasutavad müra hindamise meetodeid, mis on töötatud välja kooskõlas ECACi aruandedokumentidega nr 29 „Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports”, 3. väljaanne **direktiivi 2002/49/EÜ II lisaga**. [ME 37]

Näitajad

1. Lennuliikluse müra mõju kirjeldatakse vähemalt müranäitajatega L_{den} ja L_{night} , mis on määratletud direktiivi 2002/49/EÜ I lisas ja mis arvutatakse vastavalt sellele.
2. Pädevad asutused võivad kasutada täiendavaid müranäitajaid, millel on teaduslik alus, et kajastada lennuliikluse müra häirivust.

Müra kontrollimise teave

1. Andmed olukorra kohta
 - 1.1. Lennuvälja kirjeldus, kaasa arvatud suurus, asukoht, ümbrus, lennuliikluse tihedus ja kogusuurus.
 - 1.2. Lennuvälja keskkonnamäärade säätamise **müra vähendamise** eesmärgid, vaadeldud siseriiklikus kontekstis. See hõlmab õhusõiduki müraeesmärkide kirjeldust lennuvälja jaoks. [ME 38]
 - 1.3. Üksikasjalikud andmed jooksva ja eelmise **vähemalt kahe eelneva** aasta mürakontuuride kohta, sealhulgas õhusõidukite müraga kokkupuutuvate inimeste hinnanguline arv, **mis saadakse direktiivi 2002/49/EÜ III lisa kohaselt**. [ME 39]
 - 1.4. Tasakaalustatud lähenemisviisi raamistikus juba rakendatud olemasolevate ja kavandatavate meetmete kirjeldus, et kontrollida õhusõidukite müra; nende meetmete mõju müraolukorrale ja osakaal selles, mis hõlmab järgmist.
 - 1.4.1. Müra vähendamiseks tekkekohal:
 - lennukipargi areng ja tehnoloogilised edusammud;
 - lennukipargi ajakohastamise erikavad.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

1.4.2. Maakasutuse planeerimiseks ja korraldamiseks:

- kehtivad planeerimisvahendid, nagu üksikasjalik planeerimine või müra tsoneerimine;
- kehtivad vähendamismeetmed, nagu ehituskoodeksid, müraisolatsioonikavad või tundliku maakasutusega alade vähendamise meetmed;
- konsulteerimine maakasutuse meetmete vallas;
- ebaseadusliku maakasutuse järelmeetmed.

1.4.3. Müra vähendavateks käitamismeetmeteks, kuivõrd need meetmed ei piira lennuvälja läbilaskevõimet:

- eelistatud lennuradade kasutamine;
- müra seisukohast eelistatud lennuliinide kasutamine;
- stardil ja maandumisel müra vähendavate meetmete kasutamine;
- tuleb näidata, millises ulatuses reguleeritakse meetmeid keskkonnanäitajate alusel, mis on osutatud määruse (EL) nr 691/2010 I lisas.

1.4.4. Käitamispääsudeks:

- üleilmsete piirangute kasutamine, nagu CAPI eeskirjad lendude kohta või mürakvoodid;
- kehtivad finantsinstrumendid, nagu müraga seotud lennujaamatasud;
- õhusõidukist sõltuvate piirangute kasutamine, nagu müra piirväärtusega õhusõiduki käitusest kõrvaldamine;
- osaliste piirangute kasutamine, kehtestades erinevad meetmed päeval ja öösel.

2. Prognoos olukorras, kus uusi meetmeid ei võeta

- 2.1. Lennuvälja võimalikud juba kinnitatud ja ootel arendusmeetmed, näiteks läbilaskevõime suurendamine, lennuradade ja/või terminalide laiendamine **ning, maandumiste ja õhukõrguste prognoos**, prognoositav lennuliikluse kogusuurus ja kasv **ning üksikasjalik uuring läbilaskevõime suurendamise, lennuradade ja terminalide laiendamise ning lennutrajektooride ja maandumis- ja stardimarsruutide muutmise müraalase mõju kohta piirkonnale**. [ME 40]
- 2.2. Lennuvälja läbilaskevõime suurendamise korral sellise täiendava läbilaskevõime tagamise kasutegurid laiemale lennundusvõrgustikule ja piirkonnale.
- 2.3. Toime mürakeskkonnale 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 **ning eristatakse ka kavandatavaid tulevase elamurajoone, mille ehitamiseks on pädevad asutused juba loa andnud**. [ME 41]
- 2.5. Tagajärjed ja võimalikud kulud, kui müra eeldatava suurenemise korral jäetakse müra mõju vähendavad meetmed võtmata.

Kolmapäev, 12. detsember 2012

3. Täiendavate meetmete hindamine
- 3.1. Olemasolevate täiendavate meetmete ülevaade ning nende valiku peamised põhjused. ~~Täiendavaks analüüsiks väljavalitud meetmed ning andmed tulemuse majandusliku tasuvuse analüüsi kohta, eelkõige kõnealuste meetmete võtmisega seotud kulud; inimeste arv, kelle jaoks mürakeskkond eelduste kohaselt paraneb, ning ajakava; eri meetmete järjestus üldise mõjususe järgi. [ME 42]~~
- 3.2. Ülevaade keskkonna- ja konkurentsimõjudest, mida kavandatavad meetmed võivad avaldada teistele lennuväljadele, ettevõtjatele ja muudele huvitatud isikutele.
- 3.3. Eelistatud valiku põhjendused.
- 3.4. Kokkuvõte ilma tehniliste üksikasjadeta.

II LISA**Müraga seotud käitamispiirangute majandusliku tasuvuse hinnang**

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

- 1) kavandatavate meetmete eeldatav kasutegur müra seisukohast, **kaasa arvatud tervisega seonduv kasu** praegu ja tulevikus;
- 2) ~~lennutegevuse ohutus, sealhulgas kolmanda isiku risk~~ **lennuvälja ümbruses elavate kohalike elanike tervis ja ohutus;**
- 3) ~~lennuvälja läbilaskevõime~~ **lennutegevuse ohutus, sealhulgas kolmanda isiku risk;**
- 4) ~~mõjud Euroopa lennundusvõrgustikule; otsesed, kaudsed ja katalüütilised mõjud tööhõivele ja majandusele, sh võimalik mõju piirkonna majandusele;~~
- 4a) mõju töötingimustele lennuväljadel;**
- 4b) lennuvälja läbilaskevõime;**
- 4c) mõjud Euroopa lennundusvõrgustikule;**
- 4d) keskkonnasäästlikkus, sealhulgas müra ja heitkoguste vahelised seosed.**

Lisaks võivad pädevad asutused võtta arvesse järgmisi tegureid:

- ~~1) lennuvälja ümbruses elavate kohalike elanike tervis ja ohutus;~~
 - ~~2) keskkonnasäästlikkus, sealhulgas müra ja heitkoguste vahelised seosed;~~
 - ~~3) otsesed, kaudsed ja katalüütilised mõjud tööhõivele. [ME 43]~~
-