

32002L0030

L 85/40

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

2002 3 28

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2002/30/EB

2002 m. kovo 26 d.

dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽³⁾,veikdami Sutarties 251 straipsnyje nustatyta tvarka ⁽⁴⁾,

kadangi:

- (1) Bendros transporto politikos pagrindinis tikslas yra darni plėtra. Tam reikia integruoto požiūrio, kuriuo siekiama užtikrinti ir efektyvų Bendrijos transporto sistemos funkcionavimą ir aplinkos apsaugą.
- (2) Darni oro transporto plėtra reikalauja nustatyti priemones, kuriomis siekiama sumažinti oro uostuose, kuriuose dėl triukšmo kyla ypatingų problemų, orlaivių keliamą triukšmą.
- (3) Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) pastangomis buvo nustatytas naujas griežtesnis triukšmo sertifikavimo standartas, apibrėžtas Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 4 skyriuje, ir jis padės ilgalaikėje perspektyvoje pagerinti aplink oro uostus esamas triukšmo sąlygas.
- (4) 4 skyriuje apibūdintas standartas buvo nustatytas orlaiviams sertifikuoti, o ne kaip pagrindas operacijų apribojimams nustatyti.
- (5) Laipsniškas 2 skyriuje apibūdintų orlaivių pašalinimas vadovaujantis 1992 m. kovo 2 d. Tarybos direktyva 92/

14/EEB dėl lėktuvų, kuriems taikomi Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos antrosios redakcijos (1988) 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyriaus reikalavimai, naudojimo apribojimo ⁽⁵⁾ bus baigtas 2002 m. balandžio 1 d. ir reikės naujų priemonių, kad triukšmo sąlygos po 2002 m. neblogėtų, darant prielaidą, jog oro transportas Europoje plėtosis.

- (6) Orlaivių su aplinkai palankesnėmis eksploatacinėmis savybėmis naudojimas gali padėti efektyviau naudoti turimus oro uostų pajėgumus ir sudaryti palankesnes sąlygas oro uostų infrastruktūros plėtrai laikantis rinkos reikalavimų.
- (7) Bendra taisyklių ir tvarkos, dėl operacijų apribojimų Bendrijos oro uostuose nustatymo, sistema, kaip subalansuoto požiūrio į triukšmo valdymą dalis, padės išlaikyti vidaus rinkos reikalavimus nustatant panašius operacijų apribojimus oro uostuose, turinčiuose maždaug panašių triukšmo problemų. Ji apima triukšmo poveikio oro uoste įvertinimą ir esamų priemonių tam poveikiui mažinti vertinimą bei atitinkamų mažinimo priemonių parinkimą siekiant maksimalaus palankumo aplinkai pačiu ekonomiškiausiu būdu.
- (8) 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus ⁽⁶⁾ 8 ir 9 straipsniuose, inter alia, yra numatytas naujų operacijų apribojimų skelbimas ir tyrimas, dėl to turėtų būti nustatytas šių nuostatų sąryšis su šia direktyva.
- (9) Turėtų būti pripažįstamas teisėtas oro transporto sektoriaus interesas taikyti ekonomiškai efektyvius triukšmo valdymo tikslus atitinkančius sprendimus.
- (10) 33-oji ICAO asamblėja priėmė rezoliuciją A33/7, suformulavusią „subalansuoto požiūrio“ į triukšmo valdymo koncepciją, nustatančią politikos kryptį lėktuvų keliamo triukšmo problemai spręsti, įskaitant tarptautinę orientaciją paskiruose oro uostuose nustatyti operacijų apribojimus. „Subalansuoto požiūrio“ į orlaivių keliamo triukšmo valdymo koncepciją sudaro keturi pagrindiniai

⁽¹⁾ OL C 75 E, 2002 3 26, p. 318.⁽²⁾ 2002 m. kovo 20 d. pareikšta nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).⁽³⁾ 2002 m. kovo 14 d. pareikšta nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).⁽⁴⁾ 2002 m. kovo 13 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). 2002 m. kovo 26 d. Tarybos sprendimas.⁽⁵⁾ OL L 76, 1992 3 23, p. 21. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 991/2001 (OL L 138, 2001 5 22, p. 12).⁽⁶⁾ OL L 240, 1992 8 24, p. 8.

- elementai, ir ji reikalauja kruopščiai įvertinti visas įvairias galimybes mažinti triukšmą, įskaitant orlaivių triukšmo jo ištakose mažinimą, žemės naudojimo planavimo ir valdymo priemonės, triukšmą mažinančią naudojimo tvarką ir operacijų apribojimus, nepažeidžiant atitinkamų teisinių pareigų, esamų susitarimų, galiojančių įstatymų ir nustatytų politikos krypčių.
- (11) Subalansuotas požiūris yra svarbus žingsnis siekiant triukšmo sumažinimo. Bet, kad būtų pasiektas veiksmingas ir pastovus triukšmo sumažinimas, taip pat yra būtini griežtesni techniniai standartai, tokie kaip griežtesni triukšmo požiūriu standartai orlaiviams kartu imantis veiksmų nutraukti triukšmingų orlaivių naudojimą.
- (12) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo ⁽¹⁾, kuri yra horizontalioji priemonė, taikoma visoms transporto rūšims, nustato bendrą požiūrį į aplinkos triukšmo įvertinimą ir valdymą. Ja siekiama stebėti triukšmo keliamą aplinkosaugos problemą didesnėse aglomeracijose ir pagrindinių transporto infrastruktūrų, įskaitant oro uostus, kaimynystėje, užtikrinti informacijos apie aplinkinį triukšmą bei jo poveikius prieinamumą visuomenei ir reikalauti, kad kompetentingos institucijos rengtų veiksmų planus dėl aplinkinio triukšmo prevencijos bei mažinimo ir aplinkinio triukšmo kokybės išlaikymo ten, kur ji yra gera.
- (13) 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyva 85/337/EEB dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų aplinkai vertinimo ⁽²⁾ jau nustato išsamų oro uostų projektų, įskaitant triukšmo mažinimą, įvertinimą. Ji gali būti laikoma iš dalies atitinkančia šioje direktyvoje pateikiamus oro uostų infrastruktūros plėtimo projektų įvertinimo reikalavimus.
- (14) Toks įvertinimas gali parodyti, kad tikslai gali būti pasiekti tik ribojant naujas paslaugas ir laipsniškai šalinant lėktuvus, arti ribos atitinkančius 3 skyriuje apibūdintą triukšmo sertifikavimo standartą.
- (15) Ypatingos oro uostų, esančių didelių miestų telkinių centre („didmiesčių oro uostų“), triukšmo problemos turėtų būti pripažįstamos leidžiant nustatyti griežtesnes taisykles.
- (16) Remiantis valstybių narių pateikta informacija, reikia galutinai parengti orientacinio pobūdžio didmiesčių oro uostų sąrašą.
- (17) Oro uostų infrastruktūros plėtimas turėtų būti lengvinamas numatant darnios oro transporto veiklos plėtros išsaugojimą.
- (18) Reikia leisti toliau taikyti oro uostams būdingas triukšmo valdymo priemones ir tam tikrus dalinius techninius operacijų apribojimų pakeitimus.
- (19) Nederamo ekonominio besivystančių šalių operatorių apsunkinimo turėtų būti išvengiama leidžiant pririnkus teikti lengvatas ir tokia galimybė turėtų turėti apsaugos priemones, kad būtų išvengta piktnaudžiavimo.
- (20) Reikia užtikrinti skaidrumą ir konsultavimąsi su visomis suinteresuotomis šalimis dėl siūlomų su triukšmu susijusių priemonių, įskaitant naujų operacijų apribojimų nustatymą.
- (21) Prieš nustatant naujus operacijų apribojimus, operatoriams turi būti iš anksto per pakankamą laikotarpį pranešta.
- (22) Turėtų būti priimtos nuostatos, užtikrinančios teisę apskųsti operacijų apribojimų nustatymą apeliacinei institucijai, kuri galėtų būti ir teismas.
- (23) Ši direktyva atitinka Sutarties 5 straipsnyje nustatytus subsidiarumo ir proporcingumo principus. Operacijų apribojimų Bendrijos oro uostuose nustatymas gali padėti siekiant tikslo neleisti blogėti triukšmo sąlygoms aplink oro uostus, bet yra galimybė, kad gali atsirasti konkurencijos iškraipymų. Todėl suderintomis operacijų apribojimų nustatymo taisyklėmis, kaip triukšmo valdymo proceso sudedamąją dalimi, šį tikslą veiksmingiau gali pasiekti Bendrija. Ši direktyva apsiriboja minimumu, kurio reikia šiam tikslui pasiekti, ir nesiekia daugiau, negu yra tikslinga.
- (24) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimanos vadovaujantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu naudojimosi Komisijai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais procedūras ⁽³⁾.
- (25) Šios direktyvos nustatytos priemonės pakeičia priemonės, nustatytas 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 925/1999 dėl tam tikrų tipų civilinių iki-garsinių reaktyvinių lėktuvų, kurie buvo modifikuoti ir kuriems buvo išduotas naujas pažymėjimas, kad jie atitinka Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos trečiosios redakcijos (1993 m. liepos mėn.) 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus standartus, registravimo ir naudojimo Bendrijoje ⁽⁴⁾. Todėl tas reglamentas turėtų būti panaikintas,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Tikslai

Šios direktyvos tikslai yra šie:

- a) nustatyti Bendrijai taisykles, padedančias nuosekliai oro uostų lygmeniu nustatyti operacijų apribojimus, kad būtų galima apriboti arba sumažinti kenksmingą triukšmo poveikį patiriančių žmonių skaičių;

⁽¹⁾ Ši direktyva yra rengiama ir bus taikoma ją priėmus.

⁽²⁾ OL L 175, 1985 7 5, p. 40. Direktyva su pakeitimais, padarytais Tarybos direktyva 97/11/EB (OL L 73, 1997 3 14, p. 5).

⁽³⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

⁽⁴⁾ OL L 115, 1999 5 4, p. 1.

- b) parengti pagrindus, apsaugančius vidaus rinkos reikalavimus;
- c) skatinti prie aplinkos priderintą oro uostų pajėgumo plėtrą;
- d) sudaryti palankias sąlygas siekti konkrečių triukšmo mažinimo tikslų oro uostų lygmeniu;
- e) leisti iš galimų priemonių rinktis tam tikras priemones siekiant didžiausios naudos aplinkai ekonomiškiausiu būdu.

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šioje direktyvoje:

- a) „oro uostas“ – tai civilinis uostas Bendrijoje, kuriame per kalendorinius metus atliekama daugiau kaip 50 000 civilinių ikigarsinių reaktivinių lėktuvų skrydžių (skrydis — kilimas arba tūpimas), atsižvelgiant į paskutiniųjų trejų kalendorinių metų iki šios direktyvos taisyklių taikymo tam oro uostui vidurkį;
- b) „didmiesčio oro uostas“ – tai didelio miestų telkinio centre esantis oro uostas, kuriame jokio tako kilimo rieda nėra didesnė kaip 2 000 metrų ir kuris teikia tik tiesiogines („iš vieno punkto į kitą punktą“) paslaugas tarp Europos valstybių arba jų viduje, kai orlaivių keliamas triukšmas objektyviai veikia didelį skaičių žmonių ir kai bet kuris papildomas orlaivių skrydžių (kilimų ir nutūpimų) padidėjimas sukelia ypač didelį pasipiktinimą turint galvoje nepaprastą triukšmingumo padėtį. Šie oro uostai yra išvardyti 1 priede. Tas priedas gali būti keičiamas 13 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka;
- c) „civiliniai ikigarsiniai reaktiviniai lėktuvai“ – tai lėktuvai, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė yra 34 000 kg ar daugiau arba kurių didžiausia sertifikuota vidinė talpa tam lėktuvų tipui yra daugiau kaip 19 keleiviams skirtų sėdimų vietų, išskyrus bet kurias tik įgulai skirtas vietas;
- d) „ribinio triukšmingumo orlaiviai“ – tai civiliniai ikigarsiniai reaktiviniai lėktuvai, atitinkantys Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje nustatytas sertifikavimo ribas ne didesniu negu 5EPNdB (efektinis juntamas triukšmas decibelais) suvestiniu skirtumu; suvestinis skirtumas yra EPNdB išreikštas skaitmuo, gautas sudedant atskirus skirtumus (t. y. skirtumus tarp sertifikuoto triukšmo lygio ir didžiausio leidžiamo triukšmo lygio) kiekviename iš trijų atskaitinių triukšmo matavimo taškų, apibrėžtų Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje;
- e) „operacijų apribojimai“ – su triukšmu susiję veiksmai, kuriais ribojamas arba mažinamas civilinių ikigarsiniųreak-

tyvinių lėktuvų patekimas į kurį nors oro uostą. Jūs sudaro operacijų apribojimai, kuriais siekiama neleisti ribinio triukšmingumo orlaivių skrydžių konkrečiuose oro uostuose, taip pat dalinio pobūdžio operacijų apribojimai, turintys poveikio civilinių ikigarsinių lėktuvų naudojimui tam tikru laiko tarpu;

- f) „suinteresuotos šalys“ – fiziniai ar juridiniai asmenys, kuriuos paveikė arba gali paveikti triukšmo mažinimo priemonės, arba kurie yra suinteresuoti tų priemonių nustatymu, įskaitant operacijų apribojimus;
- g) „subalansuotas požiūris“ – požiūris, kuriuo vadovaudamasi valstybės narės svarsto prieinamas priemones triukšmo problemai kuriame nors oro uoste jų teritorijoje spręsti, būtent galimą numatyti orlaivių triukšmo jo ištakose mažinimo, žemės naudojimo planavimo ir valdymo, triukšmą mažinančios naudojimo tvarkos ir operacijų apribojimų efektą.

3 straipsnis

Kompetentingos institucijos

Valstybės narės užtikrina, kad būtų paskirtos kompetentingos institucijos, atsakingos už šios direktyvos taikymo sričiai priklausančius reikalus.

4 straipsnis

Orlaivių triukšmo valdymo bendrosios nuostatos

1. Valstybės narės patvirtina subalansuotą požiūrį į triukšmo problemų savo teritorijose esančiuose oro uostuose sprendimą. Jos taip pat gali svarstyti ekonominius paskatinimus kaip triukšmo valdymo priemonę.
2. Svarstydamos operacijų apribojimus, kompetentingos institucijos atsižvelgia į įvairių taikytinų priemonių galimas išlaidas ir naudą, taip pat į konkrečiam oro uostui būdingas ypatybes.
3. Priemonės arba priemonių kompleksas, kurių imamasi pagal šią direktyvą, neturi būti labiau ribojančios negu reikia konkrečiam oro uostui nustatytam aplinkosaugos tikslui pasiekti. Jos negali diskriminuoti oro vežėjus ar orlaivių gamintojus dėl pilietybės ar tapatybės.
4. Su eksploatacinėmis savybėmis susiję operacijų apribojimai yra grindžiami orlaivio keliamo triukšmo charakteristika, nustatyta atliekant sertifikavimo procedūrą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos trečiosios redakcijos (1993 m. liepos mėn.) 16 priedo 1 tomą.

5 straipsnis

Įvertinimo taisyklės

1. Svarstant sprendimą dėl operacijų apribojimų, kuo tinkamiau ir kiek įmanoma atsižvelgiama į II priede nurodytą informaciją, reikalingą atitinkamiems operacijų apribojimams numatyti ir oro uostui apibūdinti.

2. Tais atvejais, kai oro uostų projektams turi būti taikomas poveikio aplinkai įvertinimas pagal Direktyvą 85/337/EEB, pagal tą direktyvą atliktas įvertinimas yra laikomas atitinkančiu 1 dalies reikalavimus, jei atliekant tą įvertinimą buvo kiek įmanoma atsižvelgta į šios direktyvos II priede nurodytą informaciją.

6 straipsnis

Operacijų apribojimų, kuriais siekiama pašalinti ribinio triukšmingumo orlaivius, nustatymo taisyklės

1. Jei visų galimų priemonių, įskaitant dalinius operacijų apribojimus, įvertinimas, atliktas pagal 5 straipsnio reikalavimus, rodo, kad šios direktyvos tikslams pasiekti reikia nustatyti apribojimus, kuriais siekiama pašalinti ribinio triukšmingumo orlaivius, vietoj Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 9 straipsnyje nustatytos procedūros, svarstomajame oro uoste yra taikomos šios taisyklės:

- a) praėjus šešeriams mėnesiams nuo įvertinimo pabaigos ir sprendimo dėl operacijų apribojimų nustatymo, ribinio triukšmingumo orlaiviams tame oro uoste neleidžiama atlikti susisiekimo operacijų daugiau negu per praėjusių metų atitinkamą laikotarpį;
- b) praėjus dar ne mažiau kaip šešeriams mėnesiams, iš kiekvieno operatoriaus galima reikalauti per metus sumažinti savo ribinio triukšmingumo orlaivių skrydžių (kilimų ir tūpimų) skaičių tame oro uoste ne daugiau kaip 20 % bendro pradinio skrydžių (kilimų ir tūpimų) skaičiaus.

2. Atsižvelgdami į 5 straipsnyje pateiktas įvertinimo taisykles, I priede išvardyti didmiesčių oro uostai gali nustatyti griežtesnes priemones apibrėždami ribinio triukšmingumo orlaivius, jei šios priemonės neturi poveikio civiliniams ikigarsiniais reaktyviniams lėktuvams, kurie pirmą kartą sertifikuojami arba dar kartą sertifikuojami atitinka Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 4 skyriuje nustatytus triukšmo standartus.

7 straipsnis

Esami operacijų apribojimai

5 straipsnis netaikomas:

- a) operacijų apribojimams, kurie jau buvo nustatyti iki šios direktyvos įsigaliojimo dienos;
- b) nedideliems dalinių operacijų apribojimų techniniams pakeitimams, nesusijusiems su didesnėmis skrydžių operatorių bet kuriame Bendrijos oro uoste išlaidomis ir nustatytiems po šios direktyvos įsigaliojimo.

8 straipsnis

Besivystančiose šalyse įregistruotiems orlaiviams taikomos išimtys

Ribinio triukšmingumo orlaiviams, įregistruotiems besivystančiose šalyse, 10 metų nuo šios direktyvos įsigaliojimo laikotarpiu 6 straipsnio nuostatos netaikomos, jei:

- a) tokie orlaiviai, kuriems buvo išduoti sertifikatai pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje nurodytus standartus, buvo naudojami atitinkamame oro uoste Bendrijoje 1996 m. sausio 1 d.–2001 m. gruodžio 31 d. laikotarpiu (atskaitos laikotarpis) ir
- b) šie orlaiviai atskaitos laikotarpiu buvo atitinkamų besivystančių šalių registre ir jei juos tebenaudoja toje šalyje įsisteigęs fizinis ar juridinis asmuo.

9 straipsnis

Išimtinio pobūdžio orlaivių skrydžiams taikoma išimtis

Atskirais atvejais valstybės narės gali leisti savo teritorijoje esančiuose oro uostuose ribinio triukšmingumo orlaivių atskirus skrydžius, kurie negalėtų vykti pagal kitas šios direktyvos nuostatas.

Ši išimtis yra taikoma tik:

- a) orlaiviams, kurių atskiri skrydžiai yra tokio išimtinio pobūdžio, kad būtų neprotinga atsisakyti duoti laikiną atleidimą;
- b) orlaiviams, atliekantiems pajamų neduodančius skrydžius perdurbimo, remonto ar techninės priežiūros tikslais.

10 straipsnis

Konsultavimasis ir skaidrumas

Valstybės narės užtikrina, kad 5 ir 6 straipsnių taikymui, pagal taikytinus nacionalinės teisės aktus būtų nustatyta suinteresuotųjų šalių konsultavimosi tvarka.

11 straipsnis

Išankstinis įspėjimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad nustatant bet kurią naują operacijų apribojimą visos suinteresuotos šalys būtų viešai įspėjamos, paaiškinant jo nustatymo priežastis ir atsižvelgiant į subalansuoto požiūro atitinkamus elementus:

- a) prieš šešis mėnesius iki įsigaliojant 6 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytoms priemonėms;

- b) prieš vienerius metus iki įsigaliojant 6 straipsnio 1 dalies b punkte ir 2 dalyje nurodytoms priemonėms;
- c) numatant priemones pagal 6 straipsnį – prieš du mėnesius iki pasitarimo dėl tvarkaraščio atitinkamam tvarkaraščio laikotarpiui.
2. Valstybės narės nedelsdamos praneša kitoms valstybėms narėms ir Komisijai apie bet kurią naują operacijų apribojimą pagal šią direktyvą, kuri joms yra nusprendusios taikyti oro uoste savo teritorijoje.

12 straipsnis

Apeliacijos teisė

Valstybės narės užtikrina teisę nacionalinės teisės aktuose nustatyta tvarka paduoti apeliaciją dėl priemonių, kurių buvo imtasi pagal 6 straipsnį ir 7 straipsnio b punktą, apeliacinei institucijai, išskyrus tą, kuri yra patvirtinusi ginčijamas priemones.

13 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 11 straipsniu įsteigtas komitetas.
2. Komisija gali su komitetu konsultuotis bet kuriuo klausimu, susijusiu su šios direktyvos taikymu.
3. Jei į šią straipsnio dalį daroma nuoroda, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.
4. Komitetas atkreipia dėmesį į valstybių narių pagal 5 straipsnį atliktus įvertinimus ir priemones, kurių buvo imtasi ar ketinama imtis remiantis šiais įvertinimais.

14 straipsnis

Informacija ir keitimas

Valstybės narės, Komisijai paprašius, teikia jai informaciją apie šios direktyvos taikymą.

Ne vėliau kaip praėjus penkeriems metams nuo šios direktyvos įsigaliojimo Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai praneša apie šios direktyvos taikymą.

Prereikęs prie pranešimo pridedami pasiūlymai dėl šios direktyvos keitimo.

Jame pateikiamas šios direktyvos veiksmingumo, ypač būtinumo keisti 2 straipsnio d punkte nustatytą ribinio triukšmingumo orlaivių apibrėžimą keliant griežtesnius reikalavimus, įvertinimas.

15 straipsnis

Panaikinimas

Nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 925/1999.

16 straipsnis

Įgyvendinimas

Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip nuo 2003 m. rugsėjo 28 d., įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

17 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* dieną.

18 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 2002 m. kovo 26 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

P. COX

Tarybos vardu

Pirmininkas

F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

*I PRIEDAS***Didmiesčių oro uostų sąrašas**

Berlynas-Tempelhofas

Stokholmas Bromma

Londono miestas

Belfasto miestas

—

II PRIEDAS

5 straipsnio 1 dalyje nurodyta informacija

1. Esamos padėties aprašas
 - 1.1. Oro uosto aprašymas, įskaitant informaciją apie jo pajėgumą, vietą, apylinkes, oro vežimų mastą ir rūšinę sudėtį bei kilimo ir tūpimo takų rūšinę sudėtį.
 - 1.2. Oro uostui keliamų aplinkosaugos tikslų aprašymas ir nacionalinis kontekstas.
 - 1.3. Triukšmo kontūrų einamaisiais ir ankstesniais metais detalės, įskaitant nuo orlaivių triukšmo kenčiančių žmonių skaičiaus įvertinimą. Apskaičiavimo metodo, naudojamo kontūrų vystymui, aprašymas.
 - 1.4. Jau įgyvendintų orlaivių triukšmą mažinančių priemonių aprašymas: pavyzdžiui, informacija apie žemės naudojimo planavimą ir valdymą; izoliavimo nuo triukšmo programos; naudojimo tvarka, tokia kaip PANS-OPS; operacijų apribojimai, tokie kaip triukšmo ribos, naktinės ribos/komendanto valandos, mokesčiai už triukšmą; pirmenybinis kilimo ir tūpimo takų naudojimas, pagal triukšmą parenkami maršrutai/kelių laikymasis ir triukšmo stebėseną.
2. Prognozė netaikant naujų priemonių
 - 2.1. Jau patvirtintų ir programoje numatytų oro uosto patobulinimų (jei tokių esama), pavyzdžiui, pajėgumo didinimo, kilimo ir tūpimo takų bei (arba) terminalo plėtimo, ateityje numatomų vežimų rūšių sudėties ir apskaičiuotojo augimo aprašymas.
 - 2.2. Jei numatomas oro uosto pajėgumo didinimas, papildomo pajėgumo kūrimo nauda.
 - 2.3. Poveikio triukšmo sąlygoms netaikant naujų priemonių ir jau suplanuotų priemonių tam triukšmo poveikiui mažinti per tą patį laikotarpį aprašymas.
 - 2.4. Prognozuojami triukšmo kontūrai – įskaitant žmonių, kurie tikriausiai būtų paveikti orlaivių triukšmo, skaičiaus įvertinimą – nurodant skirtumą tarp esamų gyvenamųjų rajonų ir naujai statomų gyvenamųjų rajonų.
 - 2.5. Padarinių ir galimų nuostolių nesiimant veiksmų padidėjusiam triukšmui mažinti, jei tikimasi, kad taip gali įvykti, įvertinimas.
3. Papildomų priemonių įvertinimas
 - 3.1. Papildomų priemonių, esamų kaip 4 straipsnio 1 dalyje minėtų įvairių pasirinkimo galimybių dalis, apibūdinimas ir pirmiausia pagrindinių jų pasirinkimo priežasčių nurodymas. Toliau analizuoti pasirinktų priemonių aprašymas ir išsami informacija apie tų priemonių taikymo kainą; žmonių, kurie numatoma patirsiantys naudą, skaičius ir laiko matmenys; bei konkrečių priemonių bendro efektyvumo reitingas.
 - 3.2. Konkrečių priemonių taikymo ekonomiškumo ar sąnaudų ir naudos įvertinimas, atsižvelgiant į socialinius ir ekonominius priemonių padarinius oro uosto naudotojams: operatoriams (keleivių ir krovinių), keliautojams ir vietos gyventojų bendruomenėms.
 - 3.3. Siūlomų priemonių poveikio kitų oro uostų, operatorių ir kitų suinteresuotų šalių aplinkai ir konkurencijai apžvalga.
 - 3.4. Labiausiai tinkamos galimybės pasirinkimo motyvai.
 - 3.5. Ne techninio pobūdžio apibendrinimas.
4. Sąryšis su Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo
 - 4.1. Kada ir kur pagal minėtos direktyvos sąlygas yra parengtos triukšmingumo schemos ar veiksmų planai, jie naudojami šiame priede reikalaujamai informacijai teikti.
 - 4.2. Triukšmingumo įvertinimas (t. y. triukšmo kontūrų ir poveiktų žmonių skaičiaus nustatymas) yra atliekamas kur įmanoma naudojant pirmiau minėtoje direktyvoje nurodytus bendrus triukšmo rodiklius Lden ir Lnight.