



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 1.12.2011
KOM(2011) 828 lopullinen

2011/0398 (COD)

[\[...\]](#)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten
asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä ja Euroopan
parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta**

{ SEK(2011) 1455 lopullinen }

{ SEK(2011) 1456 lopullinen }

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1. Ilma-alusten aiheuttama melu lentoasemilla ja niitä ympäröivillä alueilla on haitta yhä useammalle eurooppalaiselle – erityisesti öisin – kuten taulukosta 1 käy ilmi. Epätoivottujen vaikutusten lieventämiseksi tarvitaan näin ollen aktiivinen melunhallintastrategia. Tällaisessa melustrategiassa on kuitenkin huolellisesti luotava tasapaino haitasta kärsivien kansalaisten intressien ja muiden intressien välille ja otettava koko ilmailuverkostoon koituvat kerrannaisvaikutukset asianmukaisesti huomioon.

Taulukko 1: Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn ennusteet meluhaitasta kärsivien ihmisten määrästä Euroopassa (miljoonaa) – ilman merkittäviä toiminnallisia tai teknologisia parannuksia¹

Melutaso/Vuosi	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Toimintarajoitusten käyttöönottolla voi olla merkittäviä vaikutuksia liiketoimintaan ja liikenteen harjoittamiseen, koska se rajoittaa lentoasemille pääsyä. Niinpä meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamiseen johtavan prosessin olisi oltava johdonmukainen ja vankka ja perustua näyttöön, jotta se voisi saada kaikkien sidosryhmien hyväksynnän.
3. Varmistaakseen johdonmukaisen lähestymistavan meluntorjuntatoimenpiteiden soveltamiseen lentoasemilla ICAO on vahvistanut joukon periaatteita ja ohjeita, jotka muodostavat ns. tasapainoisen lähestymistavan melunhallintaan. Lähestymistapa kannustaa ICAOn sopimuspuolina olevia valtioita
 - lieventämään lentomeluhaittoja valitsemalla seuraavien toimenpiteiden optimaalinen paikallinen yhdistelmä: 1) melun vähentäminen sen lähteellä (käyttämällä hiljaisempia ilma-aluksia), 2) paras mahdollinen maankäyttö (lentoasemia ympäröivien alueiden suunnittelu ja hallinta), 3) toiminnallisten meluntorjuntamenetelmien (tiettyjen kiitoratojen, reittien tai menettelyjen käyttö) käyttöönotto ja 4) meluun liittyvien toimintarajoitusten asettaminen (kuten yölentokielto tai meluisimpien ilma-alusten vaihteittainen käytöstä poistaminen);
 - valitsemaan kustannustehokkaimman toimenpidevalikoiman;
 - jättämään meluun liittyvät toimintarajoitukset asettamatta, paitsi jos toimivaltainen viranomainen pystyy tutkimusten ja kuulemisten pohjalta

¹ Lähde: CAEP/8 – *Information Paper 8* – ilmaistuna keskimääräisinä päivä-yö-melutasoina (DNL) – perusskenaario ilman merkittäviä teknologisia tai toiminnallisia parannuksia – ICAOn Euroopan alue.

määrittämään, että meluongelma on olemassa ja toimintarajoitus on kustannustehokas tapa ratkaista se.

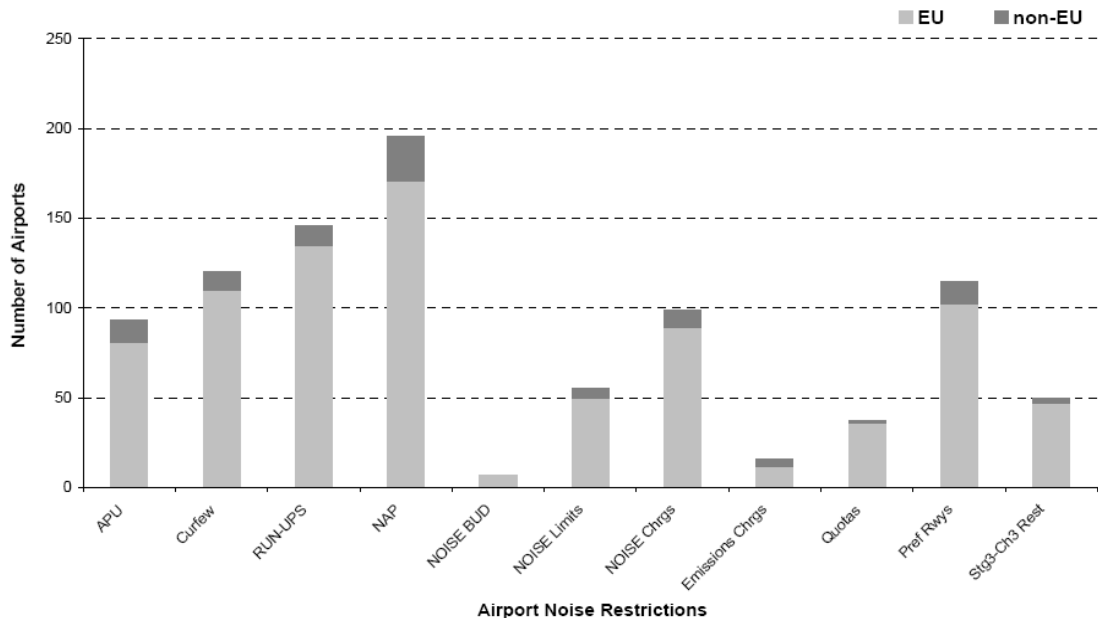
4. Tällä asetuksella pyritään soveltamaan tasapainoiseen lähestymistapaan sisältyviä meluun liittyviä toimintarajoituksia johdonmukaisesti EU:ssa, minkä odotetaan huomattavasti pienentävän kansainvälisten kiistojen riskiä tapauksissa, joissa unionin lentoasemien meluntorjuntatoimenpiteet vaikuttaisivat kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin. Lisäksi toimivaltaisten viranomaisten on helpompi vaiheittain poistaa meluisimmat ilma-alukset aluskannasta. Ehdotetulla asetuksella kumotaan direktiivi 2002/30/EY, jonka avulla saatiin ratkaistua kansainvälinen kiista ja jolla vahvistettiin ensimmäiset vaiheet melunhallintapolitiikan yhdenmukaistamisessa ja ratkaistiin sen ajan meluisimpiin ilma-aluksiin liittynyt ongelma. Säädöstä on kuitenkin mukautettava ilmailujärjestelmän nykyvaatimuksiin ja meluongelman kasvuun.
5. Tällä asetuksella varmistetaan, että melunarviointiprosessista tulee nykyistä vankempi. Arviointiprosessin kaikkia vaiheita selvennetään, jotta voidaan varmistaa tasapainoisen lähestymistavan johdonmukainen soveltaminen kaikkialla unionissa. Tässä ehdotuksessa ei kuitenkaan säädetä melua koskevista laatutavoitteista, jotka jatkossakin johdetaan voimassa olevien kansallisten ja paikallisten sääntöjen pohjalta. Sen sijaan sillä pyritään luomaan järjestelmä, joka helpottaa tällaisten melua koskevien laatutavoitteiden saavuttamista kustannustehokkaimmalla tavalla.
6. EU tukee aktiivisesti ilma-alusten uusien melustandardien laadintaa ICAOn tasolla ja investoi uuteen teknologiaan puiteohjelmien ja Clean Sky -hankkeen² kautta. Maankäytön suunnittelu ja siihen liittyvät äänieristys- ja korvausohjelmat kuuluvat kuitenkin kansallisen tai paikallisen toimivallan alaan.
7. Kaikilla lentoasemilla käytetään toiminnallisten torjuntamenetelmien eri muotoja: melun kannalta parhaiksi katsotut reitit (ilma-alukset lentävät esimerkiksi harvimmin asuttujen alueiden yli), työntövoiman hallinta (mitä enemmän työntövoimaa, sen enemmän melua syntyy mutta sen jyrkemmässä kulmassa ilma-alus voi nousta ilmaan) tai erityistoimenpiteet maan päällä (esim. tiettyjen rullaus- tai kiitoteiden käyttö). EU osallistuu toimiin yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan lainsäädännön kautta, jolla pyritään asettamaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille ympäristösuojelua koskevat suorituskykytavoitteet, ja siihen liittyvien tutkimusohjelmien (SESAR ja Clean Sky) kautta.
8. Kuten kaaviosta 1 käy ilmi, Euroopan lentoasemilla ensisijaisesti sovellettavat toimenpiteet ovat meluhaittojen vähentämismenetelmiä. Toimintarajoituksia käytetään kuitenkin myös usein. Tätä kertomusta varten arvioituilla 224:llä EU:n lentoasemalla³ on otettu käyttöön seuraavat rajoitukset: 116 yölentokieltoa⁴, 52

² Yhteinen teknologia-aloite Clean Sky on yksi Euroopan kaikkien aikojen suurimmista tutkimushankkeista. Sen budjetin on arvioitu vuosina 2008–2013 olevan 1,6 miljardia euroa, jonka Euroopan komissio ja teollisuus maksavat yhtä suurin osuuksin.

³ Lentoasemien melurajoituksia koskeva Boeingin tietokanta 'Airports with Noise Restrictions' on julkisesti saatavilla Internet-osoitteessa: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Vaikka direktiivi kattaa nykyisin ainoastaan 69 lentoasemaa, sitä aletaan soveltaa yhä useampiin lentoasemiin, koska liikenteen ennustetaan tulevaisuudessa kasvavan. Tästä syystä esitetään katsaus 224 lentoasemaan.

melurajaa, 51 'Chapter 3' -melustandardin mukaista ilma-aluskohtaista rajoitusta, 38 melukiintiötä ja 7 melubudjettia.

Kaavio 1: Katsaus lentoasemilla nykyisin sovellettaviin meluun liittyviin rajoituksiin Euroopassa (EU ja muut)



Lähde: Boeing Database

Huom.:

APU: apuvoimalaitteiden käytön sääntely (moottoreiden käynnistämiseksi);

NAP: melua koskeva toimintasuunnitelma;

Stg3-Ch3: vain ICAOn asiaa koskevan liitteen kolmannessa luvussa kuvattujen ICAOn vanhojen melustandardien mukaisten meluisimpien ilma-alusten vaiheittainen käytöstä poistaminen.

- **Meluun liittyviä toimintarajoituksia koskevat EU-säännökset**

9. Tällä ehdotuksella pyritään vahvistamaan ICAOn tasapainoisen lähestymistavan peruslogiikkaa lujittamalla sen osien välistä yhteyttä ja selkiyttämällä päätöksentekoprosessin eri vaiheita toimintarajoituksia harkittaessa.
10. Kustannustehokkaimmat, kullekin lentoasemalle räätälöidyt ratkaisut löytyvät soveltamalla lähestymistapaa johdonmukaisesti. Arviointimenetelmässä otetaan myös asianmukaisesti huomioon meluhaittojen lieventämistoimenpiteiden verkonlaajuiset vaikutukset.
11. Nykyiset säännöt kattavat noin 70 eurooppalaista lentoasemaa, joilla suoritetaan kalenterivuositain yli 50 000 siviilikäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden lentotapahtumaa vuodessa.

⁴ Yölentokielloilla rajoitetaan liikenteen harjoittamista tietyinä ajankohtana (meluun liittyvä liikenteen rajoittaminen).

- **Johdonmukaisuus suhteessa unionin siviili-ilmailupolitiikkaan ja muihin tavoitteisiin**

12. Tämä aloite on johdonmukainen suhteessa muihin eurooppalaisen ilmailupolitiikan osa-alueisiin ja ympäristöpolitiikkaan.
13. Euroopan ilmailuteollisuuden olisi kasvettava kestäväällä tavalla, jolla sen taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristönäkökohdat ovat tarkoituksenmukaisessa tasapainossa. Meluhaittojen lieventämistoimenpiteet voivat huomattavasti vaikuttaa ilmailuverkoston kapasiteettiin sekä maassa että ilmassa. Ehdotuksella varmistetaan meluun liittyvien toimien, lentoasemakapasiteetin ja yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyvien lentotehokkuusvaatimusten välinen ristiriidattomuus sekä ilmaliikenteen hallinnan suorituskykyasetuksen täytäntöönpano. Ehdotuksessa noudatetaan portilta portille -lähestymistavan logiikkaa.
14. Ehdotus edistää osaltaan kansallisten lentoliikenteen melua koskevien toimintasuunnitelmien toteuttamista. Jäsenvaltioiden on laadittava tällaiset suunnitelmat direktiivin 2002/49/EY nojalla.

2. KUULEMISET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

- **Intressitahojen kuuleminen**

Kuulemismenettely, tärkeimmät kohderyhmät ja yleiskuvaus vastaajista

15. Ilmailun aiheuttamasta melusta eniten kärsivä sidosryhmä ovat lentoasemien lähistöllä asuvat ihmiset, joita paikallisyhteisöryhmät edustavat, lentoasemat, ilma-alusoperaattorit (joiden erikoisalana on lentorahti), ilma-alusten valmistajat, paikallisviranomaiset (mukaan luettuina suunnitteluviranomaiset, jotka edustavat myös laajempia taloudellisia intressejä) ja riippumattomat meluneuvostot. Näitä sidosryhmiä kuultiin laajalti seuraavissa yhteyksissä:
 - ulkoinen konsultti kokosi vuonna 2007 vastauksia kyselylomakkeisiin ja suoritti haastatteluja useiden sidosryhmien kanssa direktiivin 2002/30/EY täytäntöönpanosta;
 - komissio järjesti vuonna 2008 avoimen kuulemisen siitä, miten tulisi edetä direktiivin muuttamiseksi;
 - kaikkiin siihen asti kuulemisprosessiin osallistuneisiin sidosryhmiin otettiin yhteyttä vuonna 2010 ja sidosryhmien kirjoa laajennettiin.

Tiivistelmä vastauksista

16. Jäsenvaltiot korostivat tarvetta säilyttää joustavuus meluongelmien arvioinnissa, säätää siirtymäjärjestelyistä, välttää päällekkäistä työtä (esim. ympäristövaikutusten arviointeja voi käyttää uudelleen) ja hienosäätää direktiivien 2002/30/EY ja 2002/49/EY välistä suhdetta, jotta sama arviointi riittää molempien vaatimuksiin. Ne korostivat myös, että menetelmien käyttöä ja toimenpiteitä on tarkasteltava kansainvälisestä näkökulmasta.

17. Paikallisyhteisöryhmien edustaja Aviation Environment Federation -liitto, joka edustaa melu- ja ympäristöasioihin keskittyviä toimintaryhmiä Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Ranskassa ja Saksassa, korosti tarvetta säännellä asianmukaisesti (eli ei vain suuntaviivoja laatimalla) meluntorjunnan raja-arvojen pohjalta, toimintarajoitusten tärkeyttä meluhaittilanteen parantamisessa, kannustimia meluisimpien ilma-alusten korvaamiseen ja vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten määritelmän laajentamista todellisen vaikutuksen aikaansaamiseksi.
18. Lentoliikenteen harjoittajien⁵ eli perinteisiä lentoyhtiöitä edustavan Association of European Airlines -liiton ja European Express Association -liiton mielestä olisi noudatettava ICAOn tasapainoisen lähestymistavan periaatteita asianmukaisesti (lentoasemakohtaisesti), toimintarajoituksia olisi käytettävä lieventämään yksilöityjä meluongelmia ja vasta viimeisenä keinona, kaikkein kustannustehokkaimmat toimenpiteet voitaisiin toteuttaa menetelmän avulla ja maankäytön suunnittelu olisi integroitava toimintarajoituksia koskeviin päätöksiin. Lentoliikenteen harjoittajat pyysivät myös direktiivin selventämistä ja toistivat kantansa tarpeesta harkita niukasti vaatimukset täyttävien ilma-alusten määritelmän muuttamista, jotta markkinoiden vääristymät voitaisiin välttää. Jos sääntelytoimet katsottaisiin tarpeellisiksi, lentoyhtiöiden mielestä asetus olisi parempi kuin direktiivi.
19. ACIn edustamat lentoasemat⁶ painottivat, että olisi hyödynnettävä tasapainoisen lähestymistavan kaikkia toimenpiteitä ja että niukasti vaatimukset täyttävien ilma-alusten määritelmää on varaa laajentaa.
20. Riippumaton ranskalainen meluneuvosto (ACNUSA)⁷ puolsi niukasti vaatimukset täyttävien ilma-alusten määritelmän laajentamista, melulle alttiiden väestönsien tuntemukset aidosti huomioon ottavien parametrien käyttöä, lentomelun mallintamisen parantamista ja meluttomien toimintatapojen, kuten vakioliukumenetelmän (*continuous descent approach*), nykyistä järjestelmällisempää käyttöä.
21. Ilmailuteollisuus on erityisesti mukana uusien melustandardien laadinnassa ICAOn teknisissä työryhmissä. Teollisuus painottaa tarvetta tarkastella keskinäisiä riippuvuuksia mahdollisesti ristiriitaisten tavoitteiden välillä. Tällaisia ristiriitoja voi liittyä melun ja CO₂:n vähentämiseen, pitkän aikavälin standardikehitykseen (asetettavien standardien on aina oltava teknisesti toteutuskelpoisia) ja aluskannan arvoon ilma-aluksen elinkaaren ajan. Toimenpiteillä ei saisi vaikuttaa kilpailuun.
22. Lentoasemien alueellisen konferenssin (Airports Regions Conference) edustamat paikallisviranomaiset, jotka suurelta osin vastaavat maankäytöstä, korostivat lähestymistapaansa alueen ympäristökapasiteetin näkökulmasta, johon sisältyvät maankäytön suunnittelu, tarkoituksenmukaisten indikaattorien käyttö, välitysprosessi

⁵ Vaikka kyseessä on AEA:n lausunto, sen kanta edustanee kaikkia muitakin lentoliikenteen harjoittajia (alueellisten lentoyhtiöiden ERAa, tilauslentoyhtiöiden IACAa ja halpalentoyhtiöiden ELFAAa), koska vaikutukset niihin ovat pitkälti samanlaiset. IACAn lentoyhtiöt saattavat harjoittaa suhteessa enemmän yölentoja.

⁶ Lentoasemien kansainvälisellä neuvostolla ACIlla (Airports Council International) on erityinen tätä asiaa käsittelevä työryhmä.

⁷ ACNUSA (yhdessä vallonialaisen sisarjärjestönsä kanssa) on viranomaisista ja lentoasemista riippumaton (neuvoa-antava) foorumi, jolla käsitellään meluhaittoja.

ja tarve integroida ympäristömeludirektiivin ja lentomeludirektiivin (2002/30/EY) vaatimukset.

23. Kaiken kaikkiaan ehdotukset ovat yleisesti ottaen lähellä kuulemiskierroksella esitettyjä kantoja. Virallisissa ehdotuksissa painotetaan meluhaittoja lieventävien eri toimenpiteiden välistä riippuvuutta: meluun perustuvia toimintarajoituksia ei pitäisi tarkastella ensimmäisenä vaihtoehtona, mutta jos ne ovat tarpeen, ne olisi nähtävä tärkeänä täydentävänä osana kustannustehokkaiden toimenpiteiden yhdistelmää. Niukasti vaatimukset täyttävien ilma-alusten määritelmää tiukennetaan, jotta toimivaltaisilla viranomaisilla olisi jälleen käytettävissään tehokas meluhaittoja lieventävä väline.

- **Asiantuntijatiedon käyttö**

Lähteenä olleet tieteenalat ja asiantuntemuksen alat

24. Tämän uudelleentarkastelun vaikutusten määrälliseksi ja laadulliseksi analysoimiseksi tehtiin yleinen taustaselvitys. Lisäksi Eurocontrolilta on saatu tuoretta yksityiskohtaista tietoa 'niukasti vaatimukset täyttävien ilma-alusten' suorittamien lentojen määrästä.

Käytetty menettely

25. Konsultti järjesti pääosin eri sidosryhmien kanssa tehtyihin haastatteluihin perustuvan laajan kuulemisen sekä toteutti työpöytätyöskentelyn. Lisäksi Eurocontrol toimitti asiaankuuluvista tietovarastoista ajantasaista tietoa.

Tiivistelmä saaduista ja huomioon otetuista asiantuntijalausunnoista

26. Tärkeimmät päätelmät olivat, ettei direktiivi yhtenäistänyt päätöksentekoprosessia niin tehokkaasti kuin toivottiin, vaikka sen tunnustetaankin ratkaisseen kansainvälisen kiistan⁸ ja tuoneen EU:n toimivaltaa toimintarajoituskysymykseen. Direktiivi on tarpeen saattaa ajan tasalle, jotta otettaisiin huomioon ilma-aluskannan muuttuminen, lujitettaisiin tasapainoisen lähestymistavan eri osatekijöiden välisiä yhteyksiä ja saataisiin uusia melunhallintaa koskevia oikeudellisia välineitä, kuten ympäristömeludirektiivi (2002/49/EY), uusien melustandardien kehittäminen tai yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyvä suorituskäytäntöasetus.

Asiantuntijalausuntojen julkistaminen

27. Koko tutkimusraportti on julkaistu liikenteen pääosaston (MOVE) Internet-sivuilla.

3. EHDOTUKSEEN LIITTYVÄT OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

- **Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus**

28. Ehdotus koskee uutta asetusta, jolla korvataan direktiivi 2002/30/EY. Asetuksella selvennetään ja täydennetään mainitun direktiivin vaatimuksia.

⁸ Euroopan valtioita uhattiin virallisella valituksella ICAOon.

1. Tavoitteiden erittely tasapainoisen lähestymistavan muiden osatekijöiden ja muiden lentomelunhallintavälineiden välisten yhteyksien korostamiseksi
2. Vastuualueiden jakamisen määrittely
3. Melunhallinnan yleisten vaatimusten luettelo
4. Yksityiskohtaisten lisätietojen antaminen melun arviointiprosessista
5. Kuultavien sidosryhmien erittely
6. Tietojen ja metodien yhdenmukaistaminen
7. Ilmoitus- ja käyttöönottovaatimusten erittely
8. Komitologiamenettelyn käytön mahdollistaminen melustandardien mukauttamisessa uuteen teknologiseen kehitykseen
- 9 Toimivaltaisille viranomaisille annettava tuki

- **Oikeusperusta**

Ehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohtaan.

- **Toissijaisuusperiaate**

29. Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan. Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla jäsenvaltioiden toimiessa yksin.
30. Ehdotuksen tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin unionin toimilla seuraavista syistä:
31. Kun meluun liittyviä toimintarajoituksia koskeva lähestymistapa yhdenmukaistetaan osana Euroopan lentoasemien melunhallintaprosessia, parannetaan osaltaan lentoliikenteen ympäristötehokkuutta ja luodaan lentoyhtiöille ja lentoasemaoperaattoreille helpommin ennustettavissa oleva toimintaympäristö. Lisäksi arviointien yhdenmukaistaminen vähentää riskiä, että lentoasemien välinen tai lentoyhtiöiden välinen kilpailu vääristyy tai toteutetaan huonoja käytäntöjä. Tällä voi olla vaikutusta paitsi asianomaisen lentoaseman kapasiteettiin myös koko ilmailuverkoston tehokkuuteen.
32. Tällaisella lähestymistavalla saadaan kustannustehokkaampia ratkaisuja ympäristöongelmiin lentoasemien ympärillä ja vältetään luontaisesti kansainvälisessä verkostossa liikennöiville lentoliikenteenharjoittajille asetettavien erilaisten meluvaatimusten tilkkutäkki.

- **Suhteellisuusperiaate**

33. Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Vaikka asetuksella yhdenmukaistetaan noudatettava menetelmä tiukasti, siinä sallitaan jäsenvaltioiden

ottaa huomioon lentoasemakohtaiset tilanteet ja kehittää tarkoituksenmukaiset ratkaisut meluongelmaan lentoasemakohtaisesti. Ehdotukset eivät muuta toivottuja ympäristötavoitteita eivätkä toteutettuja konkreettisia toimenpiteitä.

- **Sääntelytavan valinta**

34. Ehdotettu väline: asetus.

35. Muut sääntelytavat eivät soveltuisi seuraavista syistä:

- Asetuksen kohteena on melun arviointimenetelmä. Vain asetuksella voidaan taata menetelmän yhdenmukaistaminen kokonaisuudessaan.
- Ehdotettu arviointimenetelmä on riittävän joustava kaikenlaisia lentoasematilanteita varten. Sillä ei vaikuteta suojelun tasoon, jonka jäsenvaltiot haluavat taata kansalaisilleen, eikä kustannustehokkaiden toimenpiteiden konkreettiseen valintaan.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

36. Ehdotuksella ei ole lisävaikutuksia unionin talousarvioon. Tarkistusoikeyteen liittyvät kustannukset eivät aiheuta lisäkustannuksia verrattuna voimassa olevan lainsäädännön valvontaan liittyvään nykyiseen rahoitustaakkaan edes komiteakokouksien korvausten osalta. Meluhyväksyntätietoja varten on jo olemassa tietokannat. Ehdotuksessa otetaan käyttöön muodollisemmat viitteet varmistamaan tietojen laatu ja saatavuus. Ehdotus on erottamaton osa muilla alueilla melunhallinnan alalla jo tehtävää työtä, johon liittyy talousarviovaroja. Tällaista työtä tehdään muun muassa ICAOssa (tiukkojen melurajoitusten kehittäminen), yhtenäistä ilmatilaa koskevan aloitteen yhteydessä ja SESAR-hankkeessa.

5. LISÄTIEDOT

- **Euroopan talousalue**

37. Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa asiaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten
asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä ja Euroopan
parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta**

Euroopan parlamentti ja neuvosto, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen¹,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,

noudattavat tavallista lainsäätämisyhteistyötä⁴,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yksi yhteisen liikennepolitiikan päätavoitteista on kestävä kehitys. Se edellyttää yhdenmukaista lähestymistapaa, jolla pyritään varmistamaan sekä unionin 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) Monet EU:n kansalaiset ovat alttiina korkealle melutasolle, jolla voi olla haitallisia terveysvaikutuksia. Kun meluisimmat ilma-alukset on poistettu käytöstä meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 26 päivänä maaliskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY⁵ ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos 1988) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä 12 päivänä joulukuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

³ EUVL C , , s. .

⁴ EUVL C , , s. .

⁵ EYVL L 85, 28.3.2002, s. 40.

2006/93/EY⁶ mukaisesti, tilanne on tarpeen saattaa ajan tasalle uusilla toimenpiteillä, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat käsitellä meluisimpien ilma-alusten ongelmaa parantaakseen meluolosuhteita unionin lentoasemien ympärillä melunhallinnan tasapainoista lähestymistapaa koskevien kansainvälisten puitteiden mukaisesti.

- (4) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn päätöslauselmassa A33/7 esitetään melunhallintaa koskeva tasapainoisen lähestymistavan konsepti ja vahvistetaan johdonmukainen menetelmä ilma-alusmelun vähentämiseksi. ICAOn tasapainoisen lähestymistavan olisi oltava maailmanlaajuisen ilmailualan melunhallintaa koskevan sääntelyn perusta. 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 voitaneen huomattavasti vähentää kansainvälisten kiistojen riskiä tapauksissa, joissa meluun liittyvät toimintarajoitukset vaikuttavat kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin.
- (5) Melun rajoittamisesta EU:n lentoasemilla annetussa komission kertomuksessa neuvostolle ja Euroopan parlamentille⁷ osoitettiin tarve selventää direktiivin tekstissä vastuujakoa ja osapuolten täsmällisiä velvoitteita ja oikeuksia melun arviointiprosessissa sen varmistamiseksi, että toteutetaan kustannustehokkaita toimenpiteitä meluntorjuntatavoitteisiin pääsemiseksi.
- (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. Koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tavoitteita, jotka saavutetaan tehokkaammin unionin toimilla, joilla toimintarajoitusten asettamista koskevia sääntöjä yhdenmukaistetaan osana melunhallintaprosessia, unioni voi hyväksyä toimenpiteitä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Tällaisessa menetelmässä ei aseteta pakollisia melua koskevia laatutavoitteita, joista säädetään jatkossakin direktiivissä 2002/49/EY, eikä muita unionin, kansallisia tai paikallisia sääntöjä, eikä sillä rajoiteta konkreettisten toimenpiteiden valintaa.
- (7) Meluarviointeja olisi tehtävä säännöllisesti, mutta tällaisten arviointien tulisi johtaa uusiin meluntorjuntatoimenpiteisiin ainoastaan silloin, kun meluntorjuntatavoitteita ei saavuteta voimassa olevilla meluhaittojen lieventämistoimilla.
- (8) Kustannushyötyanalyysissa 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.

⁶ EUVL L 374, 27.12.2006, s. 1.

⁷ KOM(2008) 66.

- (9) Meluhaittojen lieventämistoimenpiteet on tärkeää keskeyttää, jos niin voidaan välttää epätoivottuja vaikutuksia ilmailun turvallisuuteen, lentoasemakapasiteettiin ja kilpailuun. Vaikka meluun liittyviä toimintarajoituksia koskeva muutoksenhakumenettely voi liittyä meluntorjuntatavoitteisiin, arviointimenetelmiin ja kustannustehokkaiden toimenpiteiden valintaan, menettelyllä ei voida keskeyttää niiden täytäntöönpanoa. **Komission olisi näin ollen voitava hyvissä ajoin ennen toimenpiteiden täytäntöönpanoa käyttää tarkastusoikeutta ja keskeyttää toimenpiteet, joilla katsotaan olevan ei-toivottuja tai peruuttamattomia seurauksia.** Keskeytysten tulisi olla kestoiltaan rajallisia.
- (10) Meluarvioinneissa olisi käytettävä pohjana jo olemassa olevaa tietoa ja varmistettava, että tällainen tieto on luotettavaa ja toimivaltaisten viranomaisten ja sidosryhmien saatavilla. Toimivaltaisten viranomaisten olisi luotava seurantaan ja noudattamisen valvontaan tarvittavat välineet.
- (11) Joissakin jäsenvaltioissa on päätetty meluun liittyvistä toimintarajoituksista kansallisesti tunnustettuihin melumenetelmiin perustuvan kansallisen lainsäädännön mukaisesti, joka ei välttämättä (vielä) ole täysin linjassa Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) siviili-ilmailun lentoasemia ympäröivien melualueiden laskentaan liittyviä standardimenetelmiä käsittelevän yleisesti hyväksytyn asiakirjan nro 29 mukaisia ja jossa ei käytetä kansainvälisesti tunnustettuja ilma-alusten melutasotietoja. Toimintarajoituksen tehokkuus ja toimivuus sekä sen toimintasuunnitelman tehokkuus ja toimivuus, jonka mukaisesti toimintarajoitus on asetettu, olisi kuitenkin arvioitava mainitussa ECAC-asiakirjassa nro 29 ja ICAOn tasapainoisessa lähestymistavassa vahvistettujen menetelmien mukaisesti. Jäsenvaltioiden olisikin muutettava kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä toimintarajoituksista tehtäviä arviointeja siten, että ne ovat kokonaisuudessaan ECAC-asiakirjan nro 29 mukaiset.
- (12) Melutietojen keskittämällä vähennettäisiin huomattavasti sekä ilma-alusten että lentoasemien operaattoreiden hallinnollista taakkaa. Nykyisin tällaista tietoa tarjotaan ja hallinnoidaan yksittäisten lentoasemien tasolla. Tällaiset tiedot on asetettava niiden saataville toimintatarkoituksia varten. On tärkeää käyttää Euroopan lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'lentoturvallisuusvirasto', melutasohyväksyntää koskevaa tietokantaa validointivälineenä Euroopan lennonvarmistusjärjestön, jäljempänä 'Eurocontrol', yksittäisiä lentoja koskevien tietojen kanssa. Tällaisia tietoja pyydetään nykyisin järjestelmällisesti ilmaliikennevirtojen keskitetyn hallinnan tarpeita varten, mutta ne on tarpeen yksilöidä myös tämän asetuksen ja ilmaliikenteen hallinnan suorituskykyasetuksen tarpeita varten. Validoitujen mallinnustietojen helppo saatavuus parantaisi yksittäisten lentoasemien melualueiden kartoituksen ja toimintapoliittisten päätösten tueksi tehtävän strategisen kartoituksen laatua.
- (13) Jotta otettaisiin 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 tässä asetuksessa tarkoitettut ilma-alusten melustandardit ja viittaukset niihin liittyviin hyväksymismenetelmiin säännöllisesti ajan tasalle, muutetaan vaatimukset niukasti täyttävän ilma-aluksen ja siviili-ilmailukäytössä olevan ilma-aluksen määritelmiä ja saatetaan ajan tasalle viittaukset melualueiden laskentamenetelmiin. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi

delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että Euroopan parlamentti ja neuvosto saavat tarvittavat asiakirjat yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

- (14) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁸ mukaisesti.
- (15) Neuvoa-antavaa menettelyä olisi käytettävä hyväksyttäessä täytäntöönpanopäätöksiä siitä, voivatko toimintarajoitusten käyttöönottoa suunnittelevat jäsenvaltiot edetä tällaisessa käyttöönotossa silloin, kun komissio on keskeyttänyt kyseiset toimintarajoitukset; kyseisten päätösten soveltamisala on rajallinen.
- (16) Ottaen huomioon, että meluarviointimenetelmiä on tarpeen soveltaa EU:n ilmailumarkkinoilla johdonmukaisesti, tässä asetuksessa vahvistetaan meluun liittyviä toimintarajoituksia koskevat yhteiset säännöt. Direktiivi 2002/30/EY olisi näin ollen kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde, tavoitteet ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan tasapainoisen lähestymistavan mukaiset säännöt meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamiselle johdonmukaisella tavalla lentoasemakohtaisesti, jotta meluolosuhteiden parantaminen helpottuisi ja lentomelun haittavaikutuksille altistuvien ihmisten määrää voitaisiin merkittävästi vähentää.
2. Tämän asetuksen tavoitteena on
 - (a) helpottaa unionin, kansallisissa ja paikallisissa säännöissä vahvistettujen tiettyjen meluntorjuntaa koskevien ympäristötavoitteiden saavuttamista ja arvioida niiden ja muiden ympäristötavoitteiden välistä riippuvuutta yksittäisten lentoasemien tasolla;
 - (b) mahdollistaa meluhaittojen kustannustehokkaimpien lieventämistoimenpiteiden valinta 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 sotavoimien, tullin, poliisin eikä muiden vastaavien palvelujen tuottamisessa käytettäviin ilma-aluksiin.

⁸ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- (1) 'lentoasemalla' lentoasemaa, jolla suoritetaan yli 50 000 siviili-ilmailun liikennetapahtumaa (nousua tai laskua) kalenterivuoden aikana ottaen huomioon tapahtumien keskimääräinen lukumäärä kolmen meluarviointia edeltävän kalenterivuoden aikana;
- (2) 'tasapainoisella lähestymistavalla' menetelmää, jossa käytettävissä olevia eri toimenpiteitä, jotka ovat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu ja hallinta, melua vähentävät lentomenetelmät ja toimintarajoitukset, tarkastellaan johdonmukaisella tavalla ja pyritään käsittelemään meluongelmaa kustannustehokkaimmalla tavalla lentoasemakohtaisesti;
- (3) 'ilma-aluksella' kiinteäsiipistä ilma-alusta, jonka suurin sallittu lentoonlähtöpaino on vähintään 34 000 kiloa tai joka kuuluu lentokonetyyppiin, jonka suurin sallittu matkustajapaikkamäärä henkilöstölle varattuja istuinpaikkoja lukuun ottamatta on yli 19;
- (4) 'vaatimukset niukasti täyttävällä ilma-aluksella' ilma-alusta, joka on kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (Chicagon yleissopimus) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määriteltyjen melurajojen mukainen siten, että yhteenlaskettu marginaali on enintään kymmenen desibeliä tehollista meluisuutta (10 EPNdB); 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 4 luvussa määritellyssä kolmessa vertailumittauspisteessä;
- (5) 'meluun liittyvällä toimella' kaikkia toimenpiteitä, jotka vaikuttavat lentoasemia ympäröiviin meluolosuhteisiin ja joihin sovelletaan ICAOn tasapainoista lähestymistapaa, mukaan luettuina muut toimet, jotka eivät liity 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 poistamaan käytöstä vaatimukset niukasti täyttävät ilma-alukset tietyillä lentoasemilla, sekä luonteeltaan osittaiset toimintarajoitukset, joilla vaikutetaan siviilikäytössä olevien ilma-alusten toimintaan ajankohdan mukaan.

3 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset, joiden vastuulla on hyväksyä toimintarajoituksiin liittyviä toimenpiteitä, sekä muutoksenhakuelin.
2. Toimivaltaisten viranomaisten ja muutoksenhakuelimen on oltava riippumattomia kaikista organisaatioista, joihin meluun liittyvät toimet voivat vaikuttaa.
3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle 1 kohdassa tarkoitettujen nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten ja muutoksenhakuelimen nimet ja osoitteet.

4 artikla

Lentomelun hallintaa koskevat yleiset säännöt

1. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä tasapainoinen lähestymistapa lentomelun hallintaan. Tässä tarkoituksessa niiden on:
 - a) arvioitava yksittäisten lentoasemien meluolosuhteet;
 - b) määriteltävä meluntorjuntaan liittyvä ympäristötavoite;
 - c) yksilöitävä käytettävissä olevat toimenpiteet meluvaikutusten vähentämiseksi;
 - d) arvioitava käytettävissä olevien toimenpiteiden todennäköinen kustannustehokkuus;
 - e) valittava toimenpiteet;
 - f) kuultava sidosryhmiä aiotuista toimista avoimella tavalla;
 - g) päätettävä toimenpiteistä ja tehtävä niistä riittävät ilmoitukset;
 - h) toteutettava toimenpiteet; ja
 - i) hoidettava kiistojen ratkaiseminen.
2. Jäsenvaltioiden on meluun liittyviin toimiin ryhtyessään tarkasteltava seuraavaa joukkoa käytettävissä olevia toimenpiteitä päättääkseen, mikä toimenpideyhdistelmä on kustannustehokkain:
 - a) ennustettavissa oleva vaikutus, kun ilma-alusmelua vähennetään sen lähteellä;
 - b) maankäytön suunnittelu ja hallinta;
 - c) melua vähentävät lentomenetelmät;
 - d) toimintarajoitukset, mutta ei ensimmäisenä keinona.

Käytettävissä oleviin toimenpiteisiin voi sisältyä vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistaminen, jos se katsotaan tarpeelliseksi.

3. Jäsenvaltiot voivat tasapainoisessa lähestymistavassa eriyttää meluhaittojen lieventämistoimenpiteitä ilma-alustyyppin, kiitoteiden käytön ja/tai ajanjakson mukaan.
4. Rajoittamatta 3 kohdan soveltamista vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistamiseen liittyvät toimintarajoitukset eivät saa koskea siviilikäytössä olevia, ääntä hitaammin lentäviä ilma-aluksia, jotka ovat joko alkuperäisen tyyppihyväksynnän tai uudelleenhyväksynnän nojalla Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevassa niteessä I olevan II osan 4 luvun melustandardien mukaisia.
5. Tämän asetuksen mukaiset toimenpiteet tai toimenpiteiden yhdistelmät tietyllä lentoasemalla eivät saa olla rajoittavampia kuin on tarpeen kyseisen lentoaseman meluntorjuntaa koskevien ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Toimintarajoitusten on oltava syrjimättömiä, erityisesti ilma-alusoperaattoreiden kansallisuuden, henkilöllisyyden tai toimintojen suhteen.
6. Tämän asetuksen mukaisilla toimenpiteillä on määrä edistää Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY⁹ 8 artiklassa mainittuja kansallisia toimintasuunnitelmia, jotka liittyvät lentoliikenteen aiheuttamaan meluun.

5 artikla

Melun arviointia koskevat säännöt

1. Toimivaltaisten viranomaisten on säännöllisesti arvioitava alueellaan olevien lentoasemien meluolosuhteet direktiivin 2002/49/EY sekä kansallisten ja paikallisten sääntöjen vaatimusten mukaisesti. Toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää apua komission asetuksen (EU) N:o 691/2010¹⁰ 3 artiklassa tarkoitetulta suorituskyvyn tarkastuselimeltä.
2. Toimivaltaisten viranomaisten on käytettävä nykyisten ja tulevien meluolosuhteiden arvioinnissa liitteessä I kuvattuja menetelmää, indikaattoreita ja tietoja.
3. Kun meluolosuhteiden arvioinnissa käy ilmi, että on ryhdyttävä uusiin toimenpiteisiin meluntorjuntatavoitteiden saavuttamiseksi tai ylläpitämiseksi, toimivaltaisten viranomaisten on otettava asianmukaisesti huomioon kunkin toimenpidetyypin osuus tasapainoisen lähestymistavan ja liitteen I mukaisesti.
4. Toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että lentoaseman pitäjän, ilma-alusten käyttäjien ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan välille perustetaan tarkoituksenmukaisella tasolla tekninen foorumi, jossa käsitellään näiden toimijoiden vastuualueisiin kuuluvia toimia, ottaen asianmukaisesti huomioon meluhaittojen lieventämiseen ja päästöjen vähentämiseen liittyvien toimien välinen riippuvuus. Tällaisen teknisen yhteistyön foorumin jäsenten on säännöllisesti kuultava paikallisia asukkaita tai heidän edustajiaan sekä annettava toimivaltaisille viranomaisille meluhaittojen lieventämistä koskevia teknisiä tietoja ja neuvoja.

⁹ EYVL L 189, 18.7.2002, s. 12.

¹⁰ EUVL L 201, 3.8.2010, s. 1.

5. Toimivaltaisten viranomaisten on arvioitava 3 kohdassa tarkoitettujen uusien toimenpiteiden kustannustehokkuus liitteen II mukaisesti. Vähäistä teknistä muutosta voimassa olevaan toimenpiteeseen ei pidetä uutena toimintarajoituksena, jos sillä ei ole huomattavaa vaikutusta kapasiteettiin tai toimintaan.
6. Toimivaltaisten viranomaisten on järjestettävä asianomaisten osapuolten kanssa oikea-aikainen ja kattava kuulemisprosessi, jossa tietoja ja laskentamenetelmiä koskeva avoimuus on varmistettu. Osapuolille on annettava vähintään kolme kuukautta aikaa toimittaa huomioitaan ennen uusien toimenpiteiden hyväksymistä. Asianomaisia osapuolia ovat ainakin seuraavat:
 - (a) lentoaseman läheisyydessä lentomelualueella asuvien paikallisten asukkaiden edustajat;
 - (b) asianomaisten lentoasemien pitäjät;
 - (c) ilma-alusten käyttäjien edustajat, joihin meluun liittyvät toimet voivat vaikuttaa;
 - (d) asianomaiset lennonvarmistuspalvelun tarjoajat;
 - (e) verkon hallinnoija, siten kuin se määritellään komission asetuksessa (EU) N:o 677/2011¹¹.
7. Toimivaltaisten viranomaisten on seurattava ja valvottava meluhaittojen lieventämistoimenpiteiden toteuttamista ja ryhdyttävä toimiin tarvittaessa. Niiden on varmistettava, että lentoasemien ympärillä asuvilla paikallisille asukkaille annetaan säännöllisesti asiaankuuluvia tietoja.

6 artikla

Melutasotiedot

1. Meluun liittyviä toimintarajoituksia koskevien päätösten on perustuttava ilma-aluksen melutasoon, sellaisena kuin se on määriteltynä Chicagon yleissopimuksen (viides painos heinäkuu 2008) liitteessä 16 olevan 1 niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä.
2. Ilma-alusten käyttäjien on komission pyynnöstä ilmoitettava seuraavat melutiedot, jotka koskevat niiden ilma-alusten käyttöä unionin lentoasemilla:
 - (a) ilma-aluksen rekisterinumero;
 - (b) käytettyjen ilma-alusten melutasohyväksyntä tai -hyväksynnät ja niihin liittyvä todellinen suurin sallittu lentoonlähtöpaino;
 - (c) kaikki ilma-aluksiin tehdyt muutokset, jotka vaikuttavat niiden melutasoon;

¹¹ EUVL L 185, 15.7.2011, s. 1.

- (d) ilma-alusten melutasoa ja suorituskykyä koskevat tiedot melun mallintamista varten.

Ilma-alusten käyttäjien on ilmoitettava kustakin unionin lentoasemia hyödyntävästä lennosta siinä käytetyn ilma-aluksen melutasohyväksyntä ja rekisterinumero.

Tiedot on toimitettava vastikkeetta sähköisessä ja soveltuvien osien ennalta määritellyssä muodossa.

3. Lentoturvallisuusviraston on todennettava ilma-alusten melu- ja suorituskykytiedot mallintamista varten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008¹² 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
4. Tiedot on säilytettävä keskustietokannassa ja ne on annettava toimivaltaisten viranomaisten, ilma-alusten käyttäjien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja lentoaseman pitäjien saataville toimintatarkoituksiin.

7 artikla

Toimintarajoitusten käyttöönottoa koskevat säännöt

1. Toimivaltaisten viranomaisten on ennen toimintarajoituksen käyttöönottoa annettava jäsenvaltioille, komissiolle ja asianosaisille kuuden kuukauden pituinen varoitusaika, joka päättyy viimeistään kaksi kuukautta ennen kuin kyseisellä lentoasemalla kyseisellä aikataulukaudella käytettävien lentokoneiden lähtö- ja saapumisaikojen neuvoston asetuksen (EY) N:o 95/93¹³ 2 artiklan m alakohdassa tarkoitetuista koordinoitiparametreista päätetään.
2. Edellä olevan 5 kohdan mukaisesti tehdyn arvioinnin jälkeen päätöksestä annettavaan ilmoitukseen on liitettävä kirjallinen kertomus, jossa selitetään toimintarajoituksen asettamisen syyt, lentoasemalle asetettu ympäristötavoite, kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi tarkastellut toimenpiteet ja tarkasteltujen eri toimenpiteiden todennäköisen kustannustehokkuuden sekä soveltuvien osien niiden rajatyttävien vaikutusten arviointi.
3. Jos toimintarajoitus koskee vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistamista tietyllä lentoasemalla, kyseisellä lentoasemalla ei saa sallia vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten uusia palveluja kuuden kuukauden kuluttua ilmoituksen tekemisestä. Toimivaltaisten viranomaisten on päätettävä vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistamisen vuotuisesta asteesta niiden ilma-alusten käyttäjien ilma-aluskannan osalta, joihin rajoitus vaikuttaa, ottaen huomioon ilma-alusten ikä ja kokonaiskalusto. Tämä aste ei saa ylittää 20:tä prosenttia kyseisen ilma-alusten käyttäjän vaatimukset niukasti täyttävästä ilma-aluskannasta, jota se liikennöi kyseiselle lentoasemalle, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 artiklan 3 kohdan soveltamista.

¹² EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.

¹³ EYVL L 14, 22.1.1993.

4. Meluun liittyviä toimintarajoituksia koskevista päätöksistä tehdyt muutoksenhaut on järjestettävä kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

8 artikla

Kehittyvät maat

1. Toimivaltaiset viranomaiset voivat myöntää kehittyvissä maissa rekisteröidyille ilma-aluksille vaatimukset niukasti täyttävillä ilma-aluksille asetettuja toimintarajoituksia koskevan poikkeuksen edellyttäen, että
- (a) tällaisille ilma-aluksille on myönnetty Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen 3 luvussa määritetyn standardin mukainen meluhyväksyntä;
 - (b) tällaisilla ilma-aluksilla on liikennöity unionissa tämän asetuksen voimaantuloa edeltävien viiden vuoden aikana, ne on rekisteröity kyseisessä kehittyvässä maassa ja niitä liikennöi edelleen kyseiseen maahan sijoittautunut luonnollinen tai oikeushenkilö.
2. Kun jäsenvaltio myöntää 1 kohdassa säädetyn poikkeuksen, sen on välittömästi ilmoitettava myöntämistään poikkeuksista muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ja komissiolle.

9 artikla

Poikkeuksellisille yksittäisille operaatioille myönnettävät poikkeukset

Toimivaltaiset viranomaiset voivat tapauskohtaisesti sallia alueellaan sijaitsevilla lentoasemilla vaatimukset niukasti täyttävillä ilma-aluksilla suoritettavia yksittäisiä lentotapahtumia, joita ei tämän asetuksen säännösten vuoksi muutoin voitaisi suorittaa.

Tämä poikkeus koskee ainoastaan:

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

10 artikla

Tarkistamisoikeus

1. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan ja käynnissä olevia muutoksenhakumenettelyjä rajoittamatta tarkistaa toimintarajoitusta koskevan päätöksen ennen sen täytäntöönpanoa. Jos komissio katsoo, että päätös ei ole tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten mukainen tai että se on muutoin unionin lainsäädännön vastainen, se voi keskeyttää päätöksen täytäntöönpanon.

2. Toimivaltaisten viranomaisten on annettava komissiolle tiedot, joista käy ilmi, että päätös on tämän asetuksen mukainen.
3. Komissio päättää 13 artiklan 2 kohdassa säädettyä neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen ja erityisesti liitteessä II vahvistetut perusteet huomioon ottaen, voiko kyseinen toimivaltainen viranomainen edetä toimintarajoituksen käyttöönotossa. Komissio antaa päätöksensä tiedoksi neuvostolle ja kyseiselle jäsenvaltiolle.
4. Jos komissio ei ole tehnyt päätöstä kuuden kuukauden kuluessa 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen vastaanottamisesta, toimivaltainen viranomainen voi panna suunnittelemansa toimintarajoitusta koskevan päätöksen täytäntöön.

11 artikla

Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti

- (a) edellä 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun ilma-aluksen määritelmän ja 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun vaatimukset niukasti täyttävän ilma-aluksen määritelmän muuttamisesta;
- (b) edellä 4 ja 8 artiklassa säädettyjen melusertifiointistandardien ja 6 artiklan 1 kohdassa säädetyn hyväksymismenettelyn muuttamisesta ja ajan tasalle saattamisesta;
- (c) liitteessä I vahvistetun menetelmän ja teknisten kertomusten muuttamisesta.

12 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyyn valtaan antaa delegoituja säädöksiä sovelletaan tässä artiklassa säädettyjä ehtoja.
2. Siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi tämän asetuksen voimaantulosta lukien valta antaa 11 artiklassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi peruuttaa 11 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamisella lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti 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 määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

13 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008¹⁴ 25 artiklalla perustettu komitea.

Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Kun tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Kun komitean lausunto on tarkoitus hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.

14 artikla

Tiedottaminen ja asetuksen tarkistaminen

Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle pyynnöstä tietoja tämän asetuksen soveltamisesta.

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

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia tämän asetuksen tarkistamiseksi.

15 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2002/30/EY tämän asetuksen voimaantulopäivästä alkaen.

16 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

¹⁴ EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3.

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

Lentoasemien meluolosuhteiden arviointi

Menetelmät:

1. Toimivaltaiset viranomaiset käyttävät meluarviointimenetelmiä, jotka on laadittu ECAC asiakirjan nro 29 ”*Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*” (kolmas painos) mukaisesti.

Indikaattorit:

1. Lentoliikenteen meluhaittoja kuvataan vähintään meluindikaattoreilla L_{den} ja L_{night} , jotka on määritelty ja laskettu direktiivin 2002/49/EY liitteen I mukaisesti.
2. Toimivaltaiset viranomaiset voivat lisäksi käyttää muita meluindikaattoreita, joilla on tieteellinen perusta ja jotka kuvaavat lentomelun aiheuttamaa häiriötä.

Melunhallintaa koskevat tiedot:

1. Nykyinen tilanne
 - 1.1 Lentoaseman kuvaus, johon sisältyvät tiedot sen koosta, sijainnista, ympäristöstä sekä lentoliikenteen määrästä ja lentokonetyyppien jakaumasta.
 - 1.2 Lentoasemalle asetettujen, ympäristöön liittyvien kestävyystavoitteiden ja kansallisen toimintaympäristön kuvaus. Tähän sisältyy lentoasemalle asetettujen lentomelutavoitteiden kuvaus.
 - 1.3 Yksityiskohtaiset tiedot kuluvan vuoden ja aikaisempien vuosien melualueista. Tietoihin on sisällyttävä 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. Näihin sisältyvät:

1.4.1. melun vähentäminen sen lähteellä:

- ilma-aluskannan ja teknologisten parannusten arviointi,
- erityiset ilma-aluskannan nykyaikaistamissuunnitelmat;

1.4.2. maankäytön suunnittelu ja hallinta:

- käytössä olevat suunnitteluvälineet, kuten kattava suunnittelu ja meluvyöhykkeet,
- toteutetut meluhaittoja lieventävät toimenpiteet, kuten rakennussäännöt, äänieristysohjelmat ja toimenpiteet meluherkkään käyttöön osoitettujen alueiden vähentämiseksi,
- maankäyttöä koskevien toimenpiteiden kuulemisprosessit,

- asutuksen yhä lähemmäs lentoasemia leviämisen seuranta;
- 1.4.3. melua vähentävät lentomenetelmät, siltä osin kuin ne eivät rajoita lentoaseman kapasiteettia:
- tiettyjen kiitoteiden käyttö etusijalle,
 - tiettyjen reittien käyttö etusijalle,
 - melua vähentävien nousu- ja lähestymismenettelyjen käyttö,
 - ilmoitus siitä, missä määrin näitä toimenpiteitä säännellään komission asetuksen (EU) N:o 691/2010 liitteessä I mainittujen ympäristöindikaattorien nojalla;

1.4.4. toimintarajoitukset:

- yleisten rajoitusten, kuten lentotapahtumien enimmäismäärää koskevien sääntöjen tai melukiintiöiden, käyttö,
- rahoitusvälineiden, kuten meluun liittyvien lentoasemamaksujen, soveltaminen,
- ilma-aluskohtaisten rajoitusten käyttö, kuten vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistaminen,
- osittaisten rajoitusten käyttö, jolloin tehdään ero päivällä ja yöllä sovellettavien toimenpiteiden välillä.

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 Lentoaseman kapasiteettia laajennettaessa hyödyt, jotka saadaan annettaessa kyseinen lisäkapasiteetti myös laajemman 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, 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 Hahmotelma käytettävissä olevista lisätoimenpiteistä ja niiden valinnan taustalla olevat tärkeimmät syyt; kuvaus valituista toimenpiteistä jatkoanalyysiä varten ja tiedot kustannustehokkuusanalyysin tuloksista, erityisesti tällaisten toimenpiteiden

käyttönoton kustannuksista; niiden ihmisten määrä, joiden odotetaan hyötyvän toimenpiteistä, ja aikataulu; sekä tiettyjen 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-tekniinen 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 ennakoidut hyödyt nyt ja tulevaisuudessa;
- 2) lentotoiminnan turvallisuus, mukaan luettuina kolmansille osapuolille aiheutuvat riskit;
- 3) lentoaseman kapasiteetti;
- 4) vaikutukset Euroopan ilmailuverkkoon.

Lisäksi toimivaltaiset viranomaiset voivat ottaa asianmukaisesti huomioon seuraavat tekijät:

- 1) lentoasemaa ympäröivillä alueilla asuvien paikallisten asukkaiden terveys ja turvallisuus;
- 2) ympäristökestävyys, mukaan luettuina melun ja päästöjen välinen riippuvuus;
- 3) suorat, välilliset ja katalyyttiset työllisyysvaikutukset.