



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.12.1
KOM(2011) 828 galutinis

2011/0398 (COD)

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

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų
taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Europos
Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/30/EB**

{SEK(2011) 1455 galutinis}

{SEK(2011) 1456 galutinis}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

1. Oro uostuose ir jų apylinkėse orlaivių keliamas triukšmas, ypač naktį, vargina vis daugiau Europos piliečių (žr. toliau pateikiamą 1 lentelę). Siekiant sušvelninti nepageidaujamą poveikį reikia veiksmingos triukšmo valdymo strategijos. Tačiau joje turi būti suderinti triukšmą patiriančių piliečių ir kitų suinteresuotųjų šalių interesai ir turi būti atsižvelgiama į šalutinį poveikį viso aviacijos tinklo pajėgumui.

1 lentelė. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) prognozės – triukšmą patiriančių žmonių skaičius (milijonais) Europoje, jei nebus imtasi rimtų su skrydžių valdymu susijusių ir technologinių priemonių¹

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

2. Naudojimo apribojimai gali labai paveikti įmonių verslą ir skrydžių vykdymą, nes būtų apribotos galimybės naudotis oro uostais. Todėl norint, kad sprendimas dėl naudojimo apribojimų, kuriais siekiama mažinti triukšmą, būtų priimtinas visoms suinteresuotosioms šalims, jo priėmimo procesas turi būti nuoseklus, paremtas faktais ir tvirtas.
3. Siekdama užtikrinti darnų triukšmo mažinimo priemonių taikymą oro uostuose ICAO nustatė principų ir gairių rinkinį – vadinamąjį darnųjį triukšmo valdymo metodą, pagal kurį ICAO narės skatinamos:
 - mažinti aviacijos keliamą triukšmą pasirenkant vietos sąlygomis optimalų atitinkamų priemonių derinį. Tokios priemonės yra: 1) triukšmo mažinimas šaltinyje (tylesnių orlaivių naudojimas); 2) optimalus žemės naudojimas (teritorijos aplink oro uostus planavimas ir tvarkymas); 3) su skrydžių valdymu susijusios triukšmo mažinimo procedūros (konkrečių kilimo ir tūpimo takų, maršrutų ar procedūrų nustatymas); ir 4) su triukšmu susiję naudojimo apribojimai (kaip antai naktinis draudimas arba laipsniškai įvedamas triukšmingesnių orlaivių eksploatavimo draudimas);
 - pasirinkti ekonomiškiausią priemonių derinį;
 - neįvesti su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų, jei kompetentinga institucija negali remdamasi tyrimais ir konsultacijomis nustatyti, kad triukšmo problema egzistuoja, ir nėra nustačiusi, kad naudojimo apribojimas yra ekonominė problemos sprendimo būdas.

¹ Šaltinis. CAEP/8, informacinis dokumentas Nr. 8, išreikšta vidutiniu paros triukšmo lygiu (angl. *Day-Night average noise levels, DNL*). Bazinis scenarijus, nesiimant rimtų technologinių ar eksploatacinių patobulinimų, *ICAO European regio*

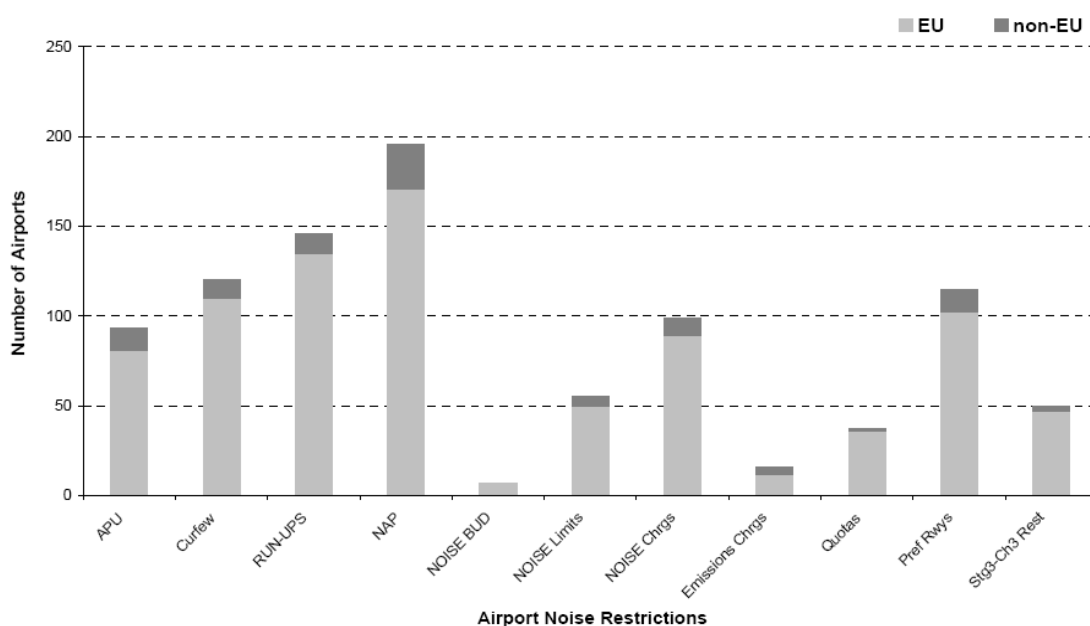
4. Šiuo reglamentu siekiama, kad su triukšmu susiję naudojimo apribojimai visoje ES būtų taikomi nuosekliai ir laikantis darniojo metodo. Taip turėtų būti labai sumažinta tarptautinių ginčų rizika tuo atveju, jei triukšmo mažinimo Sąjungos oro uostuose priemonės turėtų poveikio trečiųjų šalių oro vežėjams. Be to, kompetentingos institucijos turės svaresnių argumentų laipsniškai uždrausti eksploatuoti triukšmingiausius parko orlaivius. Siūlomu reglamentu bus panaikinta Direktyva 2002/30/EB, kuri atliko labai svarbų vaidmenį, kad būtų baigti tarptautiniai ginčai ir pradėtos derinti triukšmo valdymo politikos, įskaitant su triukšmingiausiu to laikotarpio orlaiviu susijusios problemos sprendimą. Tačiau teisės aktas turi būti pritaikytas prie dabartinių aviacijos sistemos reikalavimų ir didėjančios triukšmo problemos.
5. Šiuo reglamentu bus užtikrintas geresnis triukšmo vertinimo proceso reglamentavimas. Bus aiškiau išdėstyti visi vertinimo proceso etapai, kad darnusis metodas visoje Sąjungoje būtų taikomas vienodai. Tačiau šiuo pasiūlymu nenustatoma triukšmo kokybės tikslų – jie ir toliau kyla iš galiojančių nacionalinių ir vietinių taisyklių. Pasiūlymu tik siekiama sukurti sistemą, kuri padėtų kuo ekonomiškiau pasiekti tuos triukšmo kokybės tikslus.
6. Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje ES aktyviai palaiko naujų triukšmo standartų rengimą ir investuoja į naujas technologijas vykdydama savo bendrąsias programas ir projektą „Švarus dangus“². Tačiau žemėtvarkos planavimas, kartu su susijusiomis izoliavimo ir kompensavimo programomis, yra nacionalinių ir vietos institucijų kompetencija.
7. Visuose oro uostuose viena ar kita forma taikomos su skrydžių valdymu susijusios triukšmo mažinimo procedūros: triukšmo prioritetiniai maršrutai (kai orlaiviai skrenda, pavyzdžiui, virš mažiausiai gyvenamų vietovių), traukos valdymas (kuo didesnė trauka, tuo didesnis triukšmas, bet tuo stačiau gali kilti orlaivis) arba konkrečios priemonės ant žemės (pvz., konkrečių riedėjimo arba kilimo ir tūpimo takų naudojimas). ES prisideda Bendro Europos dangaus teisės aktais, kuriais nustatomi oro navigacijos paslaugų teikėjų aplinkosaugos srities veiklos rodikliai, ir vykdydama susijusias mokslinių tyrimų programas SESAR ir „Švarus dangus“.
8. Kaip parodyta 1 pav. , iš visų priemonių Europos oro uostuose daugiausia taikomos triukšmo mažinimo procedūros. Tačiau dažnai papildomai taikomi ir naudojimo apribojimai. Rengiant šią ataskaitą įvertintuose³ 224 ES oro uostuose taikomi tokie apribojimai: 116-oje komendanto valanda⁴, 52-uose triukšmo riba, 51-ame apribojimas orlaiviams, kurių keliamo triukšmo standartas nustatytas 3 skyriuje, 38-uose triukšmo kvota ir 7-uose triukšmo biudžetas.

² Jungtinė technologijų iniciatyva „Švarus dangus“ bus vienas didžiausių kada nors vykdytų Europos mokslinių tyrimų projektų. 2008 – 2013 m. numatytas jo biudžetas – 1,6 mlrd. EUR, kurį lygiomis dalimis skiria Europos Komisija ir sektoriaus įmonės.

³ Boeing duomenų bazė „Oro uostai, kuriuose taikomi triukšmo apribojimai“ (*Airports with Noise Restrictions*) skelbiama <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Nors šiuo metu direktyva taikoma tik 69 oro uostams, numatoma, kad ateityje suaktyvėjus eismui, į jos taikymo sritį pateks daugiau oro uostų. Todėl pateikiama 224 oro uostų apžvalga.

⁴ Komendanto valanda – tai skrydžių apribojimas tam tikrą nustatytą laikotarpį (su triukšmu susiję eismo apribojimai).

1 pav. Europos (ES ir ne ES) oro uostuose taikomų su triukšmu susijusių apribojimų apžvalga



Šaltinis – Boeing duomenų bazė

Pastaba.

APU – papildomos jėgainės (varikliams užvesti) reglamentuotas naudojimas;

NAP – triukšmo veiksmų planas;

Stg3–Ch3 – laipsniškas uždraudimas eksploatuoti triukšmingiausius orlaivius, kurie atitinka tik seną ICAO triukšmo standartą, apibūdintą atitinkamo ICAO priedo 3 skyriuje.

- **Su naudojimo apribojimais susijusios Europos teisės nuostatos dėl triukšmo valdymo**

9. Šiuo pasiūlymu siekiama sustiprinti ICAO darniojo metodo pagrindinę idėją toliau susiejant jo ramsčius ir aiškiau išdėstant skirtingus sprendimų dėl naudojimo apribojimų priėmimo proceso etapus.
10. Nuosekliai taikant metodą turėtų būti randami ekonomiškiausi ir konkrečiam oro uostui tinkamiausi sprendimai. Vertinimo metode taip pat bus tinkamai atsižvelgta į triukšmo mažinimo priemonių poveikį visam tinklui.
11. Dabartinės taisyklės taikomos maždaug 70 Europos oro uostų, kuriuose vykdoma daugiau kaip 50 000 civilinių ikigarsinių reaktyvinių orlaivių pakilimų ir nusileidimų per metus.

- **Derėjimas su civilinės aviacijos politika ir kitais Europos Sąjungos tikslais**

12. Ši iniciatyva dera su kitais Europos aviacijos politikos aspektais ir platesne aplinkosaugos politika.
13. Europos aviacijos sektorius turėtų augti darniai – tinkamai derinant ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos aspektus. Triukšmo mažinimo priemonės gali labai paveikti aviacijos tinklo pajėgumą ant žemės ir ore. Pasiūlymais bus užtikrinta didesnė su triukšmu susijusių veiksmų, oro uostų pajėgumų ir skrydžių našumo

reikalavimų pagal Bendro Europos dangaus iniciatyvą, taip pat oro eismo valdymą reglamentuojančių taisyklių įgyvendinimo darna. Pasiūlymuose vadovaujamosi „nuo vartų iki vartų“ principo logika.

14. Pasiūlymas padės valstybėms narėms įgyvendinti nacionalinius veiksmų planus, susijusius su oro eismo skleidžiamu triukšmu, kuriuos valstybės narės yra įpareigos priimti pagal Direktyvą 2002/49/EB.

2. KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

• Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Konsultacijų metodai, pagrindiniai tiksliniai sektoriai ir bendras respondentų apibūdinimas

15. Labiausiai triukšmo ir aviacijos veikiamos suinteresuotosios šalys yra vietos bendruomenių grupių atstovaujami netoli oro uostų gyvenantys piliečiai, oro uostai, orlaivių naudotojai (specifinę grupę sudaro krovinių vežimo oro transportu subjektai), orlaivių gamintojai, vietos valdžios institucijos (įskaitant planavimo institucijas, kurios taip pat atstovauja platesnius ekonominius interesus) ir nepriklausomos triukšmo prevencijos tarybos. Su šiomis suinteresuotosiomis šalimis intensyviai konsultuotasi:

- 2007 m. išorės konsultantas surinko atsakymus į klausimyno klausimus ir apklausė įvairius suinteresuotuosius subjektus apie Direktyvos 2002/30/EB įgyvendinimą;
- 2008 m. Komisija surengė atviras konsultacijas dėl būdų iš dalies pakeisti direktyvą;
- 2010 m. susisiepta su visomis suinteresuotosiomis šalimis, kurios buvo pareiškusios savo nuomonę per konsultacijas, ir įtraukta dar daugiau suinteresuotųjų šalių.

Atsakymų santrauka

16. Valstybės narės pabrėžė, kad triukšmo problemų vertinimas turi išlikti lankstus, būtina numatyti pereinamojo laikotarpio tvarką, vengti pastangų dubliavimo (pvz. panaudoti aplinkosaugos vertinimus), geriau suderinti Direktyvų 2002/30/EB ir 2002/49/EB sąsajas, kad tie patys vertinimai būtų tinkami pagal jas abi, ir apsvastyti tarptautinius aspektus, susijusius su metodų ir priemonių taikymu.
17. Vietinių bendruomenių grupių atstovai, konkrečiai NVO „Aviation Environment Federation“, atstovaujanti JK, Prancūzijos ir Vokietijos triukšmo prevencijos ir aplinkosaugos veiksmų grupes, pabrėžė, kad triukšmą būtina tinkamai reguliuoti (t. y. ne tik pasikliauti gairėmis) remiantis slenkstine apsaugos nuo triukšmo verte; kad sprendžiant triukšmo problemą pagrindinį vaidmenį atlieka naudojimo apribojimai ir paskatos triukšmingiausius orlaivius pakeisti tylesniais; ir kad siekiant realaus poveikio svarbu išplėsti ribinio triukšmingumo orlaivių apibrėžtį.

18. Orlaivių naudotojai⁵, konkrečiai Europos aviakompanijų asociacija (AEA), atstovaujanti tradicinius didžiuosius oro vežėjus, ir Europos skubių siuntų bendrovių asociacija (EEA) teigė, kad ICAO darniojo metodo principai turėtų būti tinkamai taikomi (oro uostų lygmeniu); kad naudojimo apribojimai turėtų būti kaip paskutinė priemonė taikomi nustatytoms triukšmo problemoms spręsti; kad pagal metodą taikomos priemonės turėtų būti pačios ekonomiškiausios; kad priimant sprendimus dėl naudojimo apribojimų reikėtų įtraukti žemėtvarkos planavimą. Orlaivių naudotojai taip pat paprašė išsamiau išaiškinti direktyvą ir pakartojo, kad būtina apsvarstyti ribinio triukšmingumo apibrėžties pakeitimą remiantis tarptautiniu reguliavimu, kad būtų išvengta rinkos iškraipymų. Jei būtų nuspręsta, kad būtina imtis reguliavimo veiksmų, orlaivių naudotojai pirmenybę teiktų reglamentui, o ne direktyvai.
19. Oro uostus⁶ atstovaujanti Tarptautinė oro uostų taryba (ACI) pabrėžė, kad turėtų būti taikomos įvairios darniojo metodo priemonės ir kad dar tikrai galima patobulinti ribinio triukšmingumo orlaivių apibrėžtį.
20. Nepriklausomos Prancūzijos triukšmo prevencijos tarybos ACNUSA⁷ teigimu, reikėtų išplėsti ribinio triukšmingumo orlaivių apibrėžtį, naudoti parametrus, kuriais perteikiamas tikrasis triukšmą patiriančių gyventojų požiūris, geriau modeliuoti oro uosto triukšmą ir sistemingiau taikyti mažiau triukšmo sukeliančias skrydžių procedūras, kaip antai tolydusis leidimasis (angl. *continuous descent*).
21. Aviacijos pramonė deda daug pastangų kurdama naujus triukšmo standartus ICAO techninėse darbo grupėse ir yra sutelkusi dėmesį į poreikį svarstyti galimą tokių tikslų kaip triukšmo ir CO₂ mažinimas prieštarą, taip pat ilgalaikę standartų rengimo perspektyvą, standartus nustatant tokiu ritmu, kad jie neatsilikėtų nuo techninių galimybių, kad būtų atsižvelgiama į orlaivių parko vertę per visą orlaivio gyvavimo laikotarpį ir nedaroma poveikio konkurencijai.
22. Galiausiai Regioninių oro uostų konferencijoje dalyvaujančios vietos valdžios institucijos, kurios daugiausiai atsakingos už žemėtvarkos planavimą, atkreipė dėmesį į jų taikomą metodą iš regiono aplinkosaugos pajėgumų perspektyvos. Šis metodas apima žemėtvarkos planavimą, tinkamų rodiklių naudojimą, tarpininkavimo procesą ir poreikį geriau integruoti Aplinkos triukšmo direktyvą ir Oro uostų triukšmo direktyvą (2002/30/EB).
23. Apibendrinant galima teigti, kad iš esmės pasiūlymuose perteikiamos per konsultaciją išreikštos nuomonės. Oficialiuose pasiūlymuose bus pabrėžtos skirtingų triukšmo mažinimo priemonių sąsajos, tad su triukšmu susiję naudojimo apribojimai neturėtų būti laikomi pirmo pasirinkimo priemone, tačiau, nusprendus, kad jie reikalingi, turėtų būti laikomi svarbia priemone, papildančia visą ekonomiškų priemonių derinį. Taip pat sugriežtinta ribinio triukšmingumo orlaivių

⁵ Nors tai AEA teiginys, tokia pozicija turėtų atspindėti ir kitų orlaivių naudotojų padėtį, konkrečiai Europos regioninių aviakompanijų asociacijos (ERA), Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA) ir Europos pigių skrydžių oro vežėjų asociacijos (ELFAA), nes poveikis šių asociacijų nariams yra panašus. Tik IACA nariai gali vykdyti santykinai daugiau naktinių skrydžių.

⁶ Tarptautinė oro uostų taryba šiam konkrečiam klausimui nagrinėti yra suformavusi atskirą darbo grupę.

⁷ ACNUSA (kartu su jos gimininga organizacija Valonijos regione), atliekanti patariamąją funkciją, yra unikalus triukšmo problemų sprendimo nepriklausomai nuo valdžios institucijų ir oro uostų forumas.

apibrėžtis, kad kompetentingos institucijos vėl galėtų disponuoti veiksminga triukšmo mažinimo priemone.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Susijusios mokslo ir (arba) tiriamųjų duomenų sritys

24. Atliktas bendro pobūdžio tyrimas siekiant atlikti šios peržiūros kiekybinę ir kokybinę analizę. Be to, Eurokontrolė pateikė naujesnę ir išsamesnę informaciją apie ribinio triukšmingumo orlaiviais atliktų skrydžių skaičių.

Taikyti metodai

25. Konsultantas surengė intensyvias konsultacijas, kurios daugiausia vyko pokalbių su įvairiomis suinteresuotosiomis šalimis forma, ir ištyrė turimus duomenis ir dokumentus. Be to, Eurokontrolė pateikė naujausios informacijos iš atitinkamų duomenų saugyklų.

Gautų ir panaudotų rekomendacijų santrauka

26. Baigiamosios išvados buvo tos, kad nors pripažįstama, jog direktyva atliko svarbų vaidmenį baigiant tarptautinį ginčą⁸ ir suteikiant ES įgaliojimus taikyti naudojimo apribojimus, ja nepavyko taip veiksmingai suderinti sprendimų priėmimo procesą, kaip tikėtasi. Nustatyta, kad yra poreikis atnaujinti direktyvą siekiant atsižvelgti į kintančią orlaivių parko sudėtį, sustiprinti skirtingų darniojo metodo elementų sąsajas ir priimti naujus triukšmo valdymo teisės aktus, tokius kaip Aplinkos triukšmo direktyva (2002/49/EB), parengti naujus triukšmo standartus arba Bendro Europos dangaus veiklos rodiklių reglamentą.

Ekspertų patarimų paskelbimas visuomenei

27. Visa tyrimo ataskaita paskelbta Mobilumo ir transporto generalinio direktorato (MOVE) interneto svetainėje.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

- **Siūlomų veiksmų santrauka**

28. Pasiūlymu pateikiamas naujas reglamentas, kuriuo būtų pakeista Direktyva 2002/30/EB. Šiame reglamente aiškiau ir išsamiau išdėstomi tos direktyvos reikalavimai.
1. Sukonkretinami tikslai siekiant pabrėžti sąsajas su kitais darniojo metodo elementais ir kitomis oro eismo keliamo triukšmo valdymo priemonėmis.
2. Apibrėžiamas atsakomybės paskirstymas.
3. Pateikiamas bendrų triukšmo valdymo reikalavimų sąrašas.

⁸ Europos valstybėms buvo pagrasinta oficialia skundo procedūra ICAO.

4. Išsamiau nustatomas triukšmo vertinimo procesas.
5. Nustatoma, su kuriomis suinteresuotosiomis šalimis turi būti konsultuojamasi.
6. Suderinami duomenys ir metodai.
7. Nustatomi konkretūs pranešimo ir diegimo reikalavimai.
8. Leidžiama pamatinius triukšmo standartus pritaikyti prie naujos technologijų pažangos pagal komitologijos procedūrą.
9. Numatoma pagalba kompetentingoms institucijoms.

- **Teisinis pagrindas**

Pasiūlymas grindžiamas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalimi.

- **Subsidiarumo principas**

29. Subsidiarumo principas taikomas tik tuomet, jeigu pasiūlymas nepriklauso išimtinai Sąjungos kompetencijai. Valstybės narės pavieniui negali deramai pasiekti pasiūlyme numatytų tikslų.
30. Pasiūlyme iškeltus tikslus galima pasiekti lengviau veikiant Sąjungos lygiu dėl toliau nurodytų priežasčių.
31. Suderintas su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų kaip vienos iš triukšmo valdymo priemonių taikymas visuose Europos oro uostuose padės pagerinti su skrydžiais susijusį poveikį aplinkai ir sukurti labiau prognozuojamas veiklos sąlygas oro vežėjams ir orlaivių naudotojams. Be to, taikant bendrą vertinimo metodą turėtų sumažėti rizika, kad oro vežėjai ar oro uostai netinkamai konkuruos ar taikys netinkamus veiklos būdus, kurie paveiktų ne tik konkretaus oro uosto pajėgumą, bet ir viso aviacijos tinklo našumą.
32. Taikant tokį metodą gali būti ekonomiškai sprendžiamos aplinkosaugos problemos aplink oro uostus esančiose teritorijose, o orlaivių naudotojai, kurių veikla pati savaime sudaro tarptautinį tinklą, išvengia reikalavimų įvairovės.

- **Proporcingumo principas**

33. Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Nors reglamentu griežtai suderinamas taikytinas metodas, valstybėms narėms leidžiama atsižvelgti į konkretaus oro uosto situaciją, kad jos galėtų savo oro uostams rasti tinkamus triukšmo problemos sprendimus. Pasiūlymuose iš anksto nenustatyti pageidaujami aplinkosaugos tikslai ar konkrečios taikytinos priemonės.

- **Pasirinkta priemonė**

34. Siūloma priemonė – reglamentas.
35. Kitos priemonės netiktų dėl toliau pateiktų priežasčių.

- Reglamento dalykas yra triukšmo vertinimo metodas. Tik reglamentu galima užtikrinti visišką šio metodo darną.
- Siūlomas vertinimo metodas yra pakankamai lankstus, kad jį būtų galima taikyti bet kokio konkretaus oro uosto sąlygomis; iš anksto nenustatytas pageidaujamas apsaugos lygis, kurį valstybės narės norėtų užtikrinti savo piliečiams, ar konkretus ekonomiškų priemonių derinys.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

36. Pasiūlymas neturi jokio papildomo poveikio ES biudžetui. Su teise tikrinti susijusios išlaidos nėra papildomos lyginant su dabartine finansine našta, susijusia su galiojančių teisės aktų įgyvendinimo stebėseną, įskaitant komitetų posėdžių išlaidų kompensavimą. Triukšmo sertifikavimo informacijos duomenų bazės jau yra. Pasiūlyme nustatyta pamatinių duomenų naudojimo tvarka, siekiant užtikrinti duomenų kokybę ir garantuoti prieigą prie jų suinteresuotosioms šalims. Galiausiai šis pasiūlymas sudaro neatsiejamą triukšmo valdymo darbo, kuris (su atitinkamais biudžetais) jau vykdomas kitose srityse, kaip antai ICAO rengiami triukšmo ribojimo standartai, bendras Europos dangus ar SESAR, dalį.

5. PAPILDOMA INFORMACIJA

- **Europos ekonominė erdvė**

37. Siūlomas teisės aktas susijęs su EEE, todėl turėtų būti jai taikomas.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/30/EB

Europos Parlamentas ir Taryba,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą¹,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę³,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros⁴,

kadangi:

- (1) bendros transporto politikos pagrindinis tikslas yra darni plėtra. Todėl reikia integruoto metodo, kuriuo būtų užtikrinamas ir efektyvus Sąjungos transporto sistemos funkcionavimas, ir aplinkos apsauga;
- (2) norint, kad oro transporto plėtra būtų darni, būtina nustatyti priemonės, kuriomis siekiama oro uostuose, kuriuose dėl triukšmo kyla ypatingų problemų, sumažinti orlaivių keliamą triukšmą. Daug ES piliečių patiria stiprų triukšmą, kuris gali neigiamai paveikti jų sveikatą;
- (3) 2002 m. kovo 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo⁵ ir 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/93/EB dėl lėktuvų, kuriems taikomi Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos antrosios redakcijos (1988 m.) 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus reikalavimai, naudojimo reglamentavimo⁶ uždraudus eksploatuoti daugiausia triukšmo keliančius orlaivius, reikia naujų priemonių, kuriomis valdžios institucijos galėtų spręsti problemą dėl likusių triukšmingiausių orlaivių siekdamas pagal tarptautiniu

¹ OL C , , p. .

² OL C , , p. .

³ OL C , , p. .

⁴ OL C , , p. .

⁵ OL L85, 2002 3 28, p. 40.

⁶ OL L 374, 2006 12 27, p. 1.

mastu taikomą darnųjį triukšmo valdymo metodą pagerinti Sąjungos oro uostų padėtį triukšmo prevencijos atžvilgiu;

- (4) Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) rezoliucija A33/7 įvesta darniojo triukšmo valdymo metodo sąvoka ir nustatytas nuoseklus orlaivių keliamo triukšmo problemos sprendimo metodas. ICAO darnusis metodas turėtų likti kaip aviacijos triukšmo reguliavimo pagrindas visame pasaulyje. Pagal šį darnųjį metodą pripažįstama atitinkamų teisinių įpareigojimų, egzistuojančių susitarimų, galiojančių įstatymų ir vykdomos politikos vertė, tačiau konkrečių priemonių nenustatoma. Tai, kad į šį reglamentą įtraukiamos darniojo metodo tarptautinės taisyklės, labai sumažina tarptautinių ginčų riziką tuo atveju, jei su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų poveikį patirtų trečiųjų šalių oro vežėjai;
- (5) Komisijos ataskaitoje Tarybai ir Europos Parlamentui dėl triukšmingų operacijų apribojimų ES oro uostuose⁷ pabrėžiama, kad direktyvos tekste reikia aiškiau nustatyti suinteresuotųjų šalių atsakomybę, tikslus įpareigojimus bei teises triukšmo vertinimo procese, siekiant užtikrinti, kad triukšmo mažinimo tikslų būtų siekiama ekonomiškomis priemonėmis;
- (6) valstybėms narėms nustačius naudojimo apribojimus pavieniuose Sąjungos oro uostuose būtų ribojami pajėgumai, tačiau būtų prisidedama prie triukšmumo aplink oro uostus mažinimo. Tačiau jei turimi pajėgumai būtų naudojami nenašiai, gali būti iškreipta konkurencija arba pablogintas bendras Sąjungos aviacijos tinklo našumas. Valstybės narės pačios negali deramai pasiekti numatytų tikslų, ir juos galima efektyviau pasiekti Sąjungos lygmeniu, nustatant darnias naudojimo apribojimų taikymo kaip vienos iš triukšmo valdymo proceso sudedamųjų dalių taisykles. Sąjunga gali priimti priemones vadovaudamasi subsidarumo principais, išdėstytais Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 5 straipsnyje. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti. Nustatant tokį darnų metodą nenustatoma triukšmo kokybės tikslų – jie ir toliau taikomi pagal Direktyvą 2002/49/EB arba kitas europines, nacionalines ar vietines taisykles; nenustatoma ir konkretaus taikytinų priemonių derinio;
- (7) nors triukšmas turėtų būti vertinamas reguliariai, papildomų triukšmo mažinimo priemonių turi būti imamasi tik jei taikomu triukšmo mažinimo priemonių deriniu nepavyksta pasiekti triukšmo mažinimo tikslų;
- (8) nors išlaidų ir naudos analizė parodo bendrą ekonominę naudą lyginant išlaidas ir naudą, ekonomiškumo įvertinimas skirtas pačiam ekonomiškiausiam būdui nustatyti lyginant tik išlaidas;
- (9) galimybė sustabdyti triukšmo mažinimo priemonių įgyvendinimą yra svarbi siekiant išvengti nepageidaujamų pasekmių aviacijos saugai, oro uostų pajėgumams ir konkurencijai. Nors apeliacija dėl naudojimo apribojimų, susijusių su triukšmu, gali būti susijusi su triukšmo mažinimo tikslais, vertinimo metodais ir ekonomiškų priemonių pasirinkimu, apeliacijos pateikimu jų įgyvendinimas nesustabdomas. Todėl Komisija turėtų galėti gerokai prieš priemonių įgyvendinimą pasinaudoti tikrinimo teise ir sustabdyti priemonių, galinčių sukelti nepageidaujamų arba negrįžtamų

⁷

COM(2008) 66.

pasekmių, įgyvendinimą. Pripažįstama, kad sustabdymas turėtų galioti tam tikrą ribotą laikotarpį;

- (10) triukšmo vertinimas turėtų būti atliekamas remiantis esama informacija, užtikrinant, kad tokia informacija būtų patikima ir prieinama kompetentingoms institucijoms ir suinteresuotosioms šalims. Kompetentingos institucijos turėtų įdiegti reikiamas stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo priemones;
- (11) pripažįstama, kad valstybės narės yra nustačiusios su triukšmu susijusius naudojimo apribojimus pagal nacionalinės teisės aktus ir toje šalyje pripažintus triukšmo mažinimo metodus, kurie (kol kas) gali ne visiškai atitikti Europos civilinės aviacijos konferencijos ataskaitoje (dokumentas Nr. 29) „Standartinis triukšmo kontūrų apie civilinius oro uostus matavimo metodas“ (angl. *Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*) aprašytus metodus ir nebūtinai jos jau naudojami tarptautiniu mastu pripažinta informacija apie orlaivių keliamą triukšmą. Tačiau naudojimo apribojimo veiksmingumas ir našumas, lygiai kaip ir atitinkamo veiksmų plano, kurio dalį sudaro tas naudojimo apribojimas, veiksmingumas ir našumas turėtų būti vertinami pagal ECAC dokumente Nr. 29 aprašytus metodus ir pagal ICAO darnųjį metodą. Atitinkamai valstybės narės turėtų savo nacionalinėje teisėje naudojimo apribojimų vertinimą visiškai suderinti su ECAC dokumentu Nr. 29;
- (12) centralizavus informaciją apie triukšmą, labai sumažėtų administracinė našta orlaivių naudotojams ir oro uostų veiklos vykdytojams. Dabar tokia informacija teikiama ir valdoma oro uosto lygmeniu. Šie duomenys jiems turi būti suteikiami veiklos vykdymo tikslais. Sertifikuojant triukšmingumą svarbu naudotis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra) duomenų banko duomenimis kaip patikrinimo priemone ir Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės) duomenimis apie individualius skrydžius. Tokių duomenų jau sistemingai reikalaujama centrinio duomenų valdymo tikslais, tačiau juos reikia sukonkretinti šio reglamento taikymo ir oro eismo valdymo reguliavimo tikslais. Gera patvirtintų modeliavimo duomenų prieiga turėtų padėti kokybiškiau nustatyti konkrečių oro uostų triukšmo kontūrus ir sudaryti strateginius triukšmo mažinimo planus, kuriais remiantis priimami politikos sprendimai;
- (13) siekiant atsižvelgti į nuolatinę variklių ir sklandmenų technologijų ir triukšmo kontūrų nustatymo metodų pažangą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai reguliariai atnaujinti šiame reglamente nurodytų orlaivių triukšmo standartus ir nuorodas į atitinkamus sertifikavimo metodus, atitinkamai iš dalies keisti ribinio triukšmingumo orlaivių ir civilinės aviacijos orlaivių apibrėžtis ir atnaujinti nuorodas į triukšmo kontūrų nustatymo metodus. Labai svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Komisija, rengdama deleguotųjų teisės aktų projektus, turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų laiku, vienu metu ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (14) siekiant užtikrinti, kad šis reglamentas būtų įgyvendinamas vienodomis sąlygomis, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi pagal 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos

naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai⁸;

- (15) įgyvendinimo sprendimai dėl to, ar valstybės narės gali nustatyti planuojamus naudojimo apribojimus jei Komisija tuos apribojimus buvo sustabdžiusi, turėtų būti priimami laikantis patariamąsios procedūros, nes tokių sprendimų taikymo sritis ribota;
- (16) atsižvelgiant į poreikį triukšmo vertinimo metodą nuosekliai taikyti visoje ES aviacijos rinkoje, šiuo reglamentu nustatomos bendros su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo taisyklės. Todėl Direktyva 2002/30/EB turėtų būti panaikinta,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas, tikslai ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų darnaus taikymo oro uostams taisyklės siekiant pagal darnųjį metodą sumažinti triukšmingumą oro uostų aplinkoje ir apriboti arba sumažinti žalingą orlaivių triukšmo poveikį patiriančių žmonių skaičių.
2. Šio reglamento tikslai:
 - (a) padėti oro uosto lygmeniu pasiekti konkrečius aplinkos triukšmingumo mažinimo tikslus, nustatytus Sąjungos, nacionalinėse ir vietos taisyklėse, taip pat įvertinti jų sąsajas su kitais aplinkosaugos tikslais;
 - (b) sudaryti sąlygas pasirinkti ekonomiškiausias triukšmo mažinimo priemonės pagal darnųjį metodą, kad oro uostų ir oro eismo valdymo tinklas būtų vystomas darniai visais etapais (nuo vartų iki vartų).
3. Šis reglamentas taikomas civilinės aviacijos orlaiviams.

Jis netaikomas kariniams, muitinės, policijos ar panašių tarnybų orlaiviams.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) oro uostas – oro uostas, kuriame per kalendorinius metus civiliniai orlaiviai pakyla ir nutūpia daugiau kaip 50 000 kartų; vidutinis orlaivių pakilimų ir nutūpimų skaičius nustatomas pagal trejus paskutinius kalendorinius metus prieš triukšmo vertinimą;

⁸ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

- (2) darnusis metodas – metodas, kurį naudojant įvairios galimos priemonės, kaip antai: orlaivio triukšmo mažinimas šaltinyje, žemėtvarkos planavimas ir valdymas, su skrydžiu susijusios triukšmo mažinimo priemonės ir naudojimo apribojimai, nuosekliai apsvarstomos siekiant triukšmo problemą spręsti konkrečiam oro uostui ekonomiškiausiu būdu;
- (3) orlaivis – orlaivis su fiksuotais sparnais, kurio didžiausia sertifikuota kilimo masė yra 34 000 kg ar didesnė arba kurio didžiausia sertifikuota vidaus talpa, numatyta to tipo lėktuvams, yra didesnė kaip 19 sėdimųjų vietų keleiviams, išskyrus tik įgulai skirtas vietas;
- (4) ribinio triukšmingumo orlaivis – civilinis orlaivis, atitinkantis Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (Čikagos konvencija) 16 priedo I tomo II dalies 3 skyriuje nustatytas sertifikavimo ribas, kai suvestinis skirtumas yra ne didesnis kaip 10 EPNdB (efektinis juntamas triukšmas decibelais); suvestinis skirtumas yra EPNdB išreikštas skaičius, gautas sudedant atskirus skirtumus (t. y. sertifikuoto triukšmo lygio ir didžiausio leidžiamo triukšmo lygio skirtumus) kiekviename iš trijų triukšmo matavimo atskaitos taškų, apibrėžtų Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo II dalies 4 skyriuje;
- (5) su triukšmu susijęs veiksmas – bet kuri poveikį oro uostų, kuriems taikomi ICAO darniojo metodo principai, aplinkos triukšmingumui daranti priemonė, įskaitant kitus su skrydžiais nesusijusius veiksmus, kurie taip pat gali lemti orlaivių triukšmą patiriančių žmonių skaičių;
- (6) naudojimo apribojimas – su triukšmu susijęs veiksmas, kuriuo apribojama galimybė naudotis oro uostu arba sumažinamas optimalus oro uosto naudojimo pajėgumas, įskaitant naudojimo apribojimus, kuriais siekiama nutraukti ribinio triukšmingumo orlaivių naudojimą tam tikruose oro uostuose, ir dalinius naudojimo apribojimus, kuriais apriojamas civilinių orlaivių naudojimas tam tikru metu.

3 straipsnis

Kompetentingos institucijos

- 1. Valstybės narės paskiria už priemonių, susijusių su naudojimo apribojimais, priėmimą atsakingas kompetentingas institucijas ir nepriklausomą apeliacinę įstaigą.
- 2. Kompetentingos institucijos ir apeliacinė įstaiga turi būti nepriklausomos nuo bet kokios organizacijos, kuriai gali turėti poveikio su triukšmu susijęs veiksmas.
- 3. Valstybės narės Komisijai praneša paskirtų 1 dalyje nurodytų kompetentingos institucijos ir apeliacijos įstaigos pavadinimus ir adresus.

Orlaivių triukšmo valdymo bendrosios taisyklės

1. Valstybės narės orlaivių triukšmą valdo vadovaudamosi darniuoju metodu. Tuo tikslu jos:
 - a) įvertina triukšmingumą konkrečiame oro uoste;
 - b) apibrėžia aplinkos triukšmingumo mažinimo tikslą;
 - c) nustato, kuriomis priemonėmis galima sumažinti triukšmo poveikį;
 - d) įvertina galimų priemonių ekonominį veiksmingumą;
 - e) pasirenka priemones;
 - f) dėl numatomų veiksmų skaidriai pasikonsultuoja su suinteresuotosiomis šalimis;
 - g) priima sprendimą dėl priemonių ir apie jį pakankamai informuoja;
 - h) įgyvendina priemones; ir
 - i) numato ginčų sprendimo tvarką.
 2. Imdamosi su triukšmu susijusio veiksmo valstybės narės apsversto toliau išvardytas įvairias galimas priemones siekdamos nustatyti, kurių priemonių derinys būtų ekonomiškiausias:
 - a) numatomas orlaivio triukšmo mažinimo šaltinyje poveikis;
 - b) žemėtvarkos planavimas ir valdymas;
 - c) su skrydžio valdymu susijusios triukšmo mažinimo priemonės;
 - d) naudojimo apribojimai, tačiau ne kaip pirmiausiai pasirenkama priemonė.
- Viena iš galimų priemonių gali būti uždraudimas naudoti ribinio triukšmingumo orlaivius, jei manoma, kad tai būtina.
3. Vadovaudamosi darniuoju metodu, valstybės narės gali triukšmo mažinimo priemones diferencijuoti pagal orlaivio tipą, kilimo ir tūpimo tako naudojimą ir (arba) taikymo laiką.
 4. Nepažeidžiant 3 dalies, naudojimo apribojimai, kuriais uždraudžiama oro uoste naudoti ribinio triukšmingumo orlaivius, negali būti taikomi civiliniams ikigarsiniams orlaiviams, kurie, sertifikuojami pirmą kartą arba pakartotinai, atitinka Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo II dalies 4 skyriuje nustatytus triukšmo standartus.
 5. Pagal šį reglamentą konkrečiame oro uoste taikomos priemonės arba priemonių rinkinys negali būti griežtesni negu būtina tam oro uostui nustatytam aplinkos triukšmingumo mažinimo tikslui pasiekti. Naudojimo apribojimais orlaivių

naudotojai neturi būti diskriminuojami, ypač pilietybės, tapatybės ar vykdomos veiklos atžvilgiu.

6. Pagal šį reglamentą taikomomis priemonėmis turi būti prisidedama prie nacionalinių veiksmų planų, susijusių su oro eismo skleidžiamu triukšmu ir nurodytų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/49/EB⁹ 8 straipsnyje, įgyvendinimo.

5 straipsnis

Triukšmo vertinimo taisyklės

1. Laikydamosi Direktyvos 2002/49/EB reikalavimų ir nacionalinių arba vietos taisyklių kompetentingos institucijos reguliariai vertina triukšmingumą jų teritorijoje esančiuose oro uostuose. Kompetentingos institucijos gali paprašyti Komisijos reglamento (ES) Nr. 691/2010¹⁰ 3 straipsnyje nurodytos veiklos rezultatų vertinimo įstaigos pagalbos.
2. Triukšmingumą dabar ir ateityje kompetentingos institucijos vertina pagal I priede pateiktą metodą, rodiklius ir tame priede pateiktą informaciją.
3. Kai, įvertinus triukšmingumą, paaiškėja, kad triukšmo mažinimo tikslams pasiekti arba pasiektam lygiui išlaikyti reikia imtis naujų priemonių, kompetentingos institucijos, vadovaudamosi I priedu, įvertina pagal darnųjį metodą, kiek triukšmą galima sumažinti kiekvienos rūšies priemonėmis.
4. Kompetentingos institucijos užtikrina, kad tinkamu lygmeniu būtų sukurtas oro uosto veiklos vykdytojo, orlaivio naudotojo ir oro navigacijos paslaugų teikėjo techninio bendradarbiavimo forumas, skirtas veiksams, už kuriuos atsakingi minėti subjektai, ir jame būtų deramai atsižvelgiama į triukšmo mažinimo ir išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo priemonių sąsajas. Šio techninio bendradarbiavimo forumo nariai reguliariai konsultuojasi su vietos gyventojais arba jų atstovais ir kompetentingoms institucijoms teikia techninę informaciją ir patarimus dėl triukšmo mažinimo priemonių.
5. Kompetentingos institucijos pagal II priedą įvertina 3 dalyje nurodytų naujų priemonių ekonomiškumą. Nedidelis esamos priemonės techninis pakeitimas, neturintis didelio poveikio pajėgumui ar skrydžių vykdymui, nelaikomas nauju naudojimo apribojimu.
6. Konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis procesą kompetentingos institucijos organizuoja iš anksto ir nuodugniai, užtikrindamos duomenų rinkimo ir skaičiavimo metodikos skaidrumą. Suinteresuotosioms šalims turi būti suteiktas bent trijų mėnesių laikotarpis iki naujų priemonių priėmimo, per kurį jos galėtų pateikti savo pastabas. Suinteresuotosios šalys apima bent:
 - (a) aplink oro uostus gyvenančių ir oro triukšmą patiriančių vietos gyventojų atstovus;

⁹ OL L 189, 2002 7 18, p. 12.

¹⁰ OL L 201, 2010 8 3, p. 1.

- (b) atitinkamų oro uostų veiklos vykdytojus;
 - (c) orlaivių naudotojų, kuriems su triukšmu susiję veiksmai gali daryti poveikį atstovus;
 - (d) atitinkamus oro navigacijos paslaugų teikėjus;
 - (e) Komisijos reglamente Nr. 677/2011¹¹ apibrėžtus tinklo valdytojus.
7. Kompetentingos institucijos stebi triukšmo mažinimo priemonių įgyvendinimą bei jo pažangą ir prireikus imasi atitinkamų veiksmų. Jos užtikrina, kad reguliariai būtų pateikiama reikiama informacija aplink oro uostus gyvenantiems gyventojams.

6 straipsnis

Informacija apie keliamą triukšmą

1. Sprendimai dėl naudojimo apribojimų, susijusių su triukšmu, grindžiami orlaivio keliamu triukšmu, nustatyti atliekant sertifikavimo procedūrą pagal Čikagos konvencijos penktosios redakcijos (2008 m. liepa) 16 priedo I tomą.
2. Komisijai paprašius, orlaivių naudotojai pateikia tokią su triukšmu susijusią informaciją apie Sąjungos oro uostuose naudojamus savo orlaivius:
 - (a) orlaivio atpažinimo ženklą;
 - (b) naudojamo orlaivio keliamo triukšmo sertifikatą arba sertifikatus ir nurodo susijusią didžiausią kilimo masę;
 - (c) visus orlaivio pakeitimus, turinčius įtakos jo keliamam triukšmui;
 - (d) orlaivio keliamo triukšmo duomenis ir eksploatacines charakteristikas triukšmo modeliavimo tikslu.

Vykdydami kiekvieną skrydį, kuriam naudojamas Sąjungos oro uostas, orlaivių naudotojai pateikia orlaivio keliamo triukšmo sertifikatą ir orlaivio atpažinimo ženklą.

Duomenys pateikiami nemokamai elektronine forma, kai taikoma, nustatyto formatu.

3. Agentūra patikrina orlaivio keliamo triukšmo duomenis ir eksploatacines charakteristikas triukšmo modeliavimo tikslu pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008¹² 6 straipsnio 1 dalį.
4. Duomenys saugomi centrinėje duomenų bazėje ir pateikiami kompetentingoms institucijoms, orlaivių naudotojams, oro navigacijos paslaugų teikėjams ir oro uostų veiklos vykdytojams veiklos vykdymo tikslais.

¹¹ OL L 185, 2011 7 15, p. 1.

¹² OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

7 straipsnis

Naudojimo apribojimų nustatymo taisyklės

1. Naudojimo apribojimą ketinančios nustatyti kompetentingos institucijos apie tai praneša valstybėms narėms, Komisijai ir atitinkamoms suinteresuotosioms šalims prieš šešis mėnesius, kurie baigiasi likus bent dviems mėnesiams iki laiko tarpinių koordinavimo parametrų (apibrėžtų Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93¹³ 2 straipsnio m punkte) nustatymo atitinkamam laikotarpiui, kuriam sudaromas atitinkamo oro uosto tvarkaraštis.
2. Atlikus vertinimą pagal 5 straipsnį, kartu su pranešimu apie sprendimą pateikiama rašytinė ataskaita, kurioje pateikiamos naudojimo apribojimo nustatymo priežastys, nustatytas to oro uosto aplinkosaugos tikslas, apsvarstytos priemonės tam tikslui pasiekti ir tikėtinas įvairių apsvarstytų priemonių ekonomiškumas, jei aktualu, įvertinant jų tarpvalstybinį poveikį.
3. Jei naudojimo apribojimai yra susiję su draudimu atitinkamame oro uoste eksploatuoti ribinio triukšmingumo orlaivius, praėjus šešiesiems mėnesiams po pranešimo tame oro uoste neleidžiama teikti jokių naujų paslaugų naudojant tuos ribinio triukšmingumo orlaivius. Kompetentingos institucijos nustato, kiek ribinio triukšmingumo orlaivių tame oro uoste turi būti kasmet pašalinama iš orlaivių naudotojų, kuriems taikomas tas sprendimas, orlaivių parko, deramai atsižvelgdamos į orlaivių amžių ir viso orlaivių parko sudėtį. Nepažeidžiant 4 straipsnio 3 dalies, šis metinis skaičius neturi būti didesnis kaip 20 % to orlaivių naudotojo tame oro uoste naudojamų ribinio triukšmingumo orlaivių parko.
4. Apeliaciniai skundai dėl sprendimų, kuriais nustatomi su triukšmu susiję naudojimo apribojimai, teikiami pagal nacionalinę teisę.

8 straipsnis

Besivystančios šalys

1. Kompetentingos institucijos gali netaikyti su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų besivystančiose šalyse registruotiems ribinio triukšmingumo orlaiviams, jei:
 - (a) tokiems orlaiviams išduotas triukšmo sertifikatas pagal Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo 3 skyriuje nustatytus standartus;
 - (b) tokie orlaiviai naudoti Sąjungoje per penkerių metų laikotarpį iki šio reglamento įsigaliojimo, buvo įrašyti atitinkamos besivystančios šalies registre ir juos toliau naudoja toje šalyje įsisteigę fiziniai arba juridiniai asmenys.
2. Jei valstybė narė taiko 1 dalyje numatytą išimtį, ji apie tai nedelsdama informuoja kitų valstybių narių kompetentingas institucijas ir Komisiją.

¹³ OL L 14, 1993 1 22.

9 straipsnis

Ypatingo pobūdžio orlaivių skrydžiams taikoma išimtis

Tam tikrais konkrečiais atvejais kompetentingos institucijos gali leisti savo teritorijoje esančiuose oro uostuose vykdyti pavienius ribinio triukšmingumo orlaivių skrydžius, kurių nebūtų galima vykdyti pagal šio reglamento nuostatas.

Ši išimtis turėtų būti taikoma tik:

- (a) orlaiviams, kurių atskiri skrydžiai yra tokio ypatingo pobūdžio, kad būtų nepagrįsta atsisakyti padaryti laikiną išimtį;
- (b) orlaiviams, atliekantiems pajamų neduodančius skrydžius perdirbimo, remonto ar techninės priežiūros tikslais.

10 straipsnis

Teisė tikrinti

1. Valstybei narei paprašius arba savo iniciatyva ir nepažeisdama apeliacijos, dėl kurios dar nepriimtas sprendimas, teikimo tvarkos, Komisija gali patikrinti sprendimą dėl naudojimo apribojimo prieš jį įgyvendinant. Jei Komisija nustato, kad sprendimas neatitinka šio reglamento reikalavimų arba prieštarauja kitiems Sąjungos teisės aktams, ji gali sustabdyti sprendimo įgyvendinimą.
2. Kompetentingos institucijos pateikia Komisijai informaciją, kuria įrodoma atitiktis šiam reglamentui.
3. Taikydama 13 straipsnio 2 dalyje nustatytą patariamąją procedūrą ir ypač atsižvelgdama į II priede nustatytus kriterijus, Komisija nusprendžia, ar atitinkama kompetentinga institucija gali nustatyti naudojimo apribojimą. Komisija apie savo sprendimą praneša Tarybai ir suinteresuotai valstybei narei.
4. Jei per šešis mėnesius nuo 2 dalyje nurodytos informacijos gavimo Komisija nepriima sprendimo, kompetentinga institucija gali taikyti numatytą sprendimą dėl naudojimo apribojimo.

11 straipsnis

Deleguotieji aktai

Komisija įgaliojama pagal 12 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, susijusius su:

- (a) 2 straipsnio 3 dalyje pateiktos orlaivio apibrėžties ir 2 straipsnio 4 dalyje pateiktos ribinio triukšmingumo orlaivio apibrėžties pakeitimais;
- (b) 4 ir 8 straipsniuose numatytų triukšmo sertifikavimo standartų pakeitimais ir atnaujinimu; taip pat 6 straipsnio 1 dalyje numatytos sertifikavimo procedūros pakeitimais ir atnaujinimu;

(c) I priede pateikto metodo ir techninės ataskaitos pakeitimais.

12 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal šiame straipsnyje nustatytas sąlygas.
2. 11 straipsnyje nurodyti įgaliojimai suteikiami neribotam laikui nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 11 straipsnyje nurodytą įgaliojimų delegavimą. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų delegavimas. Jis įsigalioja kitą dieną po sprendimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba kitą sprendime nurodytą dieną. Jis neturi įtakos visų kitų jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija apie jį vienu metu praneša ir Europos Parlamentui, ir Tarybai.
5. Pagal 11 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuomet, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo apie jį Europos Parlamentui ir Tarybai dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškė prieštaravimo, arba jeigu iki to laikotarpio pabaigos ir Europos Parlamentas, ir Taryba pranešė Komisijai, kad jie nepareikš prieštaravimų. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

13 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008¹⁴ 25 straipsniu įsteigtas komitetas.

Komitetas atitinka komiteto sąvoką pagal Reglamentą (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.
3. Jeigu komiteto nuomonė turi būti gaunama pagal rašytinę procedūrą, ta procedūra užbaigiama negavus rezultato, jeigu per nuomonei priimti nustatytą terminą taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprasta komiteto narių dauguma.

¹⁴ OL L 293, 2008 10 31, p. 3.

14 straipsnis

Informavimas ir persvarstymas

Komisijai paprašius, valstybės narės, pateikia informaciją apie šio reglamento taikymą.

Ne vėliau kaip praėjus penkeriems metams nuo šio reglamento įsigaliojimo Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą apie šio reglamento taikymą.

Prireikus prie ataskaitos pridedami pasiūlymai dėl šio reglamento persvarstymo.

15 straipsnis

Panaikinimas

Direktyva 2002/30/EB panaikinama nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

16 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

I PRIEDAS

Oro uosto triukšmingumo vertinimas

Metodika.

1. Kompetentingos institucijos naudojami triukšmo vertinimo metodais, sukurtais remiantis ECAC ataskaita (dokumentas Nr. 29) *Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*, 3 leidimas.

Rodikliai

1. Oro eismo keliamo triukšmo poveikis apibūdinamas bent triukšmo rodikliais L_{dvn} ir $L_{nakties}$, kurie nustatomi ir apskaičiuojami pagal Direktyvos 2002/49/EB I priedą.
2. Kompetentingos institucijos gali naudoti papildomus triukšmo rodiklius, kurie yra mokliškai pagrįsti kaip atspindintys oro eismo keliamo triukšmo varginamąjį poveikį.

Triukšmo valdymo informacija

1. Esamos padėties aprašas
 - 1.1 Oro uosto aprašymas, įskaitant informaciją apie jo dydį, vietą, apylinkes, oro eismo mastą ir rūšinę sudėtį.
 - 1.2 Oro uostui keliamų tvarumo aplinkos atžvilgiu tikslų aprašymas ir nacionalinės aplinkybės. Tai apima oro uostui keliamų tikslų dėl orlaivių triukšmo aprašymą.
 - 1.3 Informacija apie triukšmo kontūrus einamaisiais ir ankstesniais metais, įskaitant orlaivių triukšmą patiriančių žmonių skaičiaus įvertį.
 - 1.4 Numatomų taikyti priemonių ir pagal darnųjį metodą jau įgyvendintų orlaivių triukšmo valdymo priemonių ir jų poveikio triukšmingumui aprašymas, apimantis šiuos aspektus:

1.4.1. Mažinimas šaltinyje:

- orlaivių parko raida ir technologijų patobulinimai;
- konkretūs parko modernizavimo planai.

1.4.2. Žemėtvarkos planavimas ir valdymas:

- taikomos planavimo priemonės, kaip antai bendrasis teritorijos planavimas arba triukšmo zonų nustatymas;
- taikomos triukšmo mažinimo priemonės, kaip antai statybos kodeksai, triukšmo izoliacijos programos arba priemonės, kuriomis siekiama sumažinti žemės plotus, kuriuose jaučiamas triukšmo poveikis;
- konsultacijų dėl žemės naudojimo priemonių procesas;

- gyvenamųjų rajonų artėjimo prie oro uostų teritorijos stebėjimas.

1.4.3. Su orlaivių skrydžio valdymu susijusios triukšmo mažinimo priemonės, kuriomis dar neapribojamas oro uosto pajėgumas:

- prioritetinių kilimo ir tūpimo takų naudojimas;
- prioritetinių triukšmo maršrutų naudojimas;
- triukšmą mažinančių kilimo ir leidimosi procedūrų naudojimas;
- koku mastu šios priemonės reglamentuojamos taikant aplinkosaugos rodiklius, nurodytus Komisijos reglamento (ES) Nr. 691/2010 I priede.

1.4.4. Naudojimo apribojimai:

- bendrų apribojimų, kaip antai kilimui ir tūpimui taikomos viršutinės ribos arba triukšmo kvotų nustatymas;
- taikomos finansinės priemonės, kaip antai su triukšmu susiję oro uosto mokesčiai;
- apribojimų taikymas oro uosto lygmeniu, kaip antai draudimas eksploatuoti ribinio triukšmingumo orlaivius;
- dalinių apribojimų taikymas, atskirai nurodant dieną ir naktį taikomas priemones.

2. Prognozė netaikant naujų priemonių

2.1 Jau patvirtintų ir numatytų oro uosto patobulinimų (jei tokių esama), pavyzdžiui, pajėgumo didinimo, kilimo ir tūpimo takų ir (arba) terminalo plėtimo, ateityje numatomos oro eismo rūšių sudėties ir apskaičiuotojo augimo aprašymas.

2.2 Jei numatyta didinti oro uosto pajėgumus, nurodoma, kuo jie bus naudingi platesniam aviacijos tinklui ir regionui.

2.3 Poveikio triukšmingumui 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 įvertį, atskirai nurodant esamuose gyvenamuosiuose rajonuose ir naujai statomuose gyvenamuosiuose rajonuose poveikį patiriančių gyventojų skaičių.

2.5 Padarinių ir galimų nuostolių nesiimant veiksmų padidėjusiam triukšmui mažinti, jei tikimasi, kad jis didės, įvertinimas.

3. Papildomų priemonių vertinimas

3.1 Galimų papildomų priemonių apžvalga ir pagrindinės jų pasirinkimo priežastys. Toliau nagrinėti pasirinktų priemonių aprašymas ir informacija apie ekonomiškumo analizės, visų pirma priemonių diegimo išlaidų, rezultatus; numatomas naudą

patirsiančių žmonių skaičius ir laikotarpis; taip pat konkrečių priemonių eiliškumas pagal jų bendrą veiksmingumą.

- 3.2 Siūlomų priemonių poveikio kitiems oro uostams, orlaivių naudotojams ir kitoms suinteresuotosioms šalims aplinkosaugos ir konkurencijos atžvilgiu apžvalga.
- 3.3 Tinkamiausios galimybės pasirinkimo motyvai.
- 3.4 Netechninio pobūdžio apibendrinimas.

II PRIEDAS

Su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų ekonomiškumo vertinimas

Numatomų su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų ekonomiškumas vertinamas deramai atsižvelgiant (jei įmanoma, kiekybine išraiška) į toliau išvardytus elementus:

- 1) numatomas triukšmo sumažinimas taikant planuojamas priemones dabar ir ateityje;
- 2) aviacijos operacijų sauga, įskaitant riziką trečiosioms šalims;
- 3) oro uosto pajėgumas;
- 4) poveikis Europos aviacijos tinklui.

Be to, kompetentingos institucijos gali deramai atsižvelgti į šiuos veiksnius:

- 1) netoli oro uosto gyvenančių gyventojų sveikatą ir saugą;
- 2) tvarumą aplinkos atžvilgiu, įskaitant triukšmo ir išmetamųjų teršalų sąsajas;
- 3) tiesioginį, netiesioginį ir skatinamąjį poveikį užimtumui.