

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o 598/2014,**annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014,****tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kestävä kehitys on eräs keskeinen yhteisen liikennepolitiikan tavoite. Se edellyttää yhdennettyä lähestymistapaa, jolla pyritään varmistamaan sekä unionin liikennejärjestelmien tehokas toiminta että ympäristön suojelu.
- (2) Lentoliikenteen kestävä kehitys edellyttää sellaisten toimenpiteiden toteuttamista, joilla pyritään vähentämään ilmalusten aiheuttamia meluvaikutuksia unionin lentoasemilla. Näillä toimenpiteillä olisi parannettava unionin lentoasemien meluympäristöä lähistön asukkaiden elämänlaadun ylläpitämiseksi tai kohentamiseksi sekä lentoliikenteen ja asuinalueiden rinnakkaiselon edistämiseksi erityisesti kun on kyse yölennoista.
- (3) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) päätöslauselmassa A33/7 esitetään melunhallintaa koskeva tasapainoisen lähestymistavan konsepti, jäljempänä 'tasapainoinen lähestymistapa', ja vahvistetaan johdonmukainen menetelmä lentomelun vähentämiseksi. Tasapainoisen lähestymistavan olisi oltava maailmanlaajuisen ilmailualan melunhallintaa koskevan sääntelyn perusta. Tasapainoisessa lähestymistavassa tunnustetaan asiaa koskevat lakisääteiset velvoitteet, voimassa olevat sopimukset, nykyinen lainsäädäntö ja vakiintuneet käytännöt eikä rajoiteta niiden soveltamista. Sisällyttämällä tasapainoisen lähestymistavan kansainväliset säännöt tähän asetukseen pyritään vähentämään huomattavasti kansainvälisten kiistojen riskiä tapauksissa, joissa meluun liittyvät toimintarajoitukset vaikuttavat kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin.
- (4) Kun meluisimmat ilma-alukset on poistettu käytöstä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY ⁽⁴⁾ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/93/EY ⁽⁵⁾ mukaisesti, toimintarajoitusten käyttöä koskevat toimenpiteet on tarpeen saattaa ajan tasalle, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat säännellä nykyisten meluisimpien ilma-alusten käyttöä parantaakseen meluympäristöä unionin lentoasemien ympärillä tasapainoista lähestymistapaa koskevien kansainvälisten puitteiden mukaisesti.

⁽¹⁾ EUVL C 181, 21.6.2012, s. 173.

⁽²⁾ EUVL C 277, 13.9.2012, s. 110.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 12. joulukuuta 2012 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä) ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 24. maaliskuuta 2014 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 15. huhtikuuta 2014 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/30/EY, annettu 26 päivänä maaliskuuta 2002, meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta (EYVL L 85, 28.3.2002, s. 40).

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/93/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos 1988) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä (EUVL L 374, 27.12.2006, s. 1).

- (5) Komission 15 päivänä helmikuuta 2008 antamassa kertomuksessa ”Melun rajoittaminen EU:n lentoasemilla” todettiin, että direktiivin 2002/30/EY tekstissä on tarpeen selventää vastuunjako ja eri osapuolten täsmällisiä oikeuksia ja velvollisuuksia melun arviointiprosessissa sen varmistamiseksi, että kunkin lentoaseman meluntorjuntatavoitteisiin pääsemiseksi toteutetaan kustannustehokkaita toimenpiteitä.
- (6) Vaikka jäsenvaltioiden unionin lentoasemilla tapauskohtaisesti asettamat toimintarajoitukset rajoittavat kapasiteettia, niillä voidaan osaltaan parantaa lentoasemia ympäröivien alueiden meluolosuhteita. On kuitenkin mahdollista, että ne vääristävät kilpailua tai haittaavat unionin ilmailuverkoston yleistä tehokkuutta, koska olemassa olevaa kapasiteettia ei käytetä tehokkaasti. Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen erityistä meluntorjuntatavoitetta, vaan se voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, koska kyse on toimintarajoitusten asettamista koskevista yhdenmukaisista säännöistä osana melunhallintaprosessia. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Tällaisessa yhdenmukaistetussa menetelmässä ei aseteta pakollisia melun laatua koskevia tavoitteita, joista säädetään edelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/49/EY⁽¹⁾, muissa unionin säännöissä tai kunkin jäsenvaltion lainsäädännössä, eikä sillä rajoiteta konkreettisten toimenpiteiden valintaa.
- (7) Tätä asetusta olisi sovellettava vain niihin jäsenvaltioihin, joiden alueella on lentoasema, jolla on kalenterivuoden aikana yli 50 000 siviili-ilmailun liikennetapahtumaa ja jonka osalta harkitaan meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista.
- (8) Tätä asetusta olisi sovellettava siviili-ilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin. Sitä ei saisi soveltaa esimerkiksi sotilas-ilma-aluksiin eikä tulli-, poliisi- ja palontorjuntatehtävissä käytettäviin ilma-aluksiin. Poikkeuksellinen lentotoiminta, kuten kiireellisiä humanitaarisia tarkoituksia varten suoritettavat lennot, etsintä- ja pelastustoimet hätätilanteissa sekä lääkintäapu ja katastrofiapu, olisi lisäksi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.
- (9) Meluarviointeja olisi tehtävä säännöllisesti direktiivin 2002/49/EY mukaisesti, mutta tällaisten arviointien olisi johdettava uusiin meluntorjuntatoimenpiteisiin ainoastaan silloin, kun meluntorjuntatavoitteita ei saavuteta voimassa olevilla meluhaittojen lieventämistoimilla ottaen huomioon lentoaseman odotettu kehitys. Sellaisia lentoasemia varten, joilla on havaittu meluongelma, olisi määritettävä uusia meluntorjuntatoimenpiteitä tasapainoisen lähestymistavan menetelmän mukaisesti. Jotta varmistetaan tasapainoisen lähestymistavan laaja soveltaminen unionissa, sen käyttöä suositellaan aina, kun kyseessä oleva jäsenvaltio pitää sitä asianmukaisena, myös tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolella. Meluun liittyviä toimintarajoituksia olisi otettava käyttöön ainoastaan, jos tasapainoisen lähestymistavan mukaiset muut toimenpiteet eivät riitä kyseisten meluntorjuntatavoitteiden saavuttamiseen.
- (10) Kustannus-hyötyanalyysissa osoitetaan kokonaisvaikutukset taloudelliseen hyvinvointiin vertailemalla kaikkia kustannuksia ja hyötyjä, mutta kustannustehokkuuden arvioinnissa keskitytään siihen, kuinka tietty tavoite saavutetaan kustannustehokkaimmalla tavalla, mikä edellyttää vain kustannusten vertailua. Tämän asetuksen tarkoituksena ei ole estää jäsenvaltioita käyttämästä tarvittaessa kustannus-hyötyanalyysia.
- (11) Terveysnäkökohtien merkitys on tarpeen tunnustaa meluongelmien yhteydessä, ja siksi on tärkeää, että nämä näkökohdat otetaan johdonmukaisesti huomioon kaikilla lentoasemilla, kun tehdään päätös meluntorjuntatavoitteista, samoin kuin se, että tällä alalla on olemassa yhteisiä unionin sääntöjä. Sen vuoksi terveysnäkökohtia olisi arvioitava meluvaikutusten arvioinnista annetun unionin lainsäädännön mukaisesti.
- (12) Meluarviointien olisi perustuttava kaikille jäsenvaltioille yhteisiin, objektiivisiin ja mitattavissa oleviin arviointiperusteisiin, ja niissä olisi käytettävä hyväksi olemassa olevaa tietoa, kuten sitä, joka on saatu direktiivin 2002/49/EY täytäntöönpanosta. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että tällainen tieto on luotettavaa, että se on hankittu avoimella tavalla ja että se on toimivaltaisten viranomaisten ja sidosryhmien saatavilla. Toimivaltaisten viranomaisten olisi otettava käyttöön seurantaan tarvittavat välineet.

(¹) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (EUVL L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (13) Meluun liittyvien toimintarajoitusten hyväksymisestä vastaavan toimivaltaisen viranomaisen olisi oltava riippumaton kaikista lentoaseman toimintaan, lentoliikenteeseen tai lennonvarmistuspalveluiden tarjontaan osallistuvista organisaatioista tai niiden edunvalvojista sekä lentoasemien lähistöllä asuvista asukkaista. Tämän ei olisi katsottava edellyttävän jäsenvaltioilta hallinnollisten rakenteidensa tai päätöksentekomenettelyjensä muuttamista.
- (14) On todettava, että jäsenvaltioissa on päätetty meluun liittyvistä toimintarajoituksista sellaisiin kansallisesti tunnustettuihin meluarviointimenetelmiin perustuvan kansallisen lainsäädännön mukaisesti, jotka eivät välttämättä vielä täysin vastaa Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (European Civil Aviation Conference, ECAC) siviili-ilmailun lentoasemia ympäröivien melualueiden laskennan standardimenetelmiä koskevaa virallista asiakirjaa N:o 29, ("Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports"), jäljempänä 'ECAC-asiakirja N:o 29', ja joissa ei käytetä kansainvälisesti tunnustettuja ilma-alusten melutasotietoja. Meluun liittyvän toimintarajoituksen tehokkuutta ja toimivuutta olisi kuitenkin arvioitava ECAC-asiakirjassa N:o 29 ja tasapainoisessa lähestymistavassa vahvistettujen menetelmien mukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi tämän mukaisesti mukautettava kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä toimintarajoitusten arviointiaan niin, että ne vastaavat täysin ECAC -asiakirjaa N:o 29.
- (15) Toimintarajoituksista olisi otettava käyttöön uusi ja direktiiviin 2002/30/EY verrattuna laajempi määritelmä, jotta helpotetaan ilma-aluksiin ja maalaiteistoon liittyvän uuden teknologian ja uusien toimintamahdollisuuksien täytäntöönpanoa. Määritelmän soveltaminen ei saisi johtaa viivästymiseen sellaisten operatiivisten toimenpiteiden toteuttamisessa, joilla meluvaikutuksia voitaisiin välittömästi lieventää vaikuttamatta kuitenkaan olennaisesti lentoaseman toimintakapasiteettiin. Tällaisia toimenpiteitä ei sen vuoksi saisi pitää uusina toimintarajoituksina.
- (16) Melua koskevien tietojen keskittämisellä vähennettäisiin huomattavasti sekä ilma-alusten käyttäjien että lentoasemien pitäjien hallinnollista taakkaa. Nykyisin tällaisia tietoja hankitaan ja hallinnoidaan yksittäisten lentoasemien tasolla. Nämä tiedot on tarpeen asettaa ilma-alusten käyttäjien ja lentoasemien saataville operatiivisia tarkoituksia varten. On tärkeää käyttää Euroopan lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'virasto', melutasohyväksyntää koskevaa tietokantaa validointiväliseen Euroopan lennonvarmistusjärjestön, jäljempänä 'Eurocontrol', yksittäisiä lentoja koskevien tietojen kanssa. Tällaisia tietoja pyydetään nykyisin järjestelmällisesti ilmailukenttien keskitetyn hallinnan tarpeita varten, mutta ne eivät toistaiseksi ole komission tai viraston käytettävissä; ne on tarpeen yksilöidä tämän asetuksen soveltamiseksi ja ilmailukenttien hallinnan suorituskyvyn sääntelemiseksi. Kansainvälisesti tunnustettujen prosessien ja parhaiden käytäntöjen mukaisesti määritettyjen validoitujen mallinustietojen helppo saatavuus parantaisi toimintapoliittisten päätösten tueksi tehtävien yksittäisten lentoasemien melualuekartoitusten laatua.
- (17) Havaitessaan, että meluun liittyvien toimintarajoitusten käyttöönotto ei vastaa tämän asetuksen vaatimuksia, komission olisi ilmoitettava asiasta asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jotta voidaan välttää ei-toivottuja vaikutuksia ilmailun turvallisuuteen, lentoasemien kapasiteettiin ja kilpailuun. Toimivaltaisen viranomaisen olisi tarkasteltava komission ilmoitusta ja ilmoitettava komissiolle aikomuksensa ennen toimintarajoitusten käyttöönottoa.
- (18) Tasapainoisen lähestymistavan huomioon ottamiseksi olisi säädettävä mahdollisuudesta myöntää kehittyvien kolmansien maiden ilma-alusten käyttäjille erityisolosuhteissa poikkeuksia, joita ilman tällaisilla käyttäjillä olisi kohutuuttomia vaikeuksia. Viittaus "kehitysmaihin" on ymmärrettävä tästä erityisestä lentoliikenteen näkökulmasta, eikä se käsitä kaikkia maita, joita kansainvälisessä yhteisössä voitaisiin pitää kehitysmaina. Erityisesti on varmistettava, että kaikki tällaiset poikkeukset ovat syrjimättömyyden periaatteen mukaisia.
- (19) Jotta voidaan ottaa huomioon ilma-alusten moottori- ja runkoteknologian sekä melualueiden kartoitusmenetelmien kehitys, komissiolle olisi siirrettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta antaa säädöksiä, joilla saatetaan säännöllisesti ajan tasalle tässä asetuksessa tarkoitetut ilma-alusten melustandardit ja viittaukset niihin liittyviin sertifiointimenetelmiin ottaen tarvittaessa huomioon asiaankuuluvien ICAO:n asiakirjojen muutokset ja joilla saatetaan ajan tasalle viittaukset melualueiden laskentamenetelmiin ottaen tarvittaessa huomioon asiaankuuluvien ICAO:n asiakirjojen muutokset. ECAC-asiakirjaan N:o 29 tehdyt muutokset olisi lisäksi otettava tarpeen mukaan huomioon myös silloin, kun teknisiä vaatimuksia saatetaan ajan tasalle delegoituilla säädöksillä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

- (20) Vaikka lentoasemien meluolosuhteet on tämän asetuksen mukaan arvioitava säännöllisesti, tällainen arviointi ei välttämättä johda uusien meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamiseen tai olemassa olevien rajoitusten tarkistamiseen. Siksi tässä asetuksessa ei vaadita tarkistamaan sen voimaantulopäivänä jo voimassa olevia meluun liittyviä toimintarajoituksia, mukaan lukien ne, jotka johtuvat tuomioistuimen päätöksistä tai paikallisesta sovittelusta. Toimenpiteisiin tehtäviä vähäisiä teknisiä muutoksia ei saisi pitää uusina meluun liittyvinä toimintarajoituksina, jos niillä ei ole huomattavaa vaikutusta kapasiteettiin tai toimintaan.
- (21) Jos meluun liittyvän toimintarajoituksen asettamista edeltävä kuulemisprosessi on aloitettu direktiivin 2002/30/EY perusteella ja on yhä meneillään tämän asetuksen voimaantulopäivänä, on asianmukaista sallia, että lopullinen päätös tehdään direktiivin 2002/30/EY mukaisesti, jotta tuossa prosessissa jo saavutettu edistys voidaan hyödyntää.
- (22) Koska melunarviointimenetelmiä on tarpeen soveltaa unionin ilmailumarkkinoilla johdonmukaisesti, tässä asetuksessa vahvistetaan meluun liittyviä toimintarajoituksia koskevat yhteiset säännöt.
- (23) Direktiivi 2002/30/EY olisi sen vuoksi kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde, tavoitteet ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan tasapainoisen lähestymistavan mukaiset säännöt, jotka koskevat prosessia, jota on meluongelman havaitsemisen jälkeen noudatettava meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamiseksi johdonmukaisella tavalla lentoasemakohtaisesti, jotta meluolosuhteiden parantaminen helpottuisi ja lentomelun mahdollisille haittavaikutuksille merkittävästi altistuvien ihmisten määrää voitaisiin rajoittaa tai vähentää.
2. Tämän asetuksen tavoitteet ovat:
 - a) helpottaa erityisten meluntorjuntatavoitteiden, terveysnäkökohdat mukaan lukien, saavuttamista yksittäisten lentoasemien tasolla, noudattaen samalla unionin asiaankuuluvia sääntöjä, erityisesti niitä, joista säädetään direktiivissä 2002/49/EY, ja kunkin jäsenvaltion lainsäädäntöä;
 - b) mahdollistaa toimintarajoitusten käyttö tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti, jotta lentoasemien ja ilmaliikenteen hallintaverkoston kapasiteetin kestävä kehitys portilta portille -näkökulmasta toteutuisi.
3. Tätä asetusta sovelletaan siviili-ilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin. Tätä asetusta ei sovelleta puolustusvoimien, tullin, poliisin eikä muissa vastaavissa tehtävissä käytettäviin ilma-aluksiin.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'ilma-aluksella' kiinteäsiipistä ilma-alusta, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on vähintään 34 000 kiloa tai joka kuuluu ilma-alustyyppiin, jonka suurin sallittu matkustajapaikkamäärä miehistölle varattuja istuinpaikkoja lukuun ottamatta on 19 tai enemmän;
- 2) 'lentoasemalla' lentoasemaa, jolla kolmen melunarviointia edeltävän kalenterivuoden liikennetapahtumien keskimääräisen lukumäärän perusteella on kalenterivuoden aikana yli 50 000 siviili-ilmailun liikennetapahtumaa (lentoonlähtöä tai laskua);

- 3) 'tasapainoisella lähestymistavalla' Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön kehittämää prosessia, jossa käytettävissä olevia eri toimenpiteitä, joita ovat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu ja hallinta sekä melua vähentävät lentomenetelmät ja toimintarajoitukset, tarkastellaan johdonmukaisella tavalla ja pyritään käsittelemään meluongelmaa kustannustehokkaimmalla tavalla lentoasemakohtaisesti;
- 4) 'vaatimukset niukasti täyttävällä ilma-aluksella' ilma-alusta, joka on hyväksytty 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', liitteen 16 niteessä 1 olevan II osan 3 luvussa määriteltyjen melurajojen mukaisesti siten, että yhteenlaskettu marginaali on enintään kahdeksan desibeliä tehollista meluisuutta (8 EPNdB) 14 päivänä kesäkuuta 2020 päättyvän siirtymäkauden ajan, ja että siirtymäkauden päättymisen jälkeen yhteenlaskettu marginaali on enintään 10 EPNdB; yhteenlaskettu marginaali on EPNdB:nä ilmaistu luku, joka saadaan laskemalla yhteen yksittäiset marginaalit (tyyppihyväksynnän mukaisen melutason ja suurimman sallitun melutason väliset erot) kussakin Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä 1 olevan II osan 3 luvussa määritellyssä kolmessa vertailumittauspisteessä;
- 5) 'meluun liittyvällä toimella' kaikkia toimenpiteitä, jotka vaikuttavat meluolosuhteisiin lentoasemien ympäristössä ja joihin sovelletaan tasapainoista lähestymistapaa, mukaan lukien muut toimet, jotka eivät liity operatiiviseen toimintaan mutta voivat vaikuttaa lentomelulle altistuvien ihmisten määrään;
- 6) 'toimintarajoituksilla' meluun liittyviä toimia, joilla rajoitetaan pääsyä lentoasemalle tai lentoasemakapasiteetin optimaalista käyttöä, mukaan luettuina toimintarajoitukset, joilla pyritään tietyillä lentoasemilla poistamaan käytöstä vaatimukset niukasti täyttävät ilma-alukset, sekä luonteeltaan osittaiset toimintarajoitukset, joita sovelletaan esimerkiksi tiettyinä vuorokaudenaikoina tai ainoastaan lentoaseman tietyillä kiitoteilla.

3 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

1. Jäsenvaltion, jossa sijaitsee 2 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettu lentoasema, on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa toimintarajoituksia hyväksyttäessä noudatettavasta menettelystä.
2. Toimivaltaisten viranomaisten on oltava riippumattomia kaikista organisaatioista, joihin meluun liittyvät toimet voivat vaikuttaa. Tämä riippumattomuus voidaan saavuttaa tehtävien eriyttämisen avulla.
3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle hyvissä ajoin 1 kohdassa tarkoitettujen nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten nimet ja osoitteet. Komissio julkaisee nämä tiedot.

4 artikla

Muutoksenhakuoikeus

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tämän asetuksen nojalla hyväksytyihin toimintarajoituksiin on oikeus hakea muutosta kansallisen lainsäädännön ja menettelyjen mukaisesti muutoksenhakuelimeltä, joka ei ole sama kuin muutoksenhaun kohteena olevasta rajoituksesta päättänyt viranomainen.
2. Jäsenvaltion, jossa sijaitsee 2 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettu lentoasema, on ilmoitettava hyvissä ajoin komissiolle 1 kohdassa tarkoitettujen nimettyjen muutoksenhakuelimen nimi ja osoite tai tarvittaessa järjestelyt, joilla varmistetaan muutoksenhakuelimen nimittäminen.

5 artikla

Lentomelun hallintaa koskevat yleiset säännöt

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettujen yksittäisten lentoasemien meluolosuhteet arvioidaan direktiivin 2002/49/EY mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tasapainoinen lähestymistapa otetaan lentomelun hallinnassa käyttöön sellaisilla lentoasemilla, joilla on havaittu meluongelma. Tätä varten niiden on varmistettava, että

- a) kyseiselle lentoasemalle määritellään meluntorjuntatavoite, jossa otetaan tarvittaessa huomioon direktiivin 2002/49/EY 8 artikla ja liite V;
- b) meluvaikutusten vähentämiseksi käytettävissä olevat toimenpiteet yksilöidään;
- c) meluhaittojen lieventämistoimenpiteiden todennäköinen kustannustehokkuus arvioidaan perusteellisesti;
- d) toimenpiteet valitaan turvallisuutta heikentämättä ja siten, että niissä otetaan huomioon myös lentoliikenteen alaa koskeva yleinen etu jäsenvaltioiden lentoasemien kehitysnäkymien osalta;
- e) sidosryhmiä kuullaan aiottujen toimien johdosta avoimella tavalla;
- f) toimenpiteet hyväksytään ja niistä tehdään riittävät ilmoitukset;
- g) toimenpiteet toteutetaan; ja
- h) säädetään riitojen ratkaisusta.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että meluun liittyviä toimia toteutettaessa tarkastellaan seuraavia käytettävissä olevia toimenpiteitä, jotta voidaan päättää, mikä toimenpide tai toimenpiteiden yhdistelmä on kustannustehokkain:

- a) ennustettavissa oleva vaikutus, joka on lentomelun vähentämisellä sen lähteellä;
- b) maankäytön suunnittelu ja hallinta;
- c) melua vähentävät lentomenetelmät;
- d) toimintarajoitusten soveltamatta jättäminen ensisijaisena keinona, vaan vasta sen jälkeen, kun on harkittu muita tasapainoisen lähestymistavan mukaisia toimenpiteitä.

Käytettävissä oleviin toimenpiteisiin voi tarvittaessa sisältyä vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistaminen. Jäsenvaltiot tai lentoaseman pitäjät voivat taloudellisin kannustimin rohkaista ilma-alusten käyttäjiä käyttämään hiljaisempia ilma-aluksia 2 artiklan 4 alakohdassa tarkoitetun siirtymäkauden aikana. Näiden taloudellisten kannustimien on oltava valtiontukeen sovellettavien sääntöjen mukaisia.

4. Toimenpiteet voidaan tasapainoisessa lähestymistavassa eriyttää ilma-alustyyppin, ilma-alusten melutason, lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelujen käytön, lentoradan ja/tai ajanjakson mukaan.

5. Rajoittamatta 4 kohdan soveltamista toimintarajoitukset, jotka toteutetaan poistamalla vaatimukset niukasti täyttävät ilma-alukset käytöstä lentoasemalla, eivät saa koskea siviilikäytössä olevia, ääntä hitaammin lentäviä ilma-aluksia, jotka ovat joko alkuperäisen tyyppihyväksynnän tai uudelleenhyväksynnän nojalla Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niiteessä 1 olevan II osan 4 luvussa vahvistettujen melustandardien mukaisia.

6. Tämän asetuksen mukaisesti tietyllä lentoasemalla toteutetut toimenpiteet tai toimenpiteiden yhdistelmät eivät saa olla rajoittavampia kuin on tarpeen kyseisen lentoaseman meluntorjuntaa koskevien ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Toimintarajoitusten on oltava syrjimättömiä, erityisesti kansallisuuden tai henkilöllisyyden suhteen, eivätkä ne saa olla mielivaltaisia.

6 artikla

Melun arviointia koskevat säännöt

1. Toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että meluolosuhteet lentoasemilla, joista ne vastaavat, arvioidaan säännöllisesti direktiivin 2002/49/EY ja kussakin jäsenvaltiossa sovellettavan lainsäädännön mukaisesti. Toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää apua komission asetuksen (EU) N:o 691/2010 ⁽¹⁾ 3 artiklassa tarkoitetulta suorituskyvyn tarkastuselimeltä.

2. Jos 1 kohdassa tarkoitettussa arvioinnissa käy ilmi, että meluongelman ratkaiseminen lentoasemalla voi edellyttää toimintarajoituksia koskevia uusia toimenpiteitä, toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että

- a) liitteessä I esitettyjä menetelmää, indikaattoreita ja tietoja sovelletaan siten, että kunkin tasapainoiseen lähestymistapaan kuuluvan toimenpidetyypin vaikutus otetaan asianmukaisesti huomioon ennen kuin asetetaan toimintarajoituksia;
- b) lentoaseman pitäjien, ilma-alusten käyttäjien ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välillä aloitetaan tarkoituksenmukaisella tasolla tekninen yhteistyö meluhaittojen lieventämistoimenpiteiden tarkastelemiseksi. Toimivaltaisten viranomaisten on myös varmistettava, että paikallisia asukkaita tai heidän edustajiaan ja asiaankuuluvia paikallisviranomaisia kuullaan ja että näille annetaan teknisiä tietoja meluhaittojen lieventämistoimenpiteistä;
- c) kaikkien uusien toimintarajoitusten kustannustehokkuus arvioidaan liitteen II mukaisesti. Vähäisiä teknisiä muutoksia toimenpiteeseen ei pidetä uutena toimintarajoituksena, jos niillä ei ole huomattavaa vaikutusta kapasiteettiin tai toimintaan;
- d) asianomaisten osapuolten kanssa järjestetään hyvissä ajoin kattava kuulemisprosessi, joka voidaan toteuttaa sovitteluna ja jossa varmistetaan tietoja ja laskentamenetelmiä koskeva avoimuus. Asianomaisille osapuolille on annettava vähintään kolme kuukautta aikaa esittää huomautuksia ennen uusien toimintarajoitusten hyväksymistä. Asianomaisia osapuolia ovat ainakin seuraavat:
 - i) lentoaseman läheisyydessä asuvat, lentomelusta kärsivät paikalliset asukkaat tai heidän edustajansa ja asianomaiset paikallisviranomaiset;
 - ii) lentoasemien läheisyyteen sijoittautuneiden paikallisten yritysten edustajat, joiden toimintaan lentoliikenne ja lentoaseman toiminta vaikuttavat;
 - iii) asianomaisten lentoasemien pitäjät;
 - iv) niiden ilma-alusten käyttäjien edustajat, joihin meluun liittyvät toimet voivat vaikuttaa;
 - v) asianomaiset lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;
 - vi) verkon hallinnoija, sellaisena kuin se määritellään komission asetuksessa (EU) N:o 677/2011 ⁽²⁾;
 - vii) tarvittaessa nimetty lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattori.

⁽¹⁾ Komission asetus (EU) N:o 691/2010, annettu 29 päivänä heinäkuuta 2010, lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 2096/2005 muuttamisesta (EUVL L 201, 3.8.2010, s. 1).

⁽²⁾ Komission asetus (EU) N:o 677/2011, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2011, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta (EUVL L 185, 15.7.2011, s. 1).

3. Toimivaltaisten viranomaisten on seurattava ja valvottava toimintarajoitusten täytäntöönpanoa ja toteutettava tarvittavia toimia. Niiden on varmistettava, että asiaankuuluvat tiedot asetetaan lentoasemien läheisyydessä asuvan paikallisen väestön ja asianomaisten paikallisviranomaisten saataville vastikkeetta ja että tiedot ovat niiden saatavilla helposti ja nopeasti.

4. Asiaankuuluviin tietoihin voivat sisältyä myös

a) kansallista lainsäädäntöä noudattaen tiedot lentomenetelmien muutoksista johtuvista väitetyistä rikkomuksista, myös niiden vaikutus ja syyt menetelmien muutokseen;

b) yleiset perusteet, joiden mukaisesti liikenne jaetaan ja sitä ohjataan kullakin lentoasemalla, siltä osin kuin näillä perusteilla voi olla vaikutusta ympäristön tai melun kannalta; ja

c) melunmittausjärjestelmien avulla kerätyt tiedot, jos niitä on saatavilla.

7 artikla

Melutasotiedot

1. Meluun liittyviä toimintarajoituksia koskevien päätösten on perustuttava ilma-aluksen melutasoon, sellaisena kuin se on määritetty Chicagon yleissopimuksen (kuudes painos, maaliskuu 2011) liitteen 16 niteen 1 mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä.

2. Ilma-alusten käyttäjien on komission pyynnöstä ilmoitettava seuraavat melutiedot, jotka koskevat niiden unionin lentoasemilla käyttämiä ilma-aluksia:

a) ilma-aluksen kansallisuus ja rekisteritunnus;

b) käytettävien ilma-alusten meluasiakirjat ja niihin liittyvä suurin sallittu lentoonlähtöpaino;

c) ilma-alukseen tehdyt muutostyöt, jotka vaikuttavat sen melutasoon ja jotka mainitaan melua koskevissa asiakirjoissa.

3. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008⁽¹⁾ mukaisesti myönnetyn ilma-aluksen tyyppihyväksyntätodistuksen tai lisätyyppihyväksyntätodistuksen haltijoiden sekä luonnollisten ja oikeushenkilöiden, jotka käyttävät ilma-alusta, jolle ei ole myönnetty tuon asetuksen mukaista tyyppihyväksyntätodistusta, on viraston pyynnöstä annettava ilma-alusten melutasoa ja suorituskykyä koskevat tiedot melun mallintamista varten. Virasto määrää tarkemmin vaaditut tiedot ja niiden antamisen ajankohdan, muodon ja tavan. Virasto tarkistaa melun mallintamista varten saadut ilma-alusten melutasoa ja suorituskykyä koskevat tiedot ja asettaa ne muiden osapuolten saataville melun mallintamista varten.

4. Tämän artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut tiedot on rajoitettava aivan välttämättömiin ja toimitettava vastikkeetta sähköisessä ja soveltuvien osien ennalta määräytyssä muodossa.

5. Viraston on tarkistettava ilma-alusten melu- ja suorituskykytiedot mallintamista varten asetuksen (EY) N:o 216/2008 6 artiklan 1 kohdan mukaisten tehtäviensä suorittamiseksi.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1).

6. Tiedot on säilytettävä keskustietokannassa, ja ne on annettava toimivaltaisten viranomaisten, ilma-alusten käyttäjien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja lentoaseman pitäjien saataville toiminnallisiin tarkoituksiin.

8 artikla

Toimintarajoitusten asettamista koskevat säännöt

1. Toimivaltaisten viranomaisten on ennen toimintarajoituksen asettamista annettava jäsenvaltioille, komissiolle ja asianomaisille osapuolille kuuden kuukauden pituinen varautumisaika, joka päättyy viimeistään kaksi kuukautta ennen kuin kyseisellä lentoasemalla asianomaisella aikataulukaudella käytettävistä, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93⁽¹⁾ 2 artiklan m alakohdassa määritellyistä lentojen lähtö- ja saapumisaikojen koordinoitiparametreista päätetään.

2. Edellä olevan 6 artiklan mukaisesti tehdyn arvioinnin jälkeen annettavaan ilmoitukseen on liitettävä 5 artiklan vaatimusten mukainen kirjallinen kertomus, jossa selitetään toimintarajoituksen asettamisen syyt, lentoasemalle asetettu meluntorjuntatavoite, tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarkastellut toimenpiteet sekä tarkasteltujen eri toimenpiteiden todennäköisen kustannustehokkuuden ja soveltuvin osin niiden rajatylittävien vaikutusten arviointi.

3. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan tarkistaa toimintarajoituksen asettamisen menettely kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona se vastaanottaa 1 kohdan mukaisen ilmoituksen. Jos komissio katsoo, että meluun liittyvän toimintarajoituksen asettamisessa ei noudateta tässä asetuksessa säädettyä menettelyä, se voi ilmoittaa asiasta asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle. Asianomaisen toimivaltaisen viranomaisen on tarkasteltava komission ilmoitusta ja ilmoitettava komissiolle aikomuksensa ennen toimintarajoituksen asettamista.

4. Jos toimintarajoitus koskee vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistamista tietyllä lentoasemalla, kyseisellä lentoasemalla ei, sen jälkeen kun 1 kohdassa tarkoitettun varautumisajan alkamisesta on kulunut kuusi kuukautta, saa sallia uusia palveluja, jotka johtaisivat vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten liikennetapahtumien lukumäärän kasvamiseen suuremmaksi kuin se oli edellisen vuoden vastaavana ajanjaksona. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimivaltaiset viranomaiset päättävät vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten liikennetapahtumien vähentämisen vuotuisesta osuudesta niiden ilma-alusten käyttäjien osalta, joihin rajoitus vaikuttaa kyseisellä lentoasemalla, ottaen huomioon ilma-alusten ikä ja koko lentokaluston koostumus. Tämä osuus ei saa olla yli 25 prosenttia kunkin kyseisellä lentoasemalla liikennöivän ilma-alusten käyttäjän vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten liikennetapahtumien määrästä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 5 artiklan 4 kohdan soveltamista.

9 artikla

Kehitysmaat

1. Kohtuuttomien taloudellisten vaikeuksien välttämiseksi toimivaltaiset viranomaiset voivat myöntää kehitysmaissa rekisteröidyille ilma-aluksille poikkeuksia vaatimukset niukasti täyttävälle ilma-aluksille asetetuista meluun liittyvistä toimintarajoituksista noudattaen täysin syrjimättömyyden periaatetta ja edellyttäen, että

a) tällaisille ilma-aluksille on myönnetty Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä 1 olevassa 3 luvussa määritetyn standardin mukainen meluhyväksyntä;

b) tällaisilla ilma-aluksilla on liikennöity unionissa tämän asetuksen voimaantuloa edeltävien viiden vuoden aikana;

c) ne on rekisteröity kyseisessä kehitysmaassa kyseisen viisivuotiskauden aikana; ja

d) niitä liikennöi edelleen kyseiseen maahan sijoittautunut luonnollinen tai oikeushenkilö.

2. Jos jäsenvaltio myöntää 1 kohdassa säädetyn poikkeuksen, sen on välittömästi ilmoitettava siitä muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ja komissiolle.

⁽¹⁾ Neuvoston asetukset (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

10 artikla

Poikkeukselliseen lentotoimintaan myönnettävät poikkeukset

Toimivaltaiset viranomaiset voivat tapauskohtaisesti sallia vastuulleen kuuluvilla lentoasemilla vaatimukset niukasti täytävillä ilma-aluksilla suoritettavat yksittäiset lentotapahtumat, joita ei tämän asetuksen perusteella muutoin voitaisi suorittaa.

Poikkeus saa koskea ainoastaan

- a) lentotoimintaa, joka on luonteeltaan niin poikkeuksellista, että väliaikaisen poikkeuksen epääminen olisi kohtuutonta, mukaan lukien humanitaariset avustuslennot; tai
- b) muutostöitä, korjauksia tai huoltoa varten muussa kuin kaupallisessa tarkoituksessa suoritettavia lentoja.

11 artikla

Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti

- a) edellä 5 artiklan 5 kohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädettyjen meluhyväksyntästandardien sekä 7 artiklan 1 kohdassa säädetyn tyyppihyväksyntämenettelyn teknisestä ajan tasalle saattamisesta;
- b) liitteessä I esitettyjen menetelmien ja indikaattorien teknisestä ajan tasalle saattamisesta.

Ajan tasalle saattamisen tarkoituksena on ottaa tarpeen mukaan huomioon asiaa koskeviin kansainvälisiin sääntöihin tehdyt muutokset.

12 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 13 päivästä kesäkuuta 2016 alkaen viiden vuoden ajaksi 11 artikkelissa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi peruuttaa 11 artikkelissa tarkoitettun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 11 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

*13 artikla***Tietojen antaminen ja asetuksen tarkistaminen**

Jäsenvaltioiden on pyynnöstä annettava komissiolle tietoja tämän asetuksen soveltamisesta.

Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta viimeistään 14 päivänä kesäkuuta 2021.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia tämän asetuksen tarkistamiseksi.

*14 artikla***Voimassa olevat toimintarajoitukset**

Meluun liittyvät toimintarajoitukset, jotka olivat käytössä jo ennen 13 päivää kesäkuuta 2016, pysyvät voimassa, kunnes toimivaltaiset viranomaiset päättävät tarkistaa niitä tämän asetuksen mukaisesti.

*15 artikla***Kumoaminen**

Kumotaan direktiivi 2002/30/EY 13 päivästä kesäkuuta 2016.

*16 artikla***Siirtymäsäännökset**

Sen estämättä, mitä tämän asetuksen 15 artiklassa säädetään, meluun liittyviä toimintarajoituksia, jotka hyväksytään 13 päivän kesäkuuta 2016 jälkeen, voidaan hyväksyä direktiivin 2002/30/EY mukaisesti, jos niiden hyväksymistä edeltävä kuulemisprosessi oli meneillään tämän asetuksen voimaantulopäivänä ja edellyttäen, että nämä rajoitukset hyväksytään viimeistään vuoden kuluttua tuosta päivästä.

*17 artikla***Voimaantulo**

Tämä asetus tulee voimaan 13 päivänä kesäkuuta 2016.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa 16 päivänä huhtikuuta 2014.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

M. SCHULZ

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

D. KOURKOULAS

LIITE I

LENTOASEMAN MELUOLOSUHTEIDEN ARVIOINTI

Menetelmät:

Toimivaltaiset viranomaiset varmistavat, että käytetään meluarviointimenetelmiä, jotka on laadittu Euroopan siviili-ilmailukonferenssin raportin N:o 29 ”Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports” (kolmas painos) mukaisesti.

Indikaattorit:

1. Lentoliikenteen meluvaikutusta kuvataan vähintään meluindikaattoreilla L_{den} ja L_{night} , jotka on määritelty ja laskettu direktiivin 2002/49/EY liitteen I mukaisesti.
2. Lisäksi voidaan käyttää muita meluindikaattoreita, joilla on objektiivinen perusta.

Melunhallintaa koskevat tiedot:

1. Nykytilanne
 - 1.1 Lentoaseman kuvaus, johon sisältyvät tiedot sen koosta, sijainnista, ympäristöstä sekä lentoliikenteen määrästä ja jakaumasta.
 - 1.2 Lentoasemalle mahdollisesti asetettujen ympäristötavoitteiden ja kansallisen toimintaympäristön kuvaus. Tähän sisältyy lentoasemalle asetettujen lentomelun torjuntatavoitteiden kuvaus.
 - 1.3 Yksityiskohtaiset tiedot asiaankuuluvien edeltävien vuosien melualueista, myös direktiivin 2002/49/EY liitteen II mukaisesti tehty arvio lentomelulle altistuvien ihmisten määrästä.
 - 1.4 Kuvaus nykyisistä ja suunnitelluista toimenpiteistä, joilla lentomelun hallintaan jo pyritään osana tasapainoista lähestymistapaa, ja niiden vaikutus meluolosuhteisiin ja osallisuus niissä, mainiten seuraavat:
 - 1.4.1 melun vähentäminen sen lähteellä:
 - a) tiedot nykyisestä ilma-aluskalustosta ja odotettavissa olevista teknologisista parannuksista;
 - b) yksittäiset ilma-aluskaluston uusimissuunnitelmat;
 - 1.4.2 maankäytön suunnittelu ja hallinta:
 - a) käytössä olevat suunnitteluvälineet, kuten kattava suunnittelu ja meluvyöhykkeet;
 - b) toteutetut meluhaittoja lieventävät toimenpiteet, kuten rakentamismääräykset, äänieristysohjelmat ja toimenpiteet meluherkkien alueiden käytön vähentämiseksi;
 - c) maankäyttötoimenpiteistä järjestettävä kuulemisprosessi;
 - d) asutuksen lentoaseman läheisyyteen leviämisen seuranta;
 - 1.4.3 melua vähentävät lentomenetelmät, siltä osin kuin ne eivät rajoita lentoaseman kapasiteettia:
 - a) meluntorjuntakiitoteiden käyttö;
 - b) melua vaimentavien reittien käyttö;

- c) melua vähentävien lentoonlähtö- ja lähestymismenetelmien käyttö;
- d) selvitys siitä, missä määrin näitä toimenpiteitä säännellään asetuksen (EU) N:o 691/2010 liitteessä I mainittujen ympäristöindikaattorien nojalla;

1.4.4 toimintarajoitukset:

- a) yleisten rajoitusten, kuten liikennetapahtumien enimmäismäärän tai melukiintiöiden käyttö;
- b) ilma-aluskohtaisten rajoitusten käyttö, kuten vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistaminen;
- c) osittaisten rajoitusten käyttö, jolloin päivällä ja yöllä sovelletaan eri toimenpiteitä;

1.4.5 käytössä olevat taloudelliset ohjauskeinot, kuten meluun liittyvät lentoasemamaksut.

2. Ennuste tilanteesta ilman uusia toimenpiteitä

- 2.1 Lentoasemalla mahdollisesti jo hyväksytyjen ja valmisteilla olevien kehityshankkeiden kuvaus, esimerkiksi kapasiteetin lisäys, kiitoteiden pidentäminen ja/tai terminaalien laajentaminen, lähestymisten ja lentoonlähtöjen lukumäärän ennustettu kehitys, ennakoitu liikenteen jakauma ja kasvuarvio sekä yksityiskohtainen selvitys siitä, miten kapasiteetin lisäys, kiitoteiden pidentäminen ja terminaalien laajentaminen sekä lentoratojen ja lähestymis- ja lentoonlähtöreittien muutokset vaikuttavat meluhaittoihin lentoaseman ympäristössä.
- 2.2 Jos lentoaseman kapasiteettia laajennetaan, kuvaus niistä hyödyistä, jotka saavutetaan annettaessa kyseinen lisäkapasiteetti myös laajemmin ilmailuverkoston ja alueen käyttöön.
- 2.3 Meluolosuhteisiin kohdistuvat vaikutukset, jos lisätoimenpiteitä ei toteuteta, ja niistä toimenpiteistä aiheutuvat vaikutukset, joita on jo suunniteltu parantamaan meluolosuhteita samalla ajanjaksolla.
- 2.4 Melualue-ennuste, johon sisältyy arvio lentomelulle todennäköisesti altistuvien henkilöiden määrästä ja jossa tehdään ero vanhojen asuinalueiden, hiljattain rakennettujen tai suunnitteilla olevien asuinalueiden sekä sellaisten suunnitteilla olevien asuinalueiden välillä, joille toimivaltaiset viranomaiset ovat jo myöntäneet luvan.
- 2.5 Arvio seurauksista ja mahdollisista kustannuksista, jos lisääntyvän melun torjumiseksi ei toteuteta toimia (jos melun odotetaan lisääntyvän).

3. Lisätoimenpiteiden arviointi

- 3.1 Hahmotelma käytettävissä olevista lisätoimenpiteistä ja niiden valinnan tärkeimmät syyt. Kuvaus jatkoanalyysiä varten valituista toimenpiteistä ja tiedot kustannustehokkuusanalyysin tuloksista, erityisesti kyseessä olevien toimenpiteiden käyttöönoton kustannuksista; niiden ihmisten määrä, joiden odotetaan hyötävän toimenpiteistä, ja aikataulu; yksittäisten toimenpiteiden vaikuttavuuden mukaan laadittu paremmuusjärjestys.
 - 3.2 Katsaus ehdotettujen toimenpiteiden mahdollisiin ympäristö- ja kilpailuvaikutuksiin, jotka kohdistuvat muihin lentoasemiin, lentotoiminnan harjoittajiin ja muihin asianomaisiin osapuoliin.
 - 3.3 Valitun vaihtoehdon valintaperusteet.
 - 3.4 Ei-tekninen tiivistelmä.
-

LIITE II

Meluun liittyvien toimintarajoitusten kustannustehokkuuden arviointi

Suunniteltujen meluun liittyvien toimintarajoitusten kustannustehokkuus arvioidaan ottaen huomioon seuraavat osatekijät mahdollisuuksien mukaan määrällisesti ilmaistuina:

- 1) suunniteltujen toimenpiteiden ennakoitu meluhyöty nyt ja tulevaisuudessa;
- 2) lentotoiminnan turvallisuus, myös kolmansille osapuolille aiheutuvat riskit;
- 3) lentoaseman kapasiteetti;
- 4) vaikutukset Euroopan ilmailuverkkoon.

Lisäksi toimivaltaiset viranomaiset voivat ottaa asianmukaisesti huomioon seuraavat tekijät:

- 1) lentoaseman läheisyydessä asuvien paikallisten asukkaiden terveys ja turvallisuus;
- 2) ympäristökestävyys, myös melun ja päästöjen keskinäinen riippuvuus;
- 3) suorat, välilliset ja katalyyttiset työllisyys- ja talousvaikutukset.

Komission lausuma direktiivin 2002/49/EY tarkistamisesta

Komissio keskustelee jäsenvaltioiden kanssa direktiivissä 2002/49/EY olevasta liitteestä II (melun laskentamenetelmät), jotta se voitaisiin hyväksyä lähikuukausina.

Komissio aikoo tarkistaa direktiivissä 2002/49/EY olevan liitteen III (terveyteen kohdistuvien vaikutusten arviointi, altistumis-vastekäyrät) WHO:n meneillään olevan työn perusteella, joka koskee menetelmiä terveyteen kohdistuvien melun vaikutusten arvioimiseksi.
