

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 598/2014/EU RENDELETE

(2014. április 16.)

az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A közös közlekedéspolitikát egyik alapvető célja a fenntartható fejlődés. Ez összehangolt megközelítésmódot tesz szükségessé annak érdekében, hogy az uniós közlekedési rendszerek hatékony működése és a környezet védelme egyaránt megoldható legyen.
- (2) A légi közlekedés fenntartható fejlődése érdekében olyan intézkedéseket kell bevezetni, amelyekkel csökkenthető a légi járművek által okozott zajhatás az uniós repülőtereken. Ezen intézkedések révén javítani kell a zajkörnyezetet az uniós repülőterek környékén annak érdekében, hogy megmaradjon, illetve javuljon a környékükön élők életminősége, és a légi közlekedéssel kapcsolatos tevékenységek összeegyeztethetőek legyenek a lakóterületekkel, különösen az éjszakai légi járatok esetében.
- (3) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) A33/7 sz. határozata a zaj kezelésére vonatkozóan bevezeti a „kiegyensúlyozott megközelítés” (a továbbiakban: kiegyensúlyozott megközelítés) fogalmát, és létrehozza a légi járművek által keltett zaj kezelésének összehangolt módszerét. Továbbra is a kiegyensúlyozott megközelítésnek kell a légi közlekedésre mint globális üzemeltetési jogi kötelezettségek, a fennálló megállapodások, az érvényben lévő jogszabályok és az alkalmazott irányelvek értékét, és nem érinti azokat. A kiegyensúlyozott megközelítés nemzetközi szabályainak e rendeletbe való belefoglalása eredményeképpen várhatóan nagymértékben csökken a nemzetközi jogviták kockázata azokban az esetekben, amikor a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások harmadik országból származó fuvarozókat is érintenek.
- (4) A legnagyobb zajkibocsátású légi járműveknek a 2002/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾, valamint a 2006/93/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ értelmében történő kivonását követően, szükséges az üzemeltetési korlátozások alkalmazási módjának aktualizálása annak érdekében, hogy a hatóságok kezelni tudják a jelenleg legnagyobb zajkibocsátású légi járművek problémáját, és javítsák az uniós repülőterek körüli zajkörnyezetet a kiegyensúlyozott megközelítés nemzetközi keretrendszerén belül.

⁽¹⁾ HL C 181., 2012.6.21., 173. o.

⁽²⁾ HL C 277., 2012.9.13., 110. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2012. december 12-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. március 24-i állásponjtja első olvasatban (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament 2014. április 15-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. március 26-i 2002/30/EK irányelve a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról (HL L 85., 2002.3.28., 40. o.)

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 12-i 2006/93/EK irányelve a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény második kiadásának (1988) 16. függelékének I. kötetének II. részének 3. fejezete hatálya alá tartozó repülőgépek üzemeltetésének szabályozásáról (HL L 374., 2006.12.27., 1. o.).

- (5) A Bizottság által készített 2008. február 15-i, „Az EU repülőterein a zajvédelemmel összefüggésben bevezetett üzemeltetési korlátozások” című jelentés rámutatott arra, hogy a 2002/30/EK irányelv szövegében tisztázni kell a feladatok kiosztását és az érdekelt felek pontos jogait és kötelezettségeit a zajértékelési folyamat során, így gondoskodva arról, hogy a zajcsökkentési célokat minden repülőtér esetében költséghatékony intézkedésekkel érjék el.
- (6) A tagállamok által az uniós repülőtereken eseti alapon bevezetett üzemeltetési korlátozások ugyan csökkentik a kapacitást, ám hozzájárulhatnak a repülőterek körüli zajkörnyezet javításához. Fennáll ugyanakkor annak a lehetősége, hogy a meglévő kapacitások rossz kihasználtsága torzízza a versenyt, és akadályozza az uniós légi közlekedési hálózat hatékony működését. Mivel az e rendeletben foglalt konkrét zajcsökkentési célt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban azok a zajkezelési folyamat keretében az üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó harmonizált szabályok segítségével jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket. A harmonizált módszer nem állapít meg a zajjal kapcsolatban minőségi célokat: ezeket továbbra is a 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾, egyéb releváns uniós szabály vagy tagállami jogszabály alapján kell meghatározni; és nem érinti a konkrét intézkedések kiválasztását.
- (7) Ezt a rendeletet csak azon tagállamok esetében kell alkalmazni, ahol található olyan repülőtér, amelyeken polgári légi járművek naptári évenként több mint 50 000 gépmozgást hajtanak végre, és amely repülőterek zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetését mérlegelik.
- (8) Ezt a rendeletet a polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre kell alkalmazni. Nem kell alkalmazni az olyan légi járművekre, mint például a katonai légi járművek, valamint a vámügyi, rendőrségi vagy tűzoltósági műveletekben részt vevő légi járművek. Ezen túlmenően e rendelet alóli mentességet kell biztosítani az olyan különböző kivételes jelleggel üzemeltetett légi járművek számára, mint például a sürgős humanitárius okokból vagy vészhelyzeti kutatási és mentési műveletek, orvosi segítségnyújtás, valamint katasztrófasegély céljából üzemeltetett légi járművek.
- (9) A zajértékeléseket a 2002/49/EK irányelvvel összhangban rendszeresen el kell végezni, ám azok csak akkor vezethetnek további zajcsökkentő intézkedésekhez, ha a korábban fogantatott zajvédelmi intézkedésekkel – a tervezett repülőtéri fejlesztések figyelembevételével – nem sikerült elérni a zajcsökkentési célokat. Azon repülőtereket illetően, amelyeken zajproblémát állapítottak meg, további zajcsökkentő intézkedéseket kell bevezetni a kiegyensúlyozott megközelítésnek megfelelően. A kiegyensúlyozott megközelítésnek az Unión belüli széles körű használata érdekében még e rendelet alkalmazási körén túlmenően is javasolt az alkalmazása minden olyan esetben, amikor azt valamelyik tagállam célszerűnek tartja. Zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozásokat csak akkor szabad bevezetni, ha a kiegyensúlyozott megközelítéssel kapcsolatos egyéb intézkedések nem elégségesek a konkrét zajcsökkentési célok eléréséhez.
- (10) Míg a költség-haszon elemzés az összes költség és haszon összevetésével a gazdasági jólétre gyakorolt teljes hatást vizsgálja, a költséghatékonyság értékelésének középpontjában az adott cél lehető legköltséghatékonyabb megvalósítása, vagyis csak a költségek összehasonlítása áll. E rendelet nem akadályozhatja a tagállamokat abban, hogy – amennyiben célszerű – költség-haszon elemzést alkalmazzanak.
- (11) A zajproblémák egészségügyi vonatkozásainak jelentőségére tekintettel fontos, hogy a zajcsökkentési célokról való döntéshozatal során minden repülőtér esetében következetesen figyelembe vegyék ezeket az egészségügyi vonatkozásokat, szem előtt tartva az e területen hatályos közös uniós szabályokat. Következésképpen az egészségügyi vonatkozásokat a zajhatások értékeléséről szóló uniós jogszabályoknak megfelelően fel kell mérni.
- (12) A zajértékeléseknek objektív és mérhető, a tagállamokban egyöntetűen alkalmazott kritériumokon, valamint rendelkezésre álló adatokon – így például a 2002/49/EK irányelv végrehajtásából származó adatokon – kell alapulniuk. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy ezek az adatok megbízhatók legyenek, azokat átlátható módon szerezzék be, és hozzáférhető legyenek az illetékes hatóságok és az érdekelt felek számára. Az illetékes hatóságoknak biztosítaniuk kell a szükséges ellenőrzési eszközöket.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 25-i 2002/49/EK irányelve a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189., 2002.7.18., 12. o.).

- (13) Az illetékes, a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozásokat előíró, zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások elfogadásáért felelős hatóságnak függetlennek kell lennie a repülőtér üzemeltetésében, valamint a légi közlekedési vagy légi navigációs szolgáltatás nyújtásában közreműködő valamennyi szervezettől, illetve az ezen szervezetek és a repülőtér környékén élő lakosok érdekeit képviselő szervezetektől. Mindez nem értelmezendő úgy, hogy a tagállamoknak módosítaniuk kell igazgatási struktúráikat és döntéshozatali eljárásaikat.
- (14) Elismert tény, hogy a tagállamok nemzeti szinten elfogadott zajvédelmi módszerek alapján, nemzeti jogszabályaiknak megfelelően döntöttek zajvédelemmel összefüggő repülési korlátozásokról, amelyek így esetenként nem teljesen összeegyeztethetők az Európai Polgári Repülési Konferencia irányadó 29. sz. „Jelentés az isophon görbék polgári repülőterek környezetében végzett számítására szolgáló szabványos módszerről” (European Civil Aviation Conference Report Doc 29 on „Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports”) című jelentésében (29. sz. ECAC-dokumentum) foglaltakkal, és a légi járművekre vonatkozóan nem a nemzetközileg elfogadott zajmutatókat használják. A zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások hatékonyságát és eredményességét azonban a 29. sz. ECAC-dokumentum és a kiegyensúlyozott megközelítés alapján kell megítélni. Ennek megfelelően a tagállamoknak úgy kell módosítaniuk a nemzeti jogszabályaikban szereplő üzemeltetési korlátozásokhoz kapcsolódó értékeléseiket, hogy azok teljes mértékben megfeleljenek az ECAC 29. sz. dokumentumában leírtaknak.
- (15) A légi járművek és a földi berendezések új technológiáinak és működési képességeinek kihasználása érdekében a 2002/30/EK irányelvhez képest új és szélesebb körű fogalom meghatározást kell bevezetni az üzemeltetési korlátozásra vonatkozóan. A fogalom meghatározás alkalmazása nem járhat az olyan üzemeltetési intézkedések késleltetésével, amelyekkel haladéktalanul csökkenthető a zajhatás anélkül, hogy ez a repülőtér működési kapacitására jelentős hatással lenne. Az ilyen intézkedések ezért nem tekintendők új üzemeltetési korlátozásnak.
- (16) A zajjal kapcsolatos adatok központosításával jelentősen csökkenthető lenne a légi jármű- és repülőtér-üzemeltetőkre háruló adminisztratív teher. Ezeket az adatokat jelenleg csak az egyes repülőterek szintjén kezelik, és azok csak ott érhetők el. Az említett adatokat operatív célokra a légi jármű-üzemeltetők és repülőterek rendelkezésére kell bocsátani. Fontos, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az ügynökség) zajmutatókkal kapcsolatos engedélyezési adatait validációs eszközként használják az Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért (Eurocontrol) adott járatokra vonatkozó adataira. Ezeket az adatokat jelenleg már rendszeresen igénylik a központi folyamatszervezés céljaira, de a Bizottság és az ügynökség számára még nem elérhetők, és azokat még pontosítani kell e rendelet céljai és a légiforgalom-szolgáltatás teljesítményszabályozása tekintetében. A nemzetközileg elismert eljárásoknak és a bevált gyakorlatoknak megfelelően meghatározott, megerősített modellezési adatokhoz való jó hozzáférésnek javítania kell az egyes repülőterekről készített, a szakpolitikai döntések támogatását célzó zajtérképek minőségét.
- (17) A légi közlekedés biztonságára, a repülőterek kapacitására és a versenyre gyakorolt nem kívánatos hatások elkerülése érdekében a Bizottságnak értesítenie kell a megfelelő illetékes hatóságot, ha úgy véli, hogy a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetéséhez használt eljárás nem felel meg az e rendeletben szereplő követelményeknek. A vonatkozó illetékes hatóságnak meg kell vizsgálnia a bizottsági értesítést, és az üzemeltetési korlátozások bevezetése előtt a szándékairól tájékoztatnia kell a Bizottságot.
- (18) A kiegyensúlyozott megközelítés figyelembevétele érdekében rendelkezni kell arról, hogy a fejlődő harmadik országokból származó légi jármű-üzemeltetők különleges körülmények esetén lehetőséget kapjanak mentességek igénybevételére, ha e nélkül indokolatlan nehézségekkel szembesülnének. A „fejlődő ország” fogalmát a légi közlekedés ezen konkrét vonatkozásának fényében kell értelmezni, és a fogalom nem foglal magában minden olyan országot, amelyet a nemzetközi közösség egyébként ebbe a csoportba tartozónak tekint. Biztosítani kell mindenekelőtt, hogy az említett mentességek összeegyeztethetők a megkülönböztetés tilalmának elvével.
- (19) A légi jármű hajtómű és -sárkányszerkezet technológiájában, valamint a zajtérképek készítése terén tapasztalható folyamatos technikai fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: az e rendeletben említett légi jármű-zajvédelmi előírások és a kapcsolódó hitelesítési módszerekre való hivatkozás rendszeres aktualizálása, valamint a zajtérképek számítási módszerére való hivatkozás aktualizálása, adott esetben a vonatkozó ICAO-dokumentumok változásainak figyelembevétele mellett. Emellett indokolt esetben mérlegelni kell azt is, hogy a 29. sz. ECAC-dokumentumban végrehajtott módosítások figyelembevétele érdekében a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktussal technikai frissítést fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.

- (20) Ez a rendelet megköveteli ugyan az egyes repülőterek zajhelyzetének rendszeres értékelését, ez az értékelés nem feltétlenül teszi szükségessé zajvédelemmel összefüggő új üzemeltetési korlátozások elfogadását, illetve a meglévő korlátozások felülvizsgálatát. E rendelet ezért nem írja elő a hatálybalépésekor meglévő, zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások felülvizsgálatát, beleértve azokat is, amelyek bírósági határozatok, illetve helyi közvetítési eljárás eredményein alapulnak. Az intézkedések kisebb, a repülőtéri kapacitást és üzemeltetést lényegesen nem befolyásoló, technikai jellegű módosításai nem tekintendők zajvédelemmel összefüggő új üzemeltetési korlátozásoknak.
- (21) Amennyiben egy zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozásra irányulóan a 2002/30/EK irányelvben foglaltak szerint elindult az elfogadáshoz szükséges előzetes konzultációs folyamat, ami az e rendelet hatálybalépésének időpontjában még továbbra is zajlik, az e folyamat során elért eredmények megtartása érdekében célszerű lehetővé tenni, hogy a végleges döntés meghozatalára is a 2002/30/EK irányelvnek megfelelően kerüljön sor.
- (22) Figyelembe véve azt, hogy az Unió légi közlekedési piacán következetesen kell alkalmazni a zajértékelési módszert, ez a rendelet közös szabályokat állapít meg a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások területén.
- (23) A 2002/30/EK irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy, célok és hatály

- (1) E rendelet a zajproblémák esetében szabályokat állapít meg azon eljárásra vonatkozóan, amelyet a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozásoknak az egyes repülőterek sajátosságainak megfelelő, következetes módon való bevezetése során követni kell, a zajkörnyezet javítása és a légi járművek okozta káros zajhatások által jelentősen érintett személyek számának korlátozása, illetve csökkentése érdekében, a kiegyensúlyozott megközelítéssel összhangban.
- (2) E rendelet céljai:
- a) az egyes repülőterek szintjén meghatározott, az egészségügyi vonatkozásokat is magában foglaló konkrét zajcsökkentési célok elérésének elősegítése, a vonatkozó uniós szabályok – elsősorban a 2002/49/EK irányelv – és tagállami jogszabályok tiszteletben tartása mellett;
- b) üzemeltetési korlátozások alkalmazásának lehetővé tétele a kiegyensúlyozott megközelítéssel összhangban a repülőterek és a légiforgalmi szolgáltatási hálózat kapacitásának fenntartható fejlődése érdekében, a teljes repülési útvonalat figyelembe véve („kaputól kapuig” elv szerint).
- (3) E rendelet a polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre vonatkozik. Nem vonatkozik a katonai, a vámügyi, a rendőrségi vagy az ezekhez hasonló műveletekben részt vevő légi járművekre.

2. cikk

Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- „légi jármű”: olyan merevszárnyú légi jármű, amelynek a legnagyobb megengedett felszállótömege 34 000 kg, vagy amelynek típusalkalmassági bizonyítványában szereplő maximális befogadóképessége legalább 19 utasülőhely (a személyzet által használható ülőhelyek leszámításával);
- „repülőter”: naptári évenként több mint 50 000 polgári légi jármű által végrehajtott műveletet lebonyolító repülőter (egy művelet egy felszállást vagy egy leszállást jelent) a zajértékelést megelőző három naptári év műveleteinek átlagos száma alapján;

3. „kiegyensúlyozott megközelítés”: a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által kidolgozott eljárás, amellyel a rendelkezésre álló intézkedések – nevezetesen a légi járművek okozta zajnak a zaj forrásánál történő csökkentése, a területhasználat tervezése és irányítása, valamint a zajcsökkentő üzemeltetési eljárások és üzemeltetési korlátozások – következetesen értékelhetők a zajprobléma lehető legköltséghatékonyabb és az egyes repülőterek egyedi sajátosságainak megfelelő kezelése érdekében;
4. „marginálisan megfelelő légi jármű”: olyan légi jármű, amelyet jóváhagytak az 1944. december 7-én aláírt nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (Chicagói Egyezmény) 16. függelékének 1. kötete II. részének 3. fejezetében meghatározott engedélyezési határértékeket összesen kevesebb mint 8 EPNdB-lal (decibelben kifejezett ténylegesen érzékelt zaj) 2020. június 14-ig, majd összesen kevesebb mint 10 EPNdB-lal az átmeneti időszak lejártát követően, ahol az összesített eltérés egy EPNdB-ben kifejezett érték, amely a Chicagói Egyezmény 16. függelékének 1. kötete II. részének 3. fejezetében meghatározott három referencia-zajmérés pontnál külön-külön mért eltérés (azaz az jóváhagyási zajszint és a maximálisan megengedett zajszint közötti különbség) összege;
5. „zajvédelmi intézkedés”: a repülőterek körüli zajkörnyezetre hatást gyakorló bármely olyan intézkedés, amely az ICAO kiegyensúlyozott megközelítés hatálya alá tartozik, ideértve más olyan, nem üzemeltetési intézkedést is, amely befolyásolhatja a légi járművek okozta zajnak kitett személyek számát;
6. „üzemeltetési korlátozás”: olyan zajvédelmi intézkedés, amely korlátozza valamely repülőtér elérhetőségét vagy optimális kapacitáskihasználását, ideértve a marginálisan megfelelő légi járművek meghatározott repülőterekről való kivonását célzó, valamint részleges, például csak napközben, meghatározott időszakokban vagy csak bizonyos repülőtéri futópályákra alkalmazandó üzemeltetési korlátozásokat is.

3. cikk

Illetékes hatóságok

- (1) Az a tagállam, amely területén a 2. cikk 2. pontjában meghatározott repülőtér található, köteles kijelölni egy vagy több, az üzemeltetési korlátozások elfogadása során követendő eljárásért felelős illetékes hatóságot.
- (2) Az illetékes hatóságoknak függetlennek kell lenniük minden olyan szervezettől, amelyre a zajvédelmi intézkedések hatással lehetnek. E függetlenség funkcionális szétválasztás útján is megoldható.
- (3) A tagállamok kötelesek kellő időben értesíteni a Bizottságot az (1) bekezdésben említett kijelölt illetékes hatóságok nevééről és címéről. A Bizottság közzéteszi ezt az információt.

4. cikk

Fellebbezési jog

- (1) A tagállamok saját nemzeti jogszabályaikkal és eljárásaikkal összhangban biztosítják az e rendelet szerint elfogadott üzemeltetési korlátozásokkal szembeni fellebbezés jogát olyan fellebbviteli testületnél, amely nem azonos a vitatott korlátozásról döntő hatósággal.
- (2) Azok a tagállamok, amelyek területén a 2. cikk 2. pontjában meghatározott repülőtér található, kötelesek kellő időben értesíteni a Bizottságot az (1) bekezdésben említett kijelölt fellebbviteli testület nevééről és címéről, vagy, adott esetben, a fellebbviteli testület kinevezését biztosító intézkedésekről.

5. cikk

A légi járművek zajának kezelésére vonatkozó általános szabályok

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az egyes, 2. cikk 2. pontjában említett repülőtereken a zajhelyzet értékelésére a 2002/49/EK irányelvnek megfelelően kerüljön sor.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy azon repülőtereket illetően, amelyeken zajproblémát állapítottak meg, a légi járművek okozta zaj kezelésére a kiegyensúlyozott megközelítést fogadják el. Ennek érdekében kötelesek biztosítani, hogy:

- a) az adott repülőterre meghatározzák a zajcsökkentési célt, figyelembe véve adott esetben a 2002/49/EK irányelv 8. cikkét és V. mellékletét;
- b) megállapítsák a zaj hatásának csökkentéséhez rendelkezésre álló intézkedéseket;
- c) körültekintően értékeljék a zajvédelmi intézkedések valószínűsíthető költséghatékonyágát;
- d) a légi közlekedés területéhez kapcsolódó, a repülőterek fejlesztési kilátásaival összefüggő közérdekek figyelembevételével és a biztonság veszélyeztetése nélkül kiválasszák az intézkedéseket;
- e) átlátható módon konzultáljanak az érdekelt felekkel a tervezett lépésekről;
- f) elfogadják az intézkedéseket és erről megfelelő tájékoztatást nyújtsanak;
- g) végrehajtsák az intézkedéseket;
- h) gondoskodjanak a vitarendezésről.

(3) Zajvédelmi intézkedések meghozatalakor a tagállamok biztosítják, hogy az alábbi rendelkezésre álló intézkedéseket figyelembe vegyék a legköltséghatékonyabb intézkedés vagy intézkedések kombinációjának kiválasztásakor:

- a) a légi járművek okozta zajoknak a zaj forrásánál történő csökkentésétől várható hatás;
- b) területhasználat-tervezés és -irányítás;
- c) zajcsökkentő üzemeltetési eljárások;
- d) az üzemeltetési korlátozások nem első számú eszközként, hanem csak a kiegyensúlyozott megközelítéshez kapcsolódó egyéb intézkedések mérlegelését követően történő alkalmazása.

A rendelkezésre álló intézkedések között mérlegelhető a marginálisan megfelelő légi járművek forgalomból való kivonása is. A tagállamok vagy repülőter-irányító szervezetek gazdasági ösztönzőket nyújthatnak annak előmozdítására, hogy a légijármű-üzemeltetők a 2. cikk 4. pontjában említett átmeneti időszak során kevésbé zajos légi járműveket használjanak. A gazdasági ösztönzőknek meg kell felelniük az állami támogatásra vonatkozó szabályoknak.

(4) Az intézkedések a kiegyensúlyozott megközelítés keretein belül differenciálhatók a légi jármű típusa, a légi jármű zajmutatói, a repülőter és a légi navigációs berendezések használata, a repülési útvonal és/vagy az érintett időszak szerint differenciálhatók.

(5) A (4) bekezdésben foglaltak sérelme nélkül, a marginálisan megfelelő légi járművek repülőterei üzemeltetésből való kivonását célzó üzemeltetési korlátozások nem érinthetik azokat a szubszonikus polgári légi járműveket, amelyek – eredeti vagy megújított megfelelőségi tanúsítványuknál fogva – teljesítik a Chicagói Egyezmény 16. függeléke 1. kötete II. részének 4. fejezetében meghatározott zajkibocsátási előírásokat.

(6) Az e rendelet értelmében egy adott repülőtérről kapcsolatban hozott intézkedések vagy intézkedéscsoportok nem lehetnek szigorúbbak annál, mint ami az adott repülőtér tekintetében meghatározott zajcsökkentési célok eléréséhez szükséges. Az üzemeltetési korlátozások nem lehetnek megkülönböztető jellegűek, különösen a légi jármű-üzemeltető nemzetiségét vagy kilitét illetően, valamint nem lehetnek önkényesek.

6. cikk

A zajértékelésre vonatkozó szabályok

(1) Az illetékes hatóságoknak gondoskodniuk kell a felelősségi körükbe tartozó repülőtereken fennálló zajhelyzet rendszeres értékeléséről a 2002/49/EK irányelvvel és az egyes tagállamokban alkalmazandó jogszabályokkal összhangban. Az illetékes hatóságok igénybe vehetik a 691/2010/EU bizottsági rendelet⁽¹⁾ 3. cikkében említett teljesítmény-felülvizsgálati szerv támogatását.

(2) Ha az (1) bekezdésben említett értékelés azt mutatja, hogy új üzemeltetési korlátozási intézkedésekre lehet szükség ahhoz, hogy egy adott repülőtéren a zajproblémát kezeljék, akkor az illetékes hatóságoknak gondoskodniuk kell a következőkről:

- a) az I. mellékletben foglalt módszerek, mutatók és adatok alkalmazásával kellően figyelembe vegyék a kiegyensúlyozott megközelítés keretében mérlegelhető egyes intézkedéscsoportok lehetséges hatásait az üzemeltetési korlátozások bevezetése előtt;
- b) megfelelő szintű szakmai együttműködés kialakítása a repülőtér-üzemeltetők, a légi jármű-üzemeltetők és a léginnavigációs szolgáltatók között a zajvédelmi intézkedések vizsgálata céljából. Az illetékes hatóságoknak gondoskodniuk kell arról is, hogy a helyi lakosokkal vagy azok képviselőivel és az érintett helyi hatóságokkal konzultációt folytassanak, és számukra a zajvédelmi intézkedésekre vonatkozó műszaki információt nyújtsanak;
- c) a II. melléklettel összhangban értékelni kell minden új üzemeltetési korlátozás költséghatékonyságát. Az intézkedések kisebb, a repülőtéri kapacitást és üzemeltetést lényegesen nem befolyásoló, technikai jellegű módosításai nem tekintendők új üzemeltetési korlátozásoknak;
- d) az érdekelt felekkel folytatott konzultáció folyamatát – amely közvetítési eljárás formáját is öltetheti – időben és olyan módon kell megszervezni, hogy érdemi konzultációra legyen lehetőség, garantálva a nyíltságot és az átláthatóságot az adatok és a számítási módszerek tekintetében. Az új üzemeltetési korlátozások elfogadása előtt legalább három hónapot kell biztosítani az érdekelt felek számára az észrevételeik megtételére. Az érdekelt felek közé tartoznak legalább a következők:
 - i. a repülőterek környékén élő, a légi közlekedés okozta zaj által érintett helyi lakosok vagy azok képviselői, valamint az érintett helyi hatóságok;
 - ii. a repülőterek környékén működő olyan vállalkozások képviselői, melyek működését befolyásolja a légi forgalom és a repülőtér működése;
 - iii. az érintett repülőtér-üzemeltetők;
 - iv. a zajvédelmi intézkedések által esetleg érintett légi jármű-üzemeltetők képviselői;
 - v. az érintett léginnavigációs szolgáltatók;
 - vi. a 677/2011/EU bizottsági rendeletben⁽²⁾ szereplő fogalommeghatározás szerinti hálózatkezelő;
 - vii. adott esetben a kijelölt résidő-koordinátor.

⁽¹⁾ A Bizottság 2010. július 29-i 691/2010/EU rendelete a léginnavigációs szolgáltatók és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének megállapításáról, valamint a léginnavigációs szolgáltatók ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló 2096/2005/EK rendelet módosításáról (HL L 201., 2010.8.3., 1. o.).

⁽²⁾ A Bizottság 2011. július 7-i 677/2011/EU rendelete a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 691/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 185., 2011.7.15., 1. o.).

(3) Az illetékes hatóságoknak nyomon kell követniük és ellenőrizniük kell az üzemeltetési korlátozások végrehajtását, és adott esetben meg kell tenniük a szükséges intézkedéseket. Gondoskodniuk kell arról, hogy a vonatkozó információk díjtalanul, könnyen és azonnal rendelkezésére álljanak a repülőterek környékén élő helyi lakosoknak és az érintett helyi hatóságoknak.

(4) A vonatkozó információk a következőket foglalják magukban:

- a) a nemzeti jogszabályok tiszteletben tartása mellett a repülési útvonalak módosításaiból adódó feltételezett szabálysértésekkel és az azok által kiváltott hatásokkal kapcsolatos információk, valamint a módosítások okai;
- b) az egyes repülőtereken alkalmazott általános forgalomszervezési és -irányítási kritériumok, olyan mértékben, amennyire azok hatással lehetnek a környezetre vagy zajra;
- c) a zajmérő rendszerek által gyűjtött adatok, ha vannak ilyenek.

7. cikk

Zajmutatók

(1) A zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozásokról szóló döntéseknek a légi járműnek a Chicagói Egyezmény hatodik kiadása (2011. március) 16. mellékletének 1. kötetében foglaltaknak megfelelően végrehajtott jóváhagyási eljárásban meghatározott zajmutatóin kell alapulniuk.

(2) A Bizottság kérésére a légi jármű-üzemeltetőknek meg kell adniuk az uniós repülőtereket használó légi járműveikre vonatkozóan a következő zajkibocsátási adatokat:

- a) a légi jármű honossága és lajstromjele;
- b) a használatban lévő légi jármű zajmutatóit rögzítő dokumentáció, a kapcsolódó legnagyobb megengedett felszállótömeggel;
- c) minden olyan esetleges átalakítás, amely a légi jármű zajmutatóit befolyásolhatja, és amely a légi jármű zajmutatóit rögzítő dokumentációban szerepel.

(3) A 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően kibocsátott légi jármű-típusalkalmassági bizonyítvány vagy kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány tulajdonosainak és az említett rendelet alapján kiállított típusalkalmassági bizonyítvánnyal nem rendelkező légi járműveket üzemeltető jogi vagy természetes személyeknek az ügynökség kérésére zajmodellezés céljából rendelkezésre kell bocsátaniuk a zajmutatókat és a teljesítményjellemzőket. Az ügynökség meghatározza a szükséges adatokat, valamint azok benyújtásának határidejét, formáját és módját. Az ügynökség ellenőrzi a zajmodellezés céljából benyújtott zajmutatókat és teljesítményjellemzőket, és ezeket az információkat más felek számára is elérhetővé teszi zajmodellezés céljára.

(4) Az ezen cikk (2) és (3) bekezdésében említett adatszolgáltatási kötelezettséget a feltétlenül szükséges adatokra kell korlátozni, és azokat térítés nélkül, elektronikus úton kell benyújtani, lehetőség szerint a megadott formátumban.

(5) Az ügynökség a 216/2008/EK rendelet 6. cikkének (1) bekezdésével összhangban végzett feladatainak végrehajtása során ellenőrzi a modellezési célra átadott, a légi járművek zaj- és teljesítményjellemzőire vonatkozó adatokat.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. február 20-i 216/2008/EK rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.).

(6) Az adatokat központi adatbázisban kell tárolni, és üzemeltetési célokra az illetékes hatóságok, a légi jármű-üzemeltetők és a léginnavigációs szolgáltatók rendelkezésére kell bocsátani.

8. cikk

A üzemeltetési korlátozások bevezetésének szabályai

(1) Az illetékes hatóságoknak az üzemeltetési korlátozások bevezetése előtt hat hónappal értesíteniük kell a tagállamokat, a Bizottságot és az érdekelt feleket úgy, hogy az értesítésre legalább két hónappal a 95/93/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 2. cikke m) pontjában szereplő fogalommeghatározás szerinti résidő-koordinációs paramétereknek az adott repülőtér és menetrendi időszak vonatkozásában való meghatározása előtt sor kerüljön.

(2) A 6. cikk szerint végrehajtott értékelést követően a döntésről szóló értesítéshez az 5. cikkben meghatározott követelményeknek megfelelő írásbeli jelentést kell mellékelni, amely kifejti az üzemeltetési korlátozás bevezetésének okait, a repülőtérre vonatkozóan meghatározott zajcsökkentési célt, az adott cél elérése érdekében mérlegelt intézkedéseket és az egyes mérlegelt intézkedések valószínűsíthető költséghatékonyságát, beleértve adott esetben ezek határon átnyúló hatásait is.

(3) A Bizottság – valamely tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére – az (1) bekezdés szerinti értesítés kézhezvételétől számított három hónapon belül felülvizsgálhatja az üzemeltetési korlátozás bevezetésével kapcsolatos eljárást. Amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozás bevezetése nem az e rendeletben meghatározott eljárás szerint történik, erről tájékoztathatja az érintett illetékes hatóságot. Az érintett illetékes hatóság megvizsgálja a bizottsági értesítést, és az üzemeltetési korlátozások bevezetése előtt a szándékairól tájékoztatja a Bizottságot.

(4) Amennyiben az üzemeltetési korlátozás a marginálisan megfelelő légi járművek adott repülőtérrel való kivonását célozza, akkor az (1) bekezdésben említett értesítéstől számított hat hónapig az adott repülőtéren nem engedélyezhető az előző év azonos időszakában a marginálisan megfelelő légi járművek által teljesített műveletek számánál több új járat. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az illetékes hatóságok meghatározzák, hogy az adott repülőtéren az érintett üzemeltetők esetében évente milyen ütemben kell csökkenteni a marginálisan megfelelő légi járművek által teljesített műveletek számát, kellően figyelembe véve a légi járművek korát és a teljes flotta összetételét. A 5. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül, ez az ütem nem haladhatja meg az adott légi jármű-üzemeltető adott repülőtéren használt, a marginálisan megfelelő légi járművei által teljesített műveletek 25 %-át.

9. cikk

Fejlődő országok

(1) Az illetékes hatóságok az indokolatlan gazdasági nehézségek problémájának elkerülése érdekében – a megkülönböztetés tilalma elvének maradéktalan tiszteletben tartása mellett – mentesíthetik a fejlődő országokban lajstromozott, a marginálisan megfelelő légi járműveket a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások alól, amennyiben az adott légi jármű:

- a) rendelkezik a Chicagói Egyezmény 16. függeléké 1. kötetének 3. fejezete szerinti előírásoknak megfelelő zajbizonyítvánnyal;
- b) az e rendelet hatálybalépését megelőző öt év során az Unióban üzemelt;
- c) ugyanabban az ötéves időszakban az adott fejlődő országban volt lajstromba véve; és
- d) továbbra is az említett országban letelepedett természetes vagy jogi személy üzemelteti.

(2) Amennyiben valamely tagállam az (1) bekezdés szerint mentességet ad, erről haladéktalanul tájékoztatnia kell a többi tagállam illetékes hatóságait és a Bizottságot.

⁽¹⁾ A Tanács 1993. január 18-i 95/93/EGK rendelete a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

10. cikk

Légi járművek kivételes jellegű repülésére vonatkozó mentesség

Az illetékes hatóságok a felelősségi körükbe tartozó repülőtereken eseti alapon engedélyezhetik a marginálisan megfelelő légi járművek olyan eseti üzemeltetését, amelyre e rendelet rendelkezései alapján nem kerülhetne sor.

Az ilyen mentesség megadását az alábbiakra kell korlátozni:

- a) annyira kivételes jellegű üzemeltetés, amelynek esetében ésszerűtlen lenne megtagadni az átmeneti mentességet, ideértve a humanitárius segítségnyújtással összefüggő légi járatokat; vagy
- b) árbevétel nem eredményező, légi járművek átalakításának, javításának és karbantartásának céljával összefüggő üzemeltetés.

11. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan:

- a) az 5. cikk (5) bekezdésében és a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt zajbizonyítványra vonatkozó előírások, illetve a 7. cikk (1) bekezdésében előírt tanúsítási eljárás technikai frissítései;
- b) az I. mellékletben meghatározott módszer és mutatók technikai frissítései.

A technikai frissítések célja a vonatkozó nemzetközi szabályok változásainak megfelelő módon való figyelembevétele.

12. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

(2) A Bizottság 11. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól, 2016. június 13-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 11. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.

(5) A 11. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve, ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

13. cikk

Tájékoztatás és felülvizsgálat

A tagállamok kérésre tájékoztatják a Bizottságot e rendelet alkalmazásáról.

A Bizottság legkésőbb 2021. június 14-ét követően jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács számára a rendelet alkalmazásáról.

A jelentéshez szükség esetén csatolni kell az e rendelet módosítására vonatkozó javaslatokat.

14. cikk

Meglévő üzemeltetési korlátozások

A 2016. június 13-át megelőzően bevezetett, zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások hatályban maradnak mindaddig, amíg az illetékes hatóságok úgy nem döntenek, hogy e rendeletnek megfelelően felülvizsgálják azokat.

15. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2002/30/EK irányelv 2016. június 13-tól hatályát veszti.

16. cikk

Átmeneti rendelkezések

E rendelet 15. cikke ellenére, a 2016. június 13-át követően elfogadott, zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások elfogadhatók a 2002/30/EK irányelvnek megfelelően, ha az elfogadásukat megelőző konzultációs folyamat a rendelet hatálybalépésének időpontjában már folyamatban volt, feltéve, hogy a korlátozások elfogadására legkésőbb az ezen időponttól számított egy éven belül sor kerül.

17. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet 2016. június 13-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2014. április 16-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

D. KOURKOULAS

I. MELLÉKLET

AZ EGYES REPÜLŐTEREK ZAJHELYZETÉNEK ÉRTÉKELÉSE

Módszer:

Az illetékes hatóságoknak gondoskodniuk kell az olyan zajértékelési módszerek alkalmazásáról, amelyeket az Európai Polgári Repülési Konferencia „Jelentés az isophon görbék polgári repülőterek környezetében végzett számítására szolgáló szabványos módszerről” című 29. dokumentumának 3. kiadásával összhangban dolgoztak ki.

Mutatók:

1. A légi közlekedés okozta zaj hatását legalább az L_{den} és az L_{night} zajmutatóval kell megadni, amelyek meghatározását és számítási módját a 2002/49/EK irányelv I. melléklete tartalmazza.
2. További olyan zajmutatók is alkalmazhatók, amelyek objektív adatokon alapulnak.

Zajkezelési adatok:

1. Aktuális információk
 - 1.1. A repülőtér leírása a méretére, területi elhelyezkedésére, a környező térségre, valamint a légi forgalom nagyságára és összetételére vonatkozó adatokkal.
 - 1.2. A környezetvédelmi célok bemutatása a repülőtér tekintetében és országos összefüggésben. Idetartozik a repülőtérnek a légi járművek okozta zaj csökkentésére vonatkozó céljainak leírása is.
 - 1.3. Az egyes zajszintekhez tartozó részletes adatok a releváns korábbi évekre vonatkozóan, beleértve a légi járművek okozta zajterhelésnek kitett személyek számára vonatkozó, a 2002/49/EK irányelv II. mellékletével összhangban elvégzett értékelést is.
 - 1.4. A légi járművek okozta zaj kezelésére a kiegyensúlyozott megközelítés keretében már bevezetett és tervezett intézkedések bemutatása, illetve ezek hatása és szerepe a zajhelyzet tekintetében, utalva a következőkre:
 - 1.4.1. a zaj forrásánál történő csökkentés:
 - a) a légi jármű-flotta alakulására és a tervezett technológiai fejlesztésekre vonatkozó információk;
 - b) konkrét flottakorszerűsítési tervek;
 - 1.4.2. területhasználat-tervezés és -irányítás:
 - a) a rendelkezésre álló tervezési eszközök, pl. átfogó tervezés és zajövezetek;
 - b) a rendelkezésre álló zajvédelmi intézkedések, pl. építési szabályzatok, zajszigetelési programok, a zajérzékeny területek használatának csökkentését szolgáló intézkedések;
 - c) konzultációs folyamat a területhasználati intézkedésekről;
 - d) a beavatkozások felügyelete;
 - 1.4.3. zajcsökkentő üzemeltetési intézkedések, amennyiben azok nem korlátozzák a repülőtér kapacitását:
 - a) a zajcsökkentés szempontjából előnyös futópályák használata;
 - b) a zajcsökkentés szempontjából előnyös repülési útvonalak használata;

- c) a zajcsökkentő felszállási és megközelítési eljárások;
- d) annak jelzése, hogy ezekre az intézkedésekre milyen mértékben vonatkoznak a 691/2010/EU rendelet I. mellékletében említett környezetvédelmi mutatók;

1.4.4. üzemeltetési korlátozások:

- a) globális korlátozások alkalmazása, pl. a gépmozgások számának korlátozása, vagy zajkvóták bevezetése;
- b) légi jármű-specifikus korlátozások alkalmazása, pl. a marginálisan megfelelő légi járművek kivonása;
- c) részleges korlátozások alkalmazása, különbséget téve a nappali és az éjszakai intézkedések között;

1.4.5. rendelkezésre álló pénzügyi eszközök, pl. zajvédelemmel összefüggő repülőtéri díjak.

2. Előrejelzés az új intézkedések nélküli helyzetről

- 2.1. A már jóváhagyott és tervbe vett repülőtéri fejlesztések, ha vannak ilyenek, bemutatása, például kapacitásbővítés, a futópályák és terminálok bővítése, lehetséges megközelítési és felszállási útvonalak, a forgalom előrejelzett jövőbeni összetétele és becsült növekedési üteme, valamint egy részletes elemzés az említett kapacitás-, futópálya- és terminálbővítések, továbbá a megközelítési és felszállási útvonalak módosítása által a környéket érintő zajhatásokról.
- 2.2. Repülőtéri kapacitásbővítés esetén a kiegészítő kapacitás rendelkezésre bocsátásának előnyei a tágabb légi közlekedési hálózatban és a térségben.
- 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 enyhítése érdekében.
- 2.4. A várható zajövezetek, a légi járművek okozta zaj által valószínűleg érintett személyek számának felmérésével, megkülönböztetve a korábban és az újonnan beépített vagy tervezett lakóterületeket, valamint azon jövőben tervezett lakóterületeket, amelyeket az illetékes hatóságok már engedélyeztek.
- 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 rendelkezésre álló kiegészítő intézkedések vázlatos leírása és kiválasztásuk elsődleges okainak megnevezése. A további elemzés tárgyát képező intézkedések bemutatása és tájékoztatás a költséghatékonysági elemzés eredményéről, különösen az intézkedések bevezetésével járó költségekről; az intézkedések előnyeit élvező személyek várható száma és a bevezetésre szánt időtartam, valamint a különböző intézkedések általános eredményesség szerinti rangsorolása.
 - 3.2. A javasolt intézkedések által más repülőterekre, üzemeltetőkre és más érdekelt felekre gyakorolt lehetséges környezeti és versenyszempontú hatások áttekintése.
 - 3.3. Az előnyben részesített lehetőség kiválasztásának okai.
 - 3.4. Nem műszaki jellegű összefoglalás.
-

II. MELLÉKLET

A zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások költséghatékonyságának értékelése

A zajvédelemmel összefüggő tervezett üzemeltetési korlátozások költséghatékonyságának értékelésekor megfelelő mértékben figyelembe kell vennie a következőket, lehetőség szerint számszerűsíthető módon:

1. a tervezett intézkedések várt zajvédelmi előnyei a jelenben és a jövőben;
2. a repülések biztonsága, beleértve a harmadik felek kockázatát is;
3. a repülőtér kapacitása;
4. az európai légi közlekedési hálózatot érintő hatások.

Ezen túlmenően az illetékes hatóságok megfelelő mértékben figyelembe vehetik a következő tényezőket:

1. a repülőtér környékén élő helyi lakosok egészsége és biztonsága;
2. a környezeti fenntarthatóság, beleértve a zaj és a kibocsátás közötti kölcsönös összefüggéseket;
3. a foglalkoztatásra és a gazdaságra gyakorolt közvetlen, közvetett és katalizátorhatások.

A Bizottság nyilatkozata a 2002/49/EK irányelv felülvizgatójáról

A Bizottság megbeszéléseket folytat a tagállamokkal a 2002/49/EK irányelv II. mellékletéről (a zajmutatók kiszámításának módszerei), annak az elkövetkezendő hónapok során történő elfogadása céljából.

A WHO által a zajhatások egészségügyi vonatkozásainak értékelésére vonatkozó módszerekről jelenleg folytatott munka alapján a Bizottság felül szándékozik vizsgálni a 2002/49/EK irányelv III. mellékletét (az egészségügyi hatások becslése, dózis-válasz görbék).
