

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2002/30/EY,
annettu 26 päivänä maaliskuuta 2002,
meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja
menettelyjen vahvistamisesta
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽⁴⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Eräs yhteisen liikennepolitiikan päätavoitteista on kestävä kehitys. Se edellyttää yhdenmukaista lähestymistapaa, jolla pyritään varmistamaan sekä yhteisön liikennejärjestelmien tehokas toiminta että ympäristön suojelu.
- (2) Lentoliikenteen kestävä kehitys edellyttää sellaisten toimenpiteiden toteuttamista, joilla pyritään vähentämään ilma-alusten aiheuttamia meluhaittoja lentoasemilla, joilla on erityisiä meluongelmia.
- (3) Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) on laadittu uusi, tiukempi melustandardi, joka määritetään kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn yleissopimuksen liitteen 16 niteessä 1 olevan II osan 4 luvussa ja joka tulee edistämään lentoasemien ympäristön melutilanteen paranemista pitkällä aikavälillä.
- (4) Mainittu 4 luvun standardi on laadittu ilma-alusten tyyppihyväksyntää varten eikä toimintarajoitusten asettamisen perustaksi.
- (5) Meluluokan 2 lentokoneiden asteittainen poistaminen liikenteestä kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16, (toinen painos 1988) olevan I niteen II osan 2 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen rajoittamisesta 2 päivänä maaliskuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/14/ETY ⁽⁵⁾ mukaisesti saadaan päätökseen 1 päivänä huhtikuuta 2002, ja tarvitaan uusia toimenpiteitä, joilla voidaan estää melutilanteen huononeminen

vuoden 2002 jälkeen, jos lentoliikenne kasvaa Euroopassa jatkuvasti.

- (6) Ympäristönsuojelun kannalta parempien lentokoneiden käyttö voi tehostaa käytössä olevan lentoasemakapasiteetin käyttöä ja helpottaa lentoasemien infrastruktuurin kehittämistä markkinoiden vaatimusten mukaisesti.
- (7) Yhteiset säännöt ja menettelyt, joiden mukaisesti yhteisön lentoasemilla asetetaan toimintarajoituksia osana melunhallintaa koskevaa tasapainoista lähestymistapaa, turvaavat osaltaan sisämarkkinoiden asettamien vaatimusten toteutumisen, koska lentoasemille, joilla on samankaltaisia meluongelmia, asetetaan samankaltaisia toimintarajoituksia. Näihin sääntöihin kuuluvat lentoaseman meluvaikutusten arviointi, näiden vaikutusten lieventämiseen käytettävien vaihtoehtoisten toimenpiteiden arviointi sekä sopivien lieventämiskeinojen valinta, jotta voidaan saavuttaa mahdollisimman suuret ympäristöhyödyt mahdollisimman vähäisin kustannuksin.
- (8) Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ⁽⁶⁾ 8 ja 9 artiklassa säädetään muun muassa uusien toimintarajoitusten julkistamisesta ja tarkastelusta. Näiden säännösten suhde tähän direktiiviin olisi selvennettävä.
- (9) Lentoliikennealan yritysten pyrkimys käyttää kustannustehokkaita ratkaisuja melunhallintatavoitteiden saavuttamiseen olisi tunnustettava oikeutetuksi.
- (10) ICAO:n 33. yleiskokous hyväksyi päätöslauselman A33/7, jossa määritellään melunhallinnan "tasapainoisen lähestymistavan" käsite. Tämä lähestymistapa on menetelmä lentomelun käsittelyä varten, johon kuuluvat muun muassa kansainväliset ohjeet lentoasemakohtaisten toimintarajoitusten asettamisesta. "Tasapainoinen lähestymistapa" lentomelun hallintaan muodostuu neljästä päätekijästä, ja sen mukaan kaikki vaihtoehtoiset meluntorjunnan tavat on arvioitava huolellisesti. Näitä ovat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu- ja hallintatoimet, melua vähentävät lentomenetelmät sekä toimintarajoitukset. Nämä eivät kuitenkaan saa rajoittaa asiaa koskevien oikeudellisten velvoitteiden, eikä voimassa olevien sopimusten, säädösten ja politiikkojen noudattamista.

⁽¹⁾ EYVL C 75 E, 26.3.2002, s. 318.

⁽²⁾ Lausunto annettu 20. maaliskuuta 2002 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽³⁾ Lausunto annettu 14. maaliskuuta 2002 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ Parlamentin lausunto, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2002 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Neuvoston päätös, tehty 26. maaliskuuta 2002.

⁽⁵⁾ EYVL L 76, 23.3.1992, s. 21, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 991/2001 (EYVL L 138, 22.5.2001, s. 12).

⁽⁶⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8.

- (11) "Tasapainoinen lähestymistapa" on tärkeä askel melun vähentämisen täytäntöönpanossa. Tehokas ja kestävä melun vähentäminen vaatii kuitenkin myös tiukempia teknisiä standardeja, kuten ilma-alusten tiukempia melustandardeja, ja samanaikaisesti meluisten ilma-alusten poistamista liikenteestä.
- (12) Ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä⁽¹⁾, joka on kaikkia liikennemuotoja koskeva horisontaalinen säädös, otetaan käyttöön yhteinen lähestymistapa ympäristömelun arviointiin ja hallintaan. Direktiivin tavoitteena on melusta aiheutuvien ympäristöongelmien seuranta suurilla kaupunkialueilla ja suurimpien liikenneinfrastruktuurien, kuten lentoasemien läheisyydessä, ympäristömelua ja sen vaikutuksia koskevan tiedon saataminen yleisön saataville sekä saada toimivaltaiset viranomaiset laatimaan toimintasuunnitelmia ympäristömelun estämiseksi ja vähentämiseksi, kun se on tarpeen, sekä ympäristömelun tason säilyttämiseksi ennallaan siellä, missä se on hyvä.
- (13) Tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 1985 annetussa neuvoston direktiivissä 85/337/ETY⁽²⁾ säädetään jo lentoasemahankkeiden kattavasta arvioinnista, johon sisältyy myös meluntorjunta. Näiden säännösten voidaan katsoa täyttävän osittain tämän direktiivin mukaiset arviointivaatimukset lentoasemien laajentamishankkeiden osalta.
- (14) Arviointi saattaa osoittaa, että tavoitteet voidaan saavuttaa vain rajoittamalla uusien liikennepalvelujen tarjontaa ja poistamalla vähitellen liikenteestä ne lentokoneet, jotka täyttävät 3 luvun melustandardin (meluluokan 3) vaatimukset vain niukasti.
- (15) Keskeisillä paikoilla suurilla kaupunkialueilla sijaitsevien lentoasemien ("kaupunkilentoasemat") erityiset meluongelmat olisi tunnustettava ja mahdollistettava tiukempien sääntöjen asettaminen niitä varten.
- (16) Jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella on vahvistettava ohjeellinen luettelo kaupunkilentoasemista.
- (17) Lentoasemien infrastruktuurin laajentamista olisi helpotettava lentoliikennealan kestävä kehityksen turvaamiseksi.
- (18) On välttämätöntä sallia tietyillä lentoasemilla jo voimassa olevien melunhallintatoimenpiteiden jatkaminen sekä tiettyjen osittaisiin toimintarajoituksiin tehtävien teknisluonteisten muutosten toteuttaminen.
- (19) Jotta kehitysmaihin sijoittautuneille lentotoiminnan harjoittajille ei aiheutuisi tarpeettomia taloudellisia vaikutuksia, olisi tarvittaessa sallittava poikkeuksia, joihin sisältyvät suojoitoimet väärinkäytön estämiseksi.
- (20) Meluun liittyviä toimenpiteitä koskevien ehdotusten osalta, uudet toimintarajoitukset mukaan luettuina, on varmistettava avoimuus ja kaikkien osapuolten kuuleminen.
- (21) Lentotoiminnan harjoittajille olisi ilmoitettava riittävän ajoissa uusien toimintarajoitusten asettamisesta.
- (22) Olisi annettava säännökset, joilla turvataan oikeus hakea muutosta toimintarajoituksiin muutoksenhakuelimessä, joka voi olla tuomioistuin.
- (23) Tämä direktiivi on perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukainen. Asettamalla toimintarajoituksia yhteisön lentoasemilla voidaan edistää lentoasemien ympäristön melutilanteen huononemisen hidastamista, mutta se saattaa myös aiheuttaa kilpailun vääristymistä. Tämän vuoksi haluttu tavoite voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla antamalla yhdenmukaisia sääntöjä toimintarajoitusten asettamisesta osana melunhallintaa koskevia sääntöjä. Tässä direktiivissä säädetään ainoastaan niistä vähimmäisvaatimuksista, jotka ovat tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi eikä siinä ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (24) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽³⁾ mukaisesti.
- (25) Tämän direktiivin säännöksillä korvataan ne, jotka sisältyvät sellaisten tiettyntyyppisten siviilikäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden rekisteröinnistä ja käytöstä yhteisössä, joita on muutettu ja jotka on uudelleen hyväksytty kansainvälisen siviili-ilmailun yleisopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa mainitut standardit täyttävinä 29 päivänä huhtikuuta 1999 annettuun asetukseen (EY) N:o 925/1999⁽⁴⁾. Mainittu asetus olisi siten kumottava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tavoitteet

Tämän direktiivin tavoitteet ovat seuraavat:

- a) vahvistaa yhteisössä sovellettavat säännöt, joilla helpotetaan yhtäläisten toimintarajoitusten käyttöönottoa lentoasemilla pyrkien rajoittamaan tai jopa vähentämään lentomelun haittavaikutuksille altistuvien henkilöiden määrää;
- b) tarjota puitteet, jotka turvaavat sisämarkkinoiden vaatimusten täyttymisen;

⁽¹⁾ Tämä direktiivi on valmisteltavana ja sitä sovelletaan sen jälkeen, kun se on annettu.

⁽²⁾ EYVL L 175, 5.7.1985, s. 40, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 97/11/EY (EYVL L 73, 14.3.1997, s. 5).

⁽³⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ EYVL L 115, 4.5.1999, s. 1.

- c) edistää lentoasemien kapasiteetin kehittämistä ympäristöystävällisesti;
- d) edistää määriteltyjen meluntorjuntatavoitteiden saavuttamista yksittäisten lentoasemien tasolla;
- e) mahdollistaa sellaisten käytettävissä olevien keinojen valinta, joilla voidaan saavuttaa mahdollisimman suuri ympäristöhyöty mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) 'lentoasemalla' yhteisön alueella sijaitsevaa siviililentoasemaa, jolla tapahtuu enemmän kuin 50 000 siviili-ilmailukäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden operaatiota kalenterivuodessa (operaatiolla tarkoitetaan lentoonlähtöä tai laskua), ottaen huomioon tämän direktiivin säännösten soveltamista edeltäneen kolmen kalenterivuoden keskiarvo kyseisellä lentoasemalla;
- b) 'kaupunkilentoasemalla' lentoasemaa, jonka minkään lähtökiitoradan käytettävissä oleva pituus ei ylitä 2 000 metriä, joka tarjoaa vain Euroopan valtioiden välisiä tai saman valtion sisäisiä palveluja ja joka sijaitsee keskeisellä paikalla suurella kaupunkialueella, jolla lentomelun haittavaikutuksille altistuu objektiivisesti katsoen suuri määrä ihmisiä ja jolla lentokoneiden operaatioiden määrän kasvu on erityisen haitallista, koska melutilanne on hyvin huono. Kaupunkilentoasemat luetellaan liitteessä I. Tätä liitettä voidaan muuttaa 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen;
- c) 'siviili-ilmailukäytössä olevalla ääntä hitaammin lentävällä suihkukoneella' lentokonetta, jonka suurin sallittu lentoonlähtöpaino on vähintään 34 000 kiloa tai joka kuuluu lentokonetyyppiin, jonka suurin sallittu matkustajapaikkamäärä on yli 19, lukuun ottamatta henkilöstölle varattuja istuinpaikkoja;
- d) 'vaatimukset niukasti täyttävällä ilma-aluksella' siviili-ilmailukäytössä olevaa ääntä hitaammin lentävää suihkukonetta, joka noudattaa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määriteltyjä melurajoja siten, että yhteenlaskettu marginaali on enintään viisi desibeliä tehollista meluisuutta (5EPNdB); yhteenlaskettu marginaali on EPNdB:nä ilmaistu luku, joka saadaan laskemalla yhteen yksittäiset marginaalit (toisin sanoen tyyppihyväksynnän mukaisen melutason ja suurimman sallitun melutason väliset erot) kussakin kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määritellyssä kolmessa vertailumittauspisteessä;
- e) 'toimintarajoituksella' meluperusteista toimenpidettä, jolla rajoitetaan tai vähennetään siviili-ilmailukäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden pääsyä lentoasemalle; näihin kuuluvat toimintarajoitukset, joiden tarkoituksena on kieltää vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käyttö tietyillä lentoasemilla, sekä osittaiset toimintarajoitukset, jotka rajoittavat siviili-ilmailukäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden käyttöä määrättyinä aikoina;

- f) 'asianomaisilla osapuolilla' kaikkia luonnollisia ja oikeushenkilöitä, joihin meluntorjuntatoimenpiteet, kuten toimintarajoitukset, suoraan vaikuttavat tai saattavat vaikuttaa tai joiden perustellun edun kannalta ne ovat tärkeitä;
- g) 'tasapainoisella lähestymistavalla' lähestymistapaa, jonka mukaisesti jäsenvaltioiden on käytettävissä olevia meluongelman hallintakeinoja alueellaan sijaitsevalla lentoasemalla pohtiessaan harkittava erityisesti, mitä ennakoitavia seurauksia aiheuttaisivat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu ja hallinta, melua vähentävät lentomenettelyt sekä toimintarajoitukset.

3 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niillä on toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat vastuussa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvista asioista.

4 artikla

Lentomelun hallintaa koskevat yleiset säännöt

1. Jäsenvaltioiden on omaksuttava tasapainoinen lähestymistapa käsitellessään alueellaan sijaitsevien lentoasemien meluongelmia. Ne voivat harkita melunhallintatoimenpiteinä myös taloudellisia kannustimia.
2. Toimivaltaisten viranomaisten on suunnitellessaan toimintarajoitusten käyttöönottoa otettava huomioon eri toimenpiteistä todennäköisesti aiheutuvat kustannukset ja hyödyt sekä kunkin lentoaseman ominaispiirteet.
3. Tämän direktiivin nojalla toteutettu toimenpide tai toimenpidekokonaisuus ei saa olla rajoittavampi kuin on tarpeen tiettyä lentoasemaa varten asetetun ympäristötavoitteen saavuttamiseksi. Toimenpiteet eivät saa olla syrjiviä lentoyhtiöitä tai lentokoneen valmistajia kohtaan eivätkä syrjiä niitä kansallisuuden perusteella.
4. Suorituskykyyn perustuvien toimintarajoitusten on perustuttava ilma-aluksen melutasoon, sellaisena kuin se on määriteltynä kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn yleissopimuksen (kolmas painos heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä.

5 artikla

Arviointia koskevat säännöt

1. Toimintarajoituksia koskevaa päätöstä harkittaessa on asianomaisten toimintarajoitusten ja lentoaseman ominaispiirteiden osalta otettava huomioon, siltä osin kuin se on asianmukaista ja mahdollista, liitteessä II luetellut tiedot.

2. Jos lentoasemahankkeesta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi direktiivin 85/337/ETY perusteella, mainitun direktiivin mukaisesti tehdyn arvioinnin katsotaan olevan 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukainen, jos arvioinnissa on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon tämän direktiivin liitteessä II luetellut tiedot.

6 artikla

Säännöt, jotka koskevat vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten liikenteestä poistamiseksi käyttöön otettavia toimintarajoituksia

1. Jos 5 artiklan vaatimusten mukaisesti toteutettu kaikkien käytettävissä olevien toimenpiteiden arviointi, osittaiset toimintarajoitukset mukaan lukien, osoittaa, että tämän direktiivin tavoitteiden saavuttaminen edellyttää toimintarajoituksia, joilla pyritään poistamaan liikenteestä vaatimukset niukasti täyttävät ilma-alukset, asianomaisella lentoasemalla on sovellettava asetuksen (ETY) N:o 2408/92 9 artiklassa säädetyn menettelyn sijasta seuraavia sääntöjä:

- a) kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun arviointi on toteutettu ja toimintarajoituksen asettamisesta on päätetty, vaatimukset niukasti täyttävillä ilma-aluksille annetaan lupa liikennöidä kyseisellä lentoasemalla ainoastaan vuoroja, jotka vastaavat edellisen vuoden vuoroja vastaavalla ajanjaksolla;
- b) aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua tästä lukien kutakin lentotoiminnan harjoittajaa voidaan vaatia vähentämään kyseiselle lentoasemalle lentävien, vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten operaatioita siten, että vähentämistähti on enintään 20 prosenttia vuodessa näiden operaatioiden alkuperäiseen kokonaismäärään verrattuna.

2. Liitteessä I luetelluilla kaupunkilentoasemilla voidaan ottaa 5 artiklan arviointia koskevien sääntöjen mukaisesti käyttöön toimenpiteitä, jotka ovat tiukempia vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten määrittelyn suhteen, sillä edellytyksellä, että nämä toimenpiteet eivät koske siviili-ilmailukäytössä olevia ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita, jotka ovat joko alkuperäisen tyyppihyväksynnän tai uudelleenhyväksynnän nojalla kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn sopimuksen liitteessä 16 olevassa niteessä I olevan II osan 4 luvun melustandardien mukaisia.

7 artikla

Voimassa olevat toimintarajoitukset

Edellä 5 artiklaa ei sovelleta

- a) toimintarajoituksiin, joista on jo päätetty tämän direktiivin voimaantulopäivänä;
- b) osittaisiin toimintarajoituksiin tehtyihin vähäisiin teknisiin muutoksiin, jotka eivät vaikuta merkittävästi lentotoiminnan harjoittajien kustannuksiin millään tietyllä yhteisön lentoasemalla ja jotka on asetettu tämän direktiivin voimaantulon jälkeen.

8 artikla

Kehityksmaissa rekisteröityjä ilma-aluksia koskevat poikkeukset

Kehityksmaissa rekisteröidyt, vaatimukset niukasti täyttävät ilma-alukset vapautetaan 6 artiklan soveltamisesta 10 vuoden ajan tämän direktiivin voimaantulosta, jos

- a) näitä ilma-aluksia, joille on myönnetty kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määritetyn standardin mukainen meluhyväksyntä, on liikennöity asianomaisella yhteisön lentoasemalla 1 päivän tammikuuta 1996 ja 31 päivän joulukuuta 2001 välisenä aikana, jäljempänä 'viitekausi'; ja
- b) nämä ilma-alukset ovat viitekaudella olleet asianomaisen kehitysmaan rekisterissä ja niitä liikennöi edelleen kyseiseen maahan sijoittautunut luonnollinen tai oikeushenkilö.

9 artikla

Poikkeuksellisille yksittäisille operaatioille myönnettävät poikkeukset

Yksittäisissä tapauksissa jäsenvaltiot voivat antaa niiden alueella sijaitsevalle lentoasemalle luvan vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten yksittäisiin operaatioihin, jotka eivät olisi mahdollisia tämän direktiivin muiden säännösten mukaisesti.

Tämä poikkeus rajataan seuraavasti:

- a) ilma-alukset, joiden yksittäiset operaatiot ovat luonteeltaan niin poikkeuksellisia, että väliaikaisen poikkeuksen eväätminen ei olisi perusteltua;
- b) ilma-alukset, jotka lentävät muutostöitä, korjauksia tai huoltoa varten muussa kuin kaupallisessa tarkoituksessa.

10 artikla

Kuuleminen ja avoimuus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 5 ja 6 artiklan soveltamista varten vahvistetaan sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti kuulemismenettely, johon asianomaiset osapuolet osallistuvat.

11 artikla

Määräajat ilmoittamiselle

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että uusia toimintarajoituksia asetettaessa kaikille asianomaisille osapuolille ilmoitetaan asiasta julkisesti mainiten samalla syyt, joiden vuoksi ne otetaan käyttöön tasapainoisen lähestymistavan asianmukaiset osatekijät huomioon ottaen, seuraavasti:

- a) kuusi kuukautta ennen 6 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden voimaantuloa;
- b) vuotta ennen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden voimaantuloa;
- c) 6 artiklan mukaisten toimien osalta kaksi kuukautta ennen kyseisen aikataulukakson aikataulukokousta.

2. Kun jäsenvaltio päättää asettaa alueellaan sijaitsevalle lentoasemalle tässä direktiivissä tarkoitettua uuden toimintarajoituksen, sen on ilmoitettava tästä viipymättä muille jäsenvaltioille sekä komissiolle.

12 artikla

Muutoksenhakuoikeus

Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että 6 ja 7 artiklan b alakohdan mukaisesti toteutettuihin toimenpiteisiin on oikeus hakea muutosta kansallisen lainsäädännön ja menettelyjen mukaisesti muutoksenhakuelimeltä, joka ei ole sama kuin muutoksenhaun kohteena olevasta toimenpiteestä päättänyt viranomainen.

13 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa asetuksen (ETY) N:o 2408/92 11 artiklalla perustettu komitea.
2. Komissio voi kuulla komiteaa kaikista tämän direktiivin soveltamista koskevista kysymyksistä.
3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.
4. Komitean on otettava huomioon jäsenvaltioiden 5 artiklan mukaisesti tekemät arvioinnit sekä toimet, joihin jäsenvaltiot ovat ryhtyneet tai aikovat ryhtyä näiden arviointien perusteella.

14 artikla

Tiedottaminen ja direktiivin tarkistaminen

Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle pyynnöstä tietoja tämän direktiivin soveltamisesta.

Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta viimeistään viiden vuoden kuluttua sen voimaantulosta.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia direktiivin tarkistamiseksi.

Kertomukseen on sisällyttävä arvio tämän direktiivin toimivuudesta ja erityisesti siitä, onko 2 artiklan d kohdassa olevaa

vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten määritelmää tarkistettava tiukempaan suuntaan.

15 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetus (EY) N:o 925/1999 tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

16 artikla

Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 28 päivänä syyskuuta 2003. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

17 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.

18 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 26 päivänä maaliskuuta 2002.

Euroopan parlamentin puolesta *Neuvoston puolesta*

Puheenjohtaja

Puheenjohtaja

P. COX

F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

*LIITE I***Luettelo kaupunkilentoasemista**

Berlin-Tempelhof
Stockholm Bromma
London City
Belfast City

LIITE II

5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tiedot

1. Nykyinen tilanne

- 1.1 Lentoaseman kuvaus, johon sisältyvät tiedot sen kapasiteetista, sijainnista, ympäristöstä, lentoliikenteen määrästä ja lentokonetyyppien jakaumasta sekä kiitoratojen rakenteesta.
- 1.2 Lentoasemalle asetettujen ympäristötavoitteiden ja kansallisen toimintaympäristön kuvaus.
- 1.3 Yksityiskohtaiset tiedot meneillään olevan vuoden ja aikaisempien vuosien melualueista. Tietoihin on sisällyttävä arvio lentomelulle altistuvien ihmisten määrästä. Alueen määrittämiseen käytetyn laskentatavan kuvaus.
- 1.4 Jo toteutettujen lentomelutilanteen parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden kuvaus, esimerkiksi tiedot maankäytön suunnittelusta ja hallinnasta, melusuojausohjelmista, toimintamenetelmät, esimerkiksi PANS-OPS:n mukaiset lentomenetelmät, toimintarajoitukset kuten melurajoitukset, yölentorajoitukset tai yölentokiellot, melumaksut, suositukset kiitoteiden käytöstä, melun kannalta suositeltavimmat reitit tai käytettyjen lentoreittien ja melutason seuranta.

2. Ennuste tilanteesta ilman uusia toimenpiteitä

- 2.1 Lentoasemien mahdollisesti jo hyväksytyjen ja ohjelmaan kuuluvien kehitystöiden kuvaus, esimerkiksi kapasiteetin lisäykset, kiitoteiden jatkaminen ja/tai terminaalien laajentaminen sekä ennakoitu lentokonetyyppien jakauma ja kasvuarvio.
- 2.2 Jos lentoaseman kapasiteettia suurennetaan, lisäkapasiteetista saatavat hyödyt.
- 2.3 Melutilanteeseen kokonaisuudessaan kohdistuvat vaikutukset, jos lisätoimenpiteitä ei toteuteta, ja niistä toimenpiteistä aiheutuvat vaikutukset, joita on jo suunniteltu parantamaan melutilannetta samalla ajanjaksolla.
- 2.4 Melualue-ennuste, johon sisältyy arvio lentokoneiden melulle todennäköisesti altistuvien henkilöiden määrästä, erikseen vanhoilla asuinalueilla ja hiljattain rakennetuilla asuinalueilla.
- 2.5 Arvio seurauksista ja kustannuksista, joita mahdollisesti syntyy, jos lisääntyvän melun torjumiseksi ei toteuteta toimia (mikäli melun odotetaan lisääntyvän).

3. Lisätoimenpiteiden arviointi

- 3.1 Yleiskuva käytettävissä olevista lisätoimenpiteistä ottaen huomioon 4 artiklan 1 kohdassa esitetyt eri vaihtoehdot ja erityisesti niiden valinnan tärkeimmät perusteet. Kuvaus tarkemmin analysoitaviksi valituista toimenpiteistä ja tarkemmat tiedot toimenpiteiden toteuttamisen kustannuksista; niistä hyötyvien ihmisten ennakoitu määrä, aikataulu sekä yksittäisten toimenpiteiden tehokkuusjärjestys.
- 3.2 Yksittäisten toimenpiteiden toteuttamisen kustannustehokkuuden tai kustannus—hyötysuhteen arviointi, jossa otetaan huomioon toimenpiteiden sosioekonomiset vaikutukset lentoaseman käyttäjiin, joita ovat matkustaja- ja rahtikoneiden liikennöijät, matkustajat ja paikallisyhteisöt.
- 3.3 Katsaus ehdotettujen toimenpiteiden mahdollisiin ympäristö- ja kilpailuvaikutuksiin, jotka kohdistuvat muihin lentoasemiin, lentotoiminnan harjoittajiin ja muihin asianomaisiin osapuoliin.
- 3.4 Valitun vaihtoehdon valintaperusteet.
- 3.5 Ei-tekninen tiivistelmä.

4. Suhde ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin.

- 4.1 Jos on laadittu ympäristömeludirektiivin mukaisia melukarttoja tai toimintasuunnitelmia, niitä on käytettävä tässä liitteessä vaadittujen tietojen toimittamiseksi.
 - 4.2 Arvio melulle altistumisesta (melualueesta ja melulle altistuvien henkilöiden määrästä) laaditaan käyttäen ainakin yllä mainitussa direktiivissä yksilöityjä yhteisiä meluindikaattoreita Lden ja Lnight, jos ne ovat saatavilla.
-