

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B** **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2002/30/EK IRÁNYELVE**
(2002. március 26.)

a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

(HL L 85., 2002.3.28., 40. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 1137/2008/EK rendelete (2008. október 22.)	L 311	1	2008.11.21.

Módosította:

► <u>A1</u>	Okmány a Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló	L 236	33	2003.9.23.
--------------------	--	-------	----	------------

Helyesbítette:

► <u>C1</u>	Helyesbítés, 2004. évi különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 341. o. (2002/30/EK)
--------------------	---



**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2002/30/EK
IRÁNYELVE**

(2002. március 26.)

**a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési
korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások
megállapításáról**

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,
tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen
annak 80. cikke (2) bekezdésére,
tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,
tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,
tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére ⁽³⁾,
a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽⁴⁾,
mivel:

- (1) A fenntartható fejlődés a közös közlekedéspolitika alapvető célja. Ez összehangolt megközelítést tesz szükségessé annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a közösségi közlekedési rendszerek hatékony működését és a környezet védelmét egyaránt.
- (2) A légi közlekedés fenntartható fejlődése érdekében olyan intézkedéseket kell bevezetni, amelyekkel csökkenthető a repülőgépek által okozott zajártalom a különösen súlyos zajproblémákkal küzdő repülőtereken.
- (3) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. mellékletének 1. kötete II. részének 4. fejezetében meghatározott új, szigorúbb zajbizonyítvány-szabványt dolgoztak ki a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében, amely hosszabb távon hozzájárul majd a repülőterek körüli zajhelyzet javulásához.
- (4) A 4. fejezet szabványát nem üzemeltetési korlátozások bevezetését szolgáló alapként, hanem a repülőgépek alkalmasságának tanúsítása céljából hozták létre.
- (5) **►C1** A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. függeléke második kiadása (1988) 1. kötete II. része 2. fejezetének **◄** hatálya alá tartozó repülőgépek üzemeltetésének korlátozásáról szóló, 1992. március 2-i 92/14/EGK tanácsi irányelv értelmében a 2. fejezet hatálya alá tartozó repülőgépek fokozatos kivonása 2002. április 1-jén fejeződik be, és új intézkedések bevezetése szükséges a zaj 2002 utáni növekedésének megakadályozása érdekében, feltételezve az európai légi közlekedés folyamatos növekedését.
- (6) A környezetvédelmi szempontokat jobban kielégítő repülőgépek használata hozzájárulhat a rendelkezésre álló repülőtéri kapacitások hatékonyabb kihasználásához, és a piaci követelményekkel összhangban elősegíti a repülőtéri infrastruktúra fejlesztését.
- (7) A zaj kiegyensúlyozott kezelésére vonatkozó megközelítések részeként a Közösség repülőterein az üzemeltetési korlátozások bevezetését szolgáló közös szabályozási és eljárási keret a nagyjából összehasonlítható zajproblémákkal küzdő repülőtereken hasonló üzemeltetési korlátozások bevezetése révén segít megőrizni a belső piaci követelményeket. E körbe tartozik a

⁽¹⁾ HL C 75. E, 2002.3.26, 318. o.

⁽²⁾ 2002. március 20-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽³⁾ 2002. március 14-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ 2002. március 13-i európai parlamenti vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), 2002. március 26-i tanácsi határozat.

▼B

zajhatások felmérése a repülőtereken, az ezen hatások enyhítésére rendelkezésre álló intézkedések értékelése, valamint megfelelő zajcsökkentő intézkedések kiválasztása annak érdekében, hogy a lehető legalacsonyabb költségekkel a lehető legnagyobb környezetvédelmi hasznot lehessen elérni.

- (8) A közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi utakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 8. és 9. cikke egyebek között rendelkezik az új üzemeltetési korlátozások kihirdetéséről és felülvizsgálatáról: e rendelkezések jelen irányelvvel való összefüggéseit meg kell határozni.
- (9) El kell ismerni a légi közlekedési ágazat költséghatékony megoldások alkalmazásához fűződő jogos érdekeit a zajkezelési célok teljesítése során.
- (10) Az ICAO 33. Közgyűlése elfogadta a zajproblémák kezelésére szolgáló „kiegyensúlyozott megközelítés” fogalmát bevezető, A33/7 számú állásfoglalást, amellyel létrehozták a repülőgépek okozta zajjal kapcsolatos feladatok megoldását segítő eljárási módszert, beleértve a repülőterenként eltérő üzemeltetési korlátozások bevezetését segítő nemzetközi iránymutatást. A repülőgépek által okozott zajproblémák kezelésére szolgáló „kiegyensúlyozott megközelítés” fogalma négy fő elemből áll, és szükségessé teszi a zaj enyhítése érdekében valamennyi különféle választási lehetőség alapos felmérő értékelését, beleértve a repülőgépek zajának a zaj forrásánál történő csökkentését, a területfelhasználás-tervezési és -irányítási intézkedéseket, a zajcsökkentő üzemi eljárásokat és üzemeltetési korlátozásokat, a vonatkozó jogi kötelezettségek, a már meglévő megállapodás, a hatályos törvények és a már bevezetett politikák sérelme nélkül.
- (11) A „kiegyensúlyozott megközelítés” fontos lépést jelent a zajcsökkentés irányában. Ha a hatékony és fenntartható zajcsökkentés elérése a cél, akkor a mostaniaknál szigorúbb műszaki szabványokra van szükség, például a repülőgépekre vonatkozó szigorúbb szabványok és a túl zajos repülőgépek használatból való kivonását célzó intézkedések együttes alkalmazására.
- (12) Az Európai Parlament és a Tanács a környezeti zaj felmérésére és kezelésére vonatkozó egyik irányelve ⁽²⁾ valamennyi közlekedési módot átfogó, horizontális jellegű intézkedés formájában a környezeti zaj felmérésére és kezelésére szolgáló közös megközelítést vezetett be. Ennek céljai közé tartozik a nagyobb agglomerációk területén belül és a fontosabb közlekedési infrastruktúrális létesítmények, például repülőterek közelében tapasztalt zaj által okozott környezeti problémák figyelemmel kísérése, a környezetet károsító zajjal és annak hatásaival kapcsolatos információk közzététele, valamint az illetékes hatóságok felkérése arra, hogy dolgozzanak ki cselekvési terveket a környezeti zaj szükség szerinti megelőzése és csökkentése, illetve a környezeti zaj minőségének megőrzése érdekében abban az esetben, ha a zajszint megfelelő.
- (13) Az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelv ⁽³⁾ már előírja a zajcsökkentést is tartalmazó repülőtéri projektek átfogó felmérését. Ez a repülőtéri infrastruktúra bővítésére irányuló projektek esetében az ezen irányelvben foglalt felmérési követelmények részbeni teljesítésének tekinthető.
- (14) Egy ilyen felmérés kimutathatja, hogy a célokat csak az új szolgáltatások korlátozásával és a 3. fejezetben meghatározott zajmi-

⁽¹⁾ HL L 240., 1992.8.24., 8. o.

⁽²⁾ Ennek az irányelvnek a kidolgozása jelenleg folyik; az irányelvet annak elfogadását követően kell alkalmazni.

⁽³⁾ HL L 175., 1985.7.5., 40. o. A 97/11/EK tanácsi irányelvvel módosított irányelv (HL L 73., 1997.3.14., 5. o.).

▼B

nősítési követelménynek éppen eleget tevő repülőgépek forgalomból való fokozatos kivonásával lehet elérni.

- (15) Szigorúbb szabályok bevezetésének engedélyezése révén el kell ismerni a nagy városhalmazok közepén elhelyezkedő repülőterek („városi repülőterek”) különleges zajproblémáit.
- (16) A tagállamok által biztosítandó információk alapján véglegesíteni kell a városi repülőterek indikatív jegyzékét.
- (17) A repülőtéri infrastruktúra bővítését a légi közlekedési tevékenységek fenntartható fejlődésének megőrzését szem előtt tartva kell elősegíteni.
- (18) Engedélyezni kell a (kifejezetten) repülőtéri zaj kezelésére szolgáló, már meglévő intézkedések folytatását és részleges műszaki változtatások bevezetését bizonyos üzemeltetési korlátozások körében.
- (19) Adott esetben mentességek megadásával kell elkerülni az indokolatlan gazdasági nehézségeket a fejlődő országokban működő üzemeltetők számára, és e rendelkezésnek a visszaélések elkerülését szolgáló intézkedéseket is tartalmaznia kell.
- (20) A zajjal kapcsolatos intézkedések tekintetében, beleértve az új üzemeltetési korlátozások bevezetését is, biztosítani kell az átláthatóságot és az előzetes egyeztetést valamennyi érdekelt fél számára.
- (21) Az üzemeltetők számára előzetes bejelentéssel megfelelő időtartamot kell biztosítani, amennyiben új üzemeltetési korlátozásokat vezetnek be.
- (22) Rendelkezéseket kell hozni annak biztosítására, hogy fellebbviteli testülethez, akár bírósághoz is fellebbezni lehessen az üzemeltetési korlátozások bevezetése ellen.
- (23) Az irányelv összhangban áll a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás és arányosság elvével. Az üzemeltetési korlátozásoknak a Közösség területén található repülőtereken való bevezetése hozzájárulhat a repülőterek környékén kialakult zajhelyzet rosszabbodásának megakadályozásához, ugyanakkor lehetőséget teremt a gazdasági verseny torzulására is. Ez a cél ennek megfelelően közösségi szinten hatékonyabban megvalósítható, a zajkezelési folyamat részeként, az üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó összehangolt szabályozás révén. Az irányelvben foglaltak az e cél eléréséhez szükséges minimumra korlátozódnak, és nem lépik túl a cél érdekében szükséges intézkedések körét.
- (24) Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell elfogadni.
- (25) Az ezen irányelvben előírt intézkedések hatályon kívül helyezik a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény harmadik kiadása (1993. július) ⁽²⁾ 16. melléklete I. kötete II. része 3. fejezete előírásainak megfelelően módosított és az ezt igazoló, új bizonyítvánnyal ellátott egyes szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépek Közösségen belüli lajstromozásáról és üzemeltetéséről szóló, 1999. április 29-i 925/1999/EK tanácsi rendeletben foglalt intézkedéseket. Az említett rendelet ezért hatályát veszti,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽²⁾ HL L 115., 1999.5.4., 1. o.

▼B*1. cikk***Célok**

Az irányelv célja, hogy

- a) meghatározza a Közösségre vonatkozó azon szabályokat, amelyek az egyes repülőterek szintjén elősegítik az üzemeltetési korlátozások következetes bevezetését, a káros zajhatásokkal jelentősen érintett személyek számának korlátozása, illetve csökkentése érdekében;
- b) keretet biztosítson a belső piaci követelmények védelméhez;
- c) a környezetvédelemmel összhangban segítse a repülőtéri kapacitások fejlesztését;
- d) az egyes repülőterek szintjén elősegítse a meghatározott zajcsökkentési célok elérését;
- e) lehetővé tegye, hogy választani lehessen a rendelkezésre álló intézkedések közül a lehető legalacsonyabb költségek mellett a lehető legnagyobb környezetvédelmi haszon elérése érdekében.

*2. cikk***Fogalom meghatározások**

Ezen irányelv alkalmazásában:

- a) „repülőtér”: a Közösség területén belül az a polgári repülőtér, amely naptári évenként polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek 50 000-nél több mozgását irányítja (a mozgás alatt a fel-, illetve leszállások értendők), figyelembe véve az irányelvben foglalt szabályoknak a szóban forgó repülőtérre történő alkalmazását megelőző három naptári év átlagát;
- b) „városi repülőtér”: valamely kiterjedt agglomeráció belsejében elhelyezkedő olyan repülőtér, amelynek kifutópályáján nincs 2 000 méternél hosszabb, felszálláshoz rendelkezésre álló szakasz, amely csak európai államokon belül vagy azok között biztosít helyközi közlekedési szolgáltatást, ahol a repülőgépek zaja jelentős számú emberre gyakorol kedvezőtlen hatást, és ahol a repülőgépek mozgása számának bármilyen növekedése különösen nagyfokú kellemetlenséget idéz elő, tekintettel a meglévő, szélsőségesen nagy zajterhelésre. Ezeknek a repülőtereknek a jegyzékét az I. melléklet tartalmazza. ►**M1** ◀
- c) „polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgép”: olyan repülőgép, amelynek legnagyobb megengedett felszállási tömege legalább 34 000 kg, illetve amelynek - az adott repülőgéptípusra maximálisan engedélyezett belső férőhelye a kizárólag a repülőszemélyzet részére fenntartott ülőhelyeken kívül több mint 19 utasülés;
- d) „a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgép”: olyan polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgép, amely a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. melléklete 1. kötete II. részének 3. fejezetében meghatározott engedélyezési határértékeket összesítve kevesebb mint 5 EPNdB értékkel (EPNdB - decibelben kifejezett ténylegesen érzékelt zaj) haladja meg, ahol az összesített érték EPNdB-ben kifejezett szám, amely a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. melléklete 1. kötete II. részének 3. fejezetében meghatározott három referencia-zajmérésipontonál külön-külön mért egyedi különbség (azaz az engedélyezett zajszint és a maximálisan megengedett zajszint közötti különbség) összege;
- e) „üzemeltetési korlátozások”: azok a zajjal kapcsolatban hozott intézkedések, amelyek alapján korlátozzák vagy csökkentik a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek számára valamely repülőtér használatát. Ez a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek meghatározott repülőterekről való kivonását célzó, valamint a polgári

▼B

szubszonikus sugárhajtású repülőgépek üzemeltetését bizonyos időszakokban érintő részleges üzemeltetési korlátozásait jelenti;

- f) „érdekelt felek”: azok a természetes vagy jogi személyek, akiket az üzemeltetési korlátozásokat is magukban foglaló zajcsökkentési intézkedések ténylegesen vagy várhatóan érintenek, illetve akiknek jogos érdekük fűződik ezen intézkedések bevezetéséhez;
- g) „kiegyensúlyozott megközelítés”: olyan megközelítés, amelynek alapján tagállamok mérlegelik a területükön található repülőterek zajproblémáinak megoldására rendelkezésre álló intézkedési lehetőségeket, nevezetesen a repülőgépek zajának a zaj forrásánál történő csökkentéséből, a területfelhasználás-tervezési és irányítási intézkedésekből, a zajcsökkentő üzemi eljárásokból és üzemeltetési korlátozásokból eredő várható hatásokat.

▼M1

A Bizottság kiigazíthatja az I. mellékletet. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ilyen intézkedéseket a 13. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B*3. cikk***Hatáskörrel rendelkező hatóságok**

A tagállamok gondoskodnak olyan, hatáskörrel felruházott hatóságok létrehozásáról, amelyek feladata az ezen irányelv hatálya alá tartozó kérdések kezelése.

*4. cikk***A repülőgépek zajának kezelésére vonatkozó általános szabályok**

- (1) A tagállamok kiegyensúlyozott megközelítést fogadnak el a területükön található repülőterek zajproblémáinak kezelésére. A zajcsökkentési intézkedések között gazdasági ösztönzők bevezetését is fontolóra vehetik.
- (2) Az üzemeltetési korlátozások bevezetésének mérlegelésekor az illetékes hatóságok figyelembe veszik a különféle lehetséges intézkedések valószínű költségeit és előnyeit, valamint az egyes repülőterek adottságait.
- (3) Az irányelv értelmében hozott intézkedések, illetve intézkedések rendszere legfeljebb az adott repülőterre megállapított környezetvédelmi cél elérésének érdekében szükséges mértékig jelenthet korlátozást. Az intézkedések nem lehetnek megkülönböztető jellegűek a légifuvarozó vagy a repülőgépgyártó nemzetiségét, illetve személyazonosságát illetően.
- (4) A teljesítményalapú üzemeltetési korlátozások alapjául a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény harmadik kiadása (1993. július) 16. mellékletének 1. kötetében foglaltaknak megfelelően végrehajtott tanúsítási eljárásban meghatározottak szerint az adott repülőgép zajmutteratói szolgálnak.

*5. cikk***A felmérésre vonatkozó szabályok**

- (1) Az üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó döntés mérlegelésekor a célszerűségnek és a lehetőségeknek megfelelően figyelembe kell venni a tervezett üzemeltetési korlátozásokra és az adott repülőtér sajátosságaira vonatkozó, a II. mellékletben meghatározott információkat.

▼B

(2) Ha a repülőtéri projektek megvalósítását megelőzően a 85/337/EGK irányelvnek megfelelően környezetvédelmi hatásvizsgálatot kell végezni, az irányelv alapján elvégzett vizsgálat az (1) bekezdésben foglalt követelmények teljesítésének minősül, feltéve, hogy a vizsgálat során lehetőség szerint figyelembe vették ezen irányelv II. mellékletében meghatározott adatokat.

6. cikk

A követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek forgalomból való kivonását célzó üzemeltetési korlátozások bevezetésének szabályai

(1) Amennyiben az összes rendelkezésre álló intézkedésnek (beleértve a részleges üzemeltetési korlátozásokat is) az 5. cikkben foglalt követelményekkel összhangban elvégzett elemzése azt mutatja ki, hogy az ezen irányelvben foglalt célok elérése megköveteli a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek forgalomból való kivonását célzó korlátozások bevezetését, akkor a 2408/92/EGK rendelet 9. cikkében leírt eljárás helyett a következő szabályokat kell alkalmazni a vizsgált repülőtérre vonatkozóan:

- a) a felmérés befejezését és az üzemeltetési korlátozás bevezetéséről szóló határozat meghozatalát követő hat hónapban a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek részére az adott repülőtéren az előző év azonos időszakában teljesítettekhez képest több vagy jobb szolgáltatás nem teljesíthető;
- b) legalább hat hónappal ezt követően valamennyi érintett üzemeltető számára előírható, hogy a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépei számára az adott repülőtéren évente legfeljebb 20 %-os mértékre csökkenjen a gépek mozgásainak (le- és felszállásainak) számát a mozgások eredeti teljes számához képest.

(2) Az 5. cikkben előírt felmérésre vonatkozó szabályokra figyelemmel, az I. mellékletben felsorolt városi repülőterek szigorúbb szabályokat vezethetnek be a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek vonatkozásában, feltéve, hogy ezek az intézkedések nem érintik azokat a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépeket, amelyek - eredeti vagy megújított megfelelési tanúsítványuknál fogva - teljesítik a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. melléklete 1. kötete II. részének 4. fejezetében rögzített zajkibocsátási szabványokat.

7. cikk

Jelenleg hatályos üzemeltetési korlátozások

Az 5. cikkben foglaltak nem alkalmazhatók az alábbiakra:

- a) az ennek az irányelvnek a hatálybalépése napján már hatályos üzemeltetési korlátozások;
- b) a részleges üzemeltetési korlátozások olyan kisebb technikai változtatásai, amelyeknek nincs lényeges költségkihatásuk a légitársaságok üzemeltetői számára egyik közösségi repülőtéren sem, és amelyeket ezen irányelv hatálybalépésének napját követően vezetnek be.

8. cikk

A fejlődő országokban nyilvántartásba vett repülőgépek számára biztosított mentességek

A fejlődő országokban nyilvántartásba vett, a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek ezen irányelv hatálybalépésének napjától számított 10 éves időszakra mentességet kapnak a 6. cikkben foglaltak alól, feltéve, hogy:

▼B

- a) azok a repülőgépek, amelyek megkapták a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. melléklete 1. kötete II. részének 3. fejezetében meghatározott szabványok szerinti megfelelési tanúsítványt, a Közösség érintett repülőterén 1996. január 1. és 2001. december 31. között (a továbbiakban „referencia-időszak”) már használatban voltak; továbbá
- b) a referencia-időszak során ezek a repülőgépek már szerepeltek az érintett fejlődő ország nyilvántartásában, és üzemeltetésüket továbbra is olyan természetes vagy jogi személy folytatja, akinek a székhelye a szóban forgó országban van.

*9. cikk***Repülőgépek kivételes jellegű üzemeltetésére vonatkozó mentesség**

Egyedi esetekben a tagállamok a területükön található repülőtereken engedélyezhetik a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépek olyan eseti üzemeltetését, amelyre a jelen irányelv más rendelkezései alapján nem kerülhetne sor.

Az ilyen mentesség megadását az alábbiakra kell korlátozni:

- a) olyan repülőgépekre, amelyek eseti üzemeltetése annyira kivételes jellegű, hogy ésszerűtlen lenne megtagadni az átmeneti mentesség megadását;
- b) árbevétel nem járó, a repülőgép átalakításának, javításának vagy karbantartásának célját szolgáló repülésekre.

*10. cikk***Konzultáció és átláthatóság**

A tagállamok az 5. és 6. cikk alkalmazása érdekében biztosítják, hogy az érdekelt felek között az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően konzultációs eljárásokat hozzanak létre.

*11. cikk***Előzetes értesítés**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy valamely új üzemeltetési korlátozás bevezetésekor az intézkedés okainak magyarázatával együtt, és figyelembe véve a kiegyensúlyozott megközelítés adott esetre vonatkozó elemeit, az összes érdekelt felet hirdetmény útján tájékoztatják:

- a) hat hónappal a 6. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett intézkedések hatálybalépését megelőzően;
- b) egy évvel a 6. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és (2) bekezdésében említett intézkedések hatálybalépését megelőzően;
- c) a 6. cikkben említett intézkedések esetében két hónappal a tárgyi menetrend-szerkesztési időszakra vonatkozó menetrend-egyeztetési konferenciát megelőzően.

(2) A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a többi tagállamot és a Bizottságot az ezen irányelv értelmében alkalmazandó új üzemeltetési korlátozásokról, amelyek bevezetéséről a területükön található valamely repülőteret illetően határoztak.

*12. cikk***Fellebbezési jog**

A tagállamok saját nemzeti jogszabályaikkal és eljárásaikkal összhangban biztosítják a 6. cikk és a 7. cikk b) pontja értelmében hozott intézkedésekkel szembeni fellebbezés jogát olyan fellebbviteli testü-

▼B

letnél, amely nem azonos azzal a hatósággal, amelyik a vitatott döntést meghozta.

*13. cikk***Bizottság**

(1) A Bizottság munkáját a 2408/92/EGK rendelet 11. cikke értelmében létrehozott bizottság segíti.

(2) A Bizottság konzultálhat a jelen irányelv alkalmazásával összefüggő bármely ügyben az említett bizottsággal.

▼M1

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

▼B

(4) A bizottság tudomásul veszi a tagállamok által az 5. cikkel összhangban végzett felméréseket és az azok alapján már meghozott vagy a későbbiekben meghozandó intézkedéseket.

*14. cikk***Tájékoztatás és felülvizsgálat**

A tagállamok kérésre tájékoztatják a Bizottságot ezen irányelv alkalmazásáról.

Ezen irányelvnek a hatálybalépését követő öt éven belül a Bizottság jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé az irányelv alkalmazásáról.

Amennyiben szükséges, a jelentés az irányelv felülvizsgálatára vonatkozó javaslatokat is tartalmaz.

A jelentésben értékeli ezen irányelv hatékonyságát, különös tekintettel a követelményeknek éppen eleget tevő repülőgépeknek a 2. cikk d) pontjában foglalt meghatározása felülvizsgálatának szükségességére szigorúbb követelmény bevezetése érdekében.

*15. cikk***Hatályvesztés**

Ezen irányelv hatálybalépése napjával hatályát veszti a 925/1999/EK rendelet.

*16. cikk***Végrehajtás**

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2003. szeptember 28-tól kezdődő hatállyal megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

*17. cikk***Hatálybalépés**

►**C1** Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való ◀ kihirdetésének napján lép hatályba.

▼B

18. cikk

Címzettek

►C1 Ennek az irányelvnek ◀ a tagállamok a címzettjei.

▼ B

I. MELLÉKLET

Városi repülőterek jegyzéke

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

▼ A1

Port lotniczy Łódź - Lublinek



II. MELLÉKLET

Az 5. cikk (1) bekezdésében említett adatok

1. Jelenlegi leltár
 - 1.1. A repülőtér bemutatása, a kapacításra, területi elhelyezkedésre, a környező térségre, a légiforgalom nagyságára és összetételére, valamint a kifutók elrendezésére vonatkozó információkkal.
 - 1.2. A környezetvédelmi célok bemutatása a repülőtérre és országos összefüggésben.
 - 1.3. A tárgyév és a korábbi évek zajtérképének részletei, beleértve a repülőgépektől származó zajátalumnak kitett személyek számára vonatkozó becslést. A zajtérképek kidolgozásához használt számítási módszer leírása.
 - 1.4. A repülőgépek zajának csökkentésére bevezetett intézkedések bemutatása: például információk a területfelhasználás-tervezésről és -megoldásokról; zajszigetelési programok; a PANS-OPS-hoz hasonló üzemi eljárások; üzemeltetési korlátozások, például zajszinthatárok, éjszakai repülési korlátozások és kötelező határidők, zajszennyezési bírság; a kedvezőbb kifutópályák használata, a zaj szempontjából kedvezőbb légi útvonalak/nyomon követés és zaj-ellenőrzés.
2. Előrejelzés új intézkedések nélkül
 - 2.1. Már jóváhagyott és programba vett repülőtéri fejlesztések (ha van ilyen) bemutatása, például kapacitásbővítés, kifutópályák és fogadóépületek (terminálok) bővítése, előre jelzett jövőbeni forgalom-összetétel és a forgalom becsült növekedési üteme.
 - 2.2. Repülőtéri kapacitásbővítés esetén a kiegészítő kapacitás rendelkezésre bocsátásának előnyei, gazdasági haszna.
 - 2.3. A zajhelyzetre további intézkedések meghozatala nélkül gyakorolt hatásoknak, valamint azoknak az intézkedéseknek a bemutatása, amelyeket már tervbe vettek a zajhatásoknak a szóban forgó időszak során történő csökkentése érdekében.
 - 2.4. Előre jelezhető zajtérképek, a repülőgépek zaja által valószínűleg érintett személyek számának felméréseivel, megkülönböztetve a korábban és az újonnan beépített lakóterületeken élőket.
 - 2.5. Értékelés a következményekről és lehetséges költségekről abban az esetben, ha nem tesznek intézkedéseket a fokozódó zaj hatásainak enyhítésére, amennyiben ilyen helyzet bekövetkezése várható.
3. A kiegészítő intézkedések értékelése
 - 3.1. A 4. cikk (1) bekezdésében említett választási lehetőségek részeként rendelkezésre álló kiegészítő intézkedések vázlatos leírása, különös tekintettel kiválasztásuk elsődleges okaira. A további elemzés céljaira kiválasztott intézkedések bemutatása és átfogóbb tájékoztatás az intézkedések bevezetésével járó költségekről; az intézkedések előnyeit élvező személyek száma és a bevezetésre szánt időtartam; a különböző intézkedések átfogó hatékonyság szerinti rangsorolása.
 - 3.2. A konkrét intézkedések bevezetésével járó költség/hatékonyság vagy a költség/haszon arány felmérése, figyelembe véve a repülőtér használóira: üzemeltető (személy és áru), utasok, helyi közösségek az intézkedések megvalósítása eredményeként gyakorolt társadalmi-gazdasági hatásokat.
 - 3.3. A javasolt intézkedések által más repülőterekre, üzemeltetőkre és más érdekelt felekre gyakorolt lehetséges környezeti és versenyszempontú hatások áttekintése.
 - 3.4. Az előnyben részesített lehetőség kiválasztásának okai.
 - 3.5. Nem műszaki jellegű összefoglalás.
4. Összefüggés a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvvel
 - 4.1. Amennyiben az említett irányelvben foglalt feltételek alapján zajtérképeket vagy intézkedési terveket készítenek, ezeket az e melléklet értelmében előírt információk szolgáltatására kell felhasználni.
 - 4.2. A zaj hatásainak való expozíció felmérését (azaz a zajtérképek elkészítését és a zajhatásoktól érintett személyek számának megállapítását) lehetőleg

▼B

minimálisan a fent említett irányelvben meghatározott közös Lden és Lnight-zajmutatók (amennyiben rendelkezésre állnak) használatával kell elvégezni.