

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

P7\_TA(2012)0496

**Su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų Sąjungos oro uostuose nustatymas \*\*\*I**

**2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Direktyva 2002/30/EB (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))**

(Iprasta teisėkūros procedūra: pirmasis svarstymas)

(2015/C 434/44)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2011)0828),
  - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 2 dalį ir 100 straipsnio 2 dalį, pagal kuriuos Komisija pateikė pasiūlymą Parlamentui (C7-0456/2011),
  - atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 3 dalį,
  - atsižvelgdamas į Prancūzijos Senato, Vokietijos Bundesrato ir Nyderlandų Senato vadovaujantis Protokolu (Nr. 2) dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo pateiktas pagrįstas nuomones, kuriose tvirtinama, kad teisėkūros procedūra priimamo akto projektas neatitinka subsidiarumo principo,
  - atsižvelgdamas į 2012 m. kovo 28 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,
  - atsižvelgdamas į 2012 m. gegužės 11 d. Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 55 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto nuomonę (A7-0372/2012),
1. priima per pirmąjį svarstymą toliau pateiktą poziciją;
  2. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji ketina pasiūlymą keisti iš esmės arba pakeisti jo tekstą nauju tekstu;
  3. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai, Komisijai ir nacionaliniams parlamentams.

**P7\_TC1-COD(2011)0398**

**Europos Parlamento pozicija, priimta 2012 m. gruodžio 12 d. per pirmąjį svarstymą, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. .../2013, kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Direktyva 2002/30/EB**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

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

<sup>(1)</sup> OL C 181, 2012 6 21, p. 173.

<sup>(2)</sup> OL C 277, 2012 9 13, p. 110.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros <sup>(3)</sup>,

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 priemones, kuriomis siekiama oro uostuose **ir jų apylinkėse, kur kuriose** dėl triukšmo kyla ypatingų problemų, sumažinti orlaivių keliamą triukšmą. Daug Sąjungos piliečių patiria stiprų triukšmą, kuris gali neigiamai paveikti jų sveikatą **ypač vykdant naktinius skrydžius; [1 pakeit.]**
- (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, nustatymo <sup>(4)</sup> 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 reglamentavimo <sup>(5)</sup> uždraudus eksploatuoti daugiausia triukšmo keliančius orlaivius, reikia naujų priemonių, kuriomis valdžios institucijos galėtų spręsti problemą dėl likusių triukšmingiausių orlaivių siekdamas pagal tarptautiniu 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 teisiųjų 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) 2008 m. vasario 15 d. Komisijos ataskaitoje Tarybai ir Europos Parlamentui dėl triukšmingų operacijų apribojimų ES oro uostuose (direktyvos 2002/30/EB taikymo ataskaita) pabrėžiama, kad direktyvos 2002/30/EB tekste reikia aiškiau nustatyti suinteresuotųjų šalių atsakomybę, tiksliai pareigas bei teises triukšmo vertinimo procese, siekiant užtikrinti, kad triukšmo mažinimo tikslų būtų siekiama ekonomiškais priemonėmis;
- (6) valstybėms narėms nustačius naudojimo apribojimus pavieniuose Sąjungos oro uostuose būtų ribojami pajėgumai, tačiau būtų prisidedama prie triukšmumo aplink oro uostus mažinimo. Vis dėlto jei turimi pajėgumai būtų naudojami nenašiai, gali būti iškreipta konkurencija arba pablogintas bendras Sąjungos aviacijos tinklo našumas. Kadangi šio reglamento tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti, ir kadangi tų tikslų būtų efektyviau siekti Sąjungos lygiu nustatant darnias naudojimo apribojimų taikymo kaip vienos iš triukšmo valdymo proceso sudedamųjų dalių taisykles, Sąjunga gali patvirtinti priemones vadovaudamasi subsidiarumo principais, įtvirtintais Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 5 straipsnyje. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams

<sup>(1)</sup> OL C 181, 2012 6 21, p. 173.

<sup>(2)</sup> OL C 277, 2012 9 13, p. 110.

<sup>(3)</sup> 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento pozicija.

<sup>(4)</sup> OL L 85, 2002 3 28, p. 40.

<sup>(5)</sup> OL L 374, 2006 12 27, p. 1.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

pasiekti. Nustatant tokį darnų metodą nenustatoma triukšmo kokybės tikslų – jie ir toliau taikomi pagal 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Komisijos direktyvą 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo<sup>(1)</sup> arba kitas europines, nacionalines ar vietines taisykles; nenustatoma ir konkretaus taikytinų priemonių derinio;

- (6a) **siekiant sumažinti poreikį nustatyti naudojimo apribojimus, artimiausioje ateityje Direktyvoje 2002/49/EB nurodytuose nacionaliniuose veiksmų planuose turėtų būti patvirtintos papildomos triukšmo valdymo priemonės, įgyvendinamos už oro uostų ribų, pavyzdžiui, gyvenamųjų namų garso izoliavimas ir bendri garso izoliavimo planai; [2 pakeit.]**
- (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~~ **triukšmo mažinimo tikslą reikėtų pasirinkti** lyginant **visas** išlaidas ir **visą** naudą, ~~ekonomiškumo įvertinimas skirtas pačiam ekonomiškiausiajam būdui nustatyti lyginant tik išlaidas~~ **šiam tikslui pasiekti skirta priemonė turėtų būti ekonomiškai atsizvelgiant į sveikatos, ekonomikos ir socialinius aspektus; [4 pakeit.]**
- (9) ~~galimybė sustabdyti triukšmo mažinimo priemonių įgyvendinimą yra svarbi siekiant išvengti nepageidaujamų pasekmių aviacijos saugai, oro uostų pajėgumams ir konkurencijai. Nors apeliacija dėl Komisija turėtų sugebėti įvertinti pasiūlytus naudojimo apribojimus, susijusius su triukšmu, gali būti susijusi su triukšmo mažinimo tikslais, vertinimo metodais ir ekonomiškų priemonių pasirinkimu, apeliacijos pateikimu prieš jų įgyvendinimą sustabdomas. Todėl Komisija turėtų galėti gerokai prieš priemonių įgyvendinimą pasinaudoti tikrinimo teise ir sustabdyti priemonių, galinčių sukelti nepageidaujamų arba negrįžtamų pasekmių, įgyvendinimą. Pripažįstama, kad sustabdymas turėtų galioti tam tikrą ribotą laikotarpį; [5 pakeit.]~~
- (9a) **naudojant patvirtintas su skrydžiu susijusias triukšmo mažinimo priemones reikėtų užtikrinti, kad reikiama skrydžio sauga būtų užtikrinama apsvairstant visus veiksnius, galinčius turėti poveikio konkretaus skrydžio valdymui. Su skrydžiu susijusiomis triukšmo mažinimo priemonėmis neturi būti trukdoma ar draudžiama įgyvendinti antiteroristines saugumo priemones; [6 pakeit.]**
- (10) **Vadovaujantis direktyva 2002/49/EB, triukšmo vertinimas turėtų būti atliekamas remiantis esama parentas objektyviais ir išmatuojamais kriterijais, bendrais visose valstybėse narėse. Tokia informacija, užtikrinant, kad tokia informacija būtų privalo būti patikima gauta skaidriai, palyginama ir prieinama kompetentingoms institucijoms ir visoms suinteresuotosioms šalims. Vertinimai turėtų apimti naujausių technologinių tendencijų stebėjimą ir apsikeitimą informacija apie naujausias išvadas, susijusias su naudotomis procedūromis. Kompetentingos institucijos turėtų įdiegti reikiamas stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo priemones. Triukšmo vertinimas turėtų būti vykdomas arba prižiūrimas išorės agentūrų, nepriklausomų nuo oro uosto operatoriaus; [7 pakeit.]**
- (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 (ECAC) 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 jos nebūtinai jau naudojami tarptautiniu mastu pripažinta informacija apie orlaivių keliamą triukšmą. Vis dėlto 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 lygiu. Šie duomenys jiems turi būti suteikiami veiklos vykdymo tikslais. Sertifikuojant triukšmingumą svarbu naudotis Europos aviacijos saugos

<sup>(1)</sup> OL L 189, 2002 7 18, p. 12.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

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 **technologinę pažangą** variklių ir sklandmenų technologijų ir triukšmo kontūrų nustatymo **metodus** ~~metodų pažangą~~, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai reguliariai atnaujinti ~~šiam 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~~ **su oro uosto triukšmingumo įvertinimu susijusį metodą ir technines ataskaitas**. Ypač svarbu, kad Komisija parengiamųjų darbų metu tinkamai konsultuotųsi, įskaitant konsultacijas ekspertų lygiu. Ruošdama ir rengdama deleguotuosius aktus Komisija, turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų tuo pačiu metu tinkamai laiku persiųsti Europos Parlamentui ir Tarybai; **[8 pakeit.]**
- (13a) **siekiant užtikrinti teisinį tikrumą ir planavimo patikimumą, naudojimo apribojimams ir sprendimams dėl oro uostų veiklos, įskaitant teismų sprendimus ir tarpininkavimo procesų rezultatus, kurie jau buvo priimti ar nagrinėjami prieš įsigaliojant šiam reglamentui, šis reglamentas neturėtų būti taikomas, o turėtų būti taikomos galiojančios taisyklės; [9 pakeit.]**
- (16) atsižvelgiant į poreikį triukšmo vertinimo metodą nuosekliai taikyti visoje Sąjungos 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 **ir tais atvejais, kai nustatoma triukšmo problema, taisyklės** siekiant pagal darnųjį metodą sumažinti triukšmingumą oro uostų aplinkoje ir apriboti arba sumažinti ~~žalingą~~ orlaivių **triukšmą** ~~triukšmo poveikį~~ patiriančių žmonių skaičių. **[11 pakeit.]**
2. Šio reglamento tikslai:
  - a) padėti oro uosto lygiu pasiekti konkrečius aplinkos triukšmingumo mažinimo tikslus, nustatytus Sąjungos, nacionalinėse **arba** ~~ir~~ vietos taisyklėse, ir įvertinti jų sąsajas su kitais aplinkosaugos tikslais, **įskaitant sveikatos aspektus** ir **[12 pakeit.]**
  - b) sudaryti sąlygas pasirinkti ekonomiškiausias triukšmo mažinimo priemones **atsižvelgiant į sveikatos, ekonominius ir socialinius aspektus** pagal darnųjį metodą, kad oro uostų ir oro eismo valdymo tinklas būtų vystomas darniai visais etapais (nuo vartų iki vartų). **[44 ir 48 pakeit.]**
3. Šis reglamentas taikomas civilinės aviacijos ~~orlaiviams~~ **orlaivių skrydžiams**. **[14 pakeit.]**

Jis netaikomas kariniams, muitinės, policijos ar panašių tarnybų ~~orlaiviams~~ **orlaivių skrydžiams**. **[15 pakeit.]**

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

## 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;
- 2) darnusis metodas – ~~metodas, kurį naudoja~~ **ICAO Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (Čikagos konvencijos) 16 priedo 1 tomo V dalyje nustatyta tvarka, kurią taikant** nuosekliai apsvarstomos įvairios galimos priemonės, kaip antai: orlaivio triukšmo mažinimas šaltinyje, žemėtvarkos planavimas ir valdymas, su skrydžiu susijusios triukšmo mažinimo priemonės ir naudojimo apribojimai, siekiant ~~triukšmo problemą spręsti~~ konkrečiam oro uostui ekonomiškiausiu būdu **mažinti triukšmą, inter alia, atsižvelgiant į sveikatos ir ekonominius aspektus, kad būtų saugoma netoli oro uostų gyvenančių asmenų sveikata; [45 ir 49 pakeit.]**
- 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~~ **sertifikuotas laikantis** Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje nustatytų sertifikavimo ribų, kai **pereinamuoju ketverių metų laikotarpiu, prasidedančiu nuo ...<sup>(1)</sup>** suvestinis skirtumas yra ne didesnis kaip ~~10~~ **8 EPNdB** (efektinis juntamas triukšmas decibelais), **o pasibaigus šiam pereinamajam laikotarpiui – suvestinis skirtumas yra ne didesnis kaip 10 EPNdB**; 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~~ **3** skyriuje; **[17 pakeit.]**
- 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 apribojamas civilinių orlaivių naudojimas kurie, pvz., taikomi nustatytu paros laiku arba tik tam tikru metu tikriems oro uosto kilimo ir tūpimo takams.~~ **[18 pakeit.]**

## 3 straipsnis

Kompetentingos institucijos **ir teisė paduoti apeliacinį skundą**

1. Valstybės narės, **kuriose yra oro uostas, remdamosi nacionalinės teisės aktais ir praktika**, paskiria **vieną ar daugiau už proceso stebėseną priimančių** naudojimo **apribojimus atsakingų kompetentingų institucijų** 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 **laiku** Komisijai praneša paskirtų 1 dalyje nurodytų kompetentingos institucijos ir apeliacinė įstaigos pavadinimus ir adresus. **Komisija šią informaciją paskelbia.**
4. **Valstybės narės užtikrina teisę nacionalinės teisės aktų ir procedūrų nustatyta tvarka apeliacinei įstaigai pateikti skundą dėl naudojimo apribojimų, priimtų pagal šį reglamentą.** [19 pakeit.]

<sup>(1)</sup> Šio reglamento įsigaliojimo data.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

4 straipsnis

Orlaivių triukšmo valdymo bendrosios taisyklės

1. Valstybės narės orlaivių triukšmą valdo ***pagal šį reglamentą kiekviename oro uoste įgyvendindamos darnųjų metodą vadovaudamosi darniuoju metodu***. Tuo tikslu jos ***laikydamosi Direktyvos 2002/49/EB, konkrečiame oro uoste vertina triukšmingumą, įskaitant kenksmingą poveikį žmogaus sveikatai. Nustačiusios triukšmo problemą, jos: [20 pakeit.]***
    - a) ~~įvertina triukšmingumą konkrečiame oro uoste~~ ***užtikrina, kad būtų nustatytas to konkretaus oro uosto triukšmo mažinimo tikslas atitinkamais atvejais atsižvelgiant į Direktyvos 2002/49/EB V priedo 8 straipsnį;***
    - b) ~~apibrėžia aplinkos triukšmingumo mažinimo tikslą;~~ **[21 pakeit.]**
    - c) nustato, kuriomis priemonėmis galima sumažinti triukšmo poveikį;
    - d) ~~įvertina atlieka oficialų ir visapusišką~~ galimų priemonių ~~ekonominių veiksmingumą~~ ***ekonominio veiksmingumo vertinimą;*** **[22 pakeit.]**
    - 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. Įmdamosi su triukšmu susijusio veiksmo valstybės narės apsparsto 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, ***įskaitant pakilimo ir nusileidimo maršrutų gaires;*** **[23 pakeit.]**
    - 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. ***Valstybės narės gali numatyti paskatas, kad orlaivių naudotojai būtų skatinami 2 straipsnio 4 dalyje nurodytu pereinamuoju laikotarpiu naudoti mažiau triukšmo skleidžiančius orlaivius.*** **[24 pakeit.]**
3. Vadovaudamosi darniuoju metodu, valstybės narės gali triukšmo mažinimo priemones diferencijuoti pagal orlaivio ~~tipą~~ ***kelią triukšmą***, kilimo ir tūpimo tako naudojimą, ***skrydžio maršrutą*** ir (arba) taikymo laiką. **[25 pakeit.]**
  4. Nedarant poveikio 3 dalies taikymui, 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 1 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 yra tinkami~~ tam oro uostui nustatytam aplinkos triukšmingumo mažinimo tikslui pasiekti. Naudojimo apribojimais, ***kurie nėra savavališki***, orlaivių naudotojai neturi būti diskriminuojami, ypač pilietybės, tapatybės ar vykdomos veiklos atžvilgiu. **[26 pakeit.]**
  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/EB 8 straipsnyje, įgyvendinimo.
- 6a. Valstybės narės greitai ir nepagrįstai nedelsdamos priima šiam straipsniui įgyvendinti reikalingas įstatymais nustatytas priemones.** **[27 pakeit.]**

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

## 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 **užtikrina, kad triukšmingumas** oro uostuose, **už kuriuos jos yra atsakingos, būtų reguliariai vertinamas**. Kompetentingos institucijos gali paprašyti 2010 m. liepos 29 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 691/2010, kuriuo nustatomas oro navigacijos paslaugų teikimo ir tinklo funkcijų veiklos rezultatų planas <sup>(1)</sup> 3 straipsnyje nurodytos veiklos rezultatų vertinimo įstaigos pagalbos.

2. Triukšmingumą dabar ir ateityje kompetentingos institucijos vertina pagal I priede nustatytus metodą, rodiklius ir informaciją.

3. Kai, įvertinus triukšmingumą, **Jeigu tame vertinime** nurodoma, kad **gali reikėti naujų naudojimo apribojimo priemonių** triukšmo mažinimo tikslams pasiekti arba pasiektam lygiui išlaikyti reikia imtis naujų priemonių, **problemai oro uoste spręsti**, kompetentingos institucijos, **užtikrina, kad:**

a) **būtų taikomi I priede nustatyti metodas, rodikliai ir informacija, siekiant įvertinti** pagal darnųjį metodą, kiek triukšmą galima sumažinti kiekvienos rūšies priemonėmis;

b) **tinkamu lygiu būtų nustatytas oro uosto veiklos vykdytojų, orlaivių operatorių ir oro navigacijos paslaugų teikėjų techninis bendradarbiavimas, siekiant nagrinėti triukšmo mažinimo priemones. Kompetentingos institucijos taip pat užtikrina, kad būtų konsultuojamasi su vietos gyventojais arba jų atstovais ir atitinkamomis vietos valdžios institucijomis, ir kad jiems būtų pateikta techninė informacija apie triukšmo mažinimo priemones;**

c) **pagal II priedą būtų įvertintas visų naujų naudojimo apribojimų ekonomiškumas. Nedideli priemonių techniniai pakeitimai, neturintys didelio poveikio pajėgumui ar skrydžių vykdymui, nelaikomi naujais naudojimo apribojimais;**

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. ÷

d) konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis procesą kompetentingos institucijos organizuoja **procesas būtų organizuojamas** iš anksto ir nuodugnai, ~~užtikrinamos~~ **užtikrinant** duomenų rinkimo ir skaičiavimo metodikos skaidrumą. Suinteresuotosioms šalims turi būti suteiktas bent trijų mėnesių laikotarpis iki naujų naudojimo apribojimų priėmimo, per kurį jos galėtų pateikti savo pastabas. Suinteresuotosios šalys apima bent:

(a) aplink oro uostus gyvenančių ir oro triukšmą patiriančių vietos gyventojų atstovus;

(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. 677/2011 <sup>(2)</sup> apibrėžtus tinklo valdytojus.

<sup>(1)</sup> OL L 201, 2010 8 3, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 185, 2011 7 15, p. 1.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

- i) vietos gyventojus, kurie gyvena oro uostų kaimynystėje ir patiria oro eismo triukšmą, arba jų atstovus ir susijusių vietos bei regiono valdžios institucijų atstovus;
- ii) oro uosto kaimyninėse teritorijose esančius vietos verslo atstovus, kurių veiklai turi įtakos oro eismas bei oro uosto veikla;
- iii) atitinkamų oro uostų veiklos vykdytojus;
- iv) orlaivių naudotojų, kuriems su triukšmu susiję veiksmai gali daryti poveikį, atstovus;
- v) atitinkamus oro navigacijos paslaugų teikėjus;
- vi) 2011 m. liepos 7 d. Komisijos reglamente (ES) Nr. 677/2011, kuriuo nustatomos išsamios oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijų vykdymo taisyklės <sup>(1)</sup> apibrėžtus tinklo valdytojus;
- vii) atitinkamais atvejais – paskirtąjį laiko tarpinių paskirstymo koordinatorių.

7. Kompetentingos institucijos stebi triukšmo mažinimo priemonių įgyvendinimą bei jo pažangą ir prirėkus imasi atitinkamų veiksmų. Jos užtikrina, kad reguliariai būtų pateikiama būtina informacija **būtų prieinama internete, tuo aplink oro uostus gyvenantiems gyventojams ir kitoms suinteresuotosioms šalims sudarant sąlygas nevaržomai susipažinti su informacija.**

**Tokia būtina informacija turėtų apimti:**

- a) informaciją apie tariamą reikalavimų nevykdymą nukrypęs nuo trajektorijos, susijusių su daromu poveikiu, ir tokio nukrypimo priežastis;
- b) kriterijus, kiekviename oro uoste taikomus eismui paskirstyti ir valdyti, kai tie kriterijai gali turėti poveikį aplinkai arba triukšmo poveikį.

8. Kompetentingos institucijos užtikrina, kad oro uostų veiklos vykdytojai įdiegtų kompiuterines triukšmo matavimo sistemas įvairiose vietose, esančiose arti skrydžio trajektorijų, kurios daro ar gali daryti poveikį vietos gyventojams. **Triukšmo matavimo sistemų surinktus duomenis galima rasti internete.** [28 pakeit.]

#### 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 **ir jeigu Agentūra dar neturi prašomos informacijos**, orlaivių naudotojai pateikia šią 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 **ir įrašomus į orlaivio triukšmo sertifikatą.**
  - (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.~~

**Kiekvieną kartą, kai orlaivio naudotojas pakeičia orlaivio triukšmo sertifikatą, jis apie tai praneša Komisijai.**

<sup>(1)</sup> OL L 185, 2011 7 15, p. 1.



2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

Duomenys pateikiami ~~ne mokamai~~ elektronine forma, kai taikoma, nustatytu formatu. **Komisija padengia visas šių duomenų pateikimo išlaidas.**

3. **Oro uosto aplinkos triukšmo modeliavimas grindžiamas gamintojo pateikiamais orlaivio triukšmo ir eksploatacinių charakteristikų duomenimis, kuriuos rekomenduojama naudoti tarptautinei bendruomenei ir pateikti per ICAO.** Agentūra patikrina orlaivio keliamo triukšmo duomenis ir eksploatacines charakteristikas triukšmo modeliavimo tikslu pagal 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą <sup>(1)</sup> 6 straipsnio 1 dalį. **Agentūra remiasi įsteigto ICAO Aviacijos aplinkos apsaugos komiteto modeliavimo ir duomenų bazių grupės procesu, kad nustatytų duomenų pagrįstumą ir geriausių patirtį bei užtikrintų, kad būtų nuolatinė tarptautinių tinkamumą skraidyti nustatančių agentūrų darna.**

4. Duomenys saugomi centrinėje duomenų bazėje ir pateikiami kompetentingoms institucijoms, orlaivių naudotojams, oro navigacijos paslaugų teikėjams ir oro uostų veiklos vykdytojams veiklos vykdymo tikslais. **[29 pakeit.]**

## 7 straipsnis

## Naudojimo apribojimų nustatymo taisyklės

1. Naudojimo apribojimą ketinančios nustatyti kompetingos institucijos apie tai praneša valstybėms narėms, Komisijai ir atitinkamoms suinteresuotosioms šalims prieš ~~šešis~~ **tris** mėnesius, kurie baigiasi likus bent dviems mėnesiams iki laiko tarpinių koordinavimo parametrų, apibrėžtų 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių <sup>(2)</sup> 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 nurodomos naudojimo apribojimo nustatymo priežastys, nustatytas to oro uosto ~~aplinkos saugos~~ **triukšmo mažinimo** tikslas, apsvarstytos priemonės tam tikslui pasiekti ir tikėtinas įvairių apsvarstytų priemonių ekonomiškumas, prireikus, įvertinant jų tarpvalstybinį poveikį.

3. Jei naudojimo apribojimai susiję su draudimu atitinkamame oro uoste eksploatuoti ribinio triukšmingumo orlaivius, praėjus šešiesiems mėnesiams, **kurie baigiasi likus bent dviems mėnesiams iki 1 dalyje nurodytų laiko tarpinių koordinavimo parametrų nustatymo**, po pranešimo tame oro uoste neleidžiama teikti jokių naujų paslaugų naudojant tuos ribinio triukšmingumo orlaivius. Kompetingos institucijos nustato, kiek ribinio triukšmingumo orlaivių ~~tame oro uoste turi būti kasmet pašalinama iš orlaivių naudotojų, kuriems taikomas tas sprendimas, orlaivių parko, deramai atsižvelgdamas į orlaivių amžių ir viso orlaivių parko sudėtį. Nepažeidžiant 4 straipsnio 3 dalies, šis metinis skaičius neturi būti didesnis kaip 20 % to orlaivių naudotojų~~ **Šis metinis skaičius neturi būti didesnis kaip 25 % kilimų ir tūpimų ir yra vienodai taikomas kiekvienam orlaivio naudotojui, kuriam taikomas tas sprendimas, atsižvelgiant į** tame oro uoste naudojamų ribinio triukšmingumo orlaivių ~~kilimų ir tūpimų skaičių parko~~.

4. ~~Apeliaciniai skundai dėl sprendimų, kuriais nustatomi su triukšmu susiję naudojimo apribojimai, teikiami pagal nacionalinę teisę. [30 pakeit.]~~

## 8 straipsnis

## Besivystančios šalys

1. Kompetingos 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 1 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 kompetingas institucijas ir Komisiją.

<sup>(1)</sup> OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 14, 1993 1 22, p. 1.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

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;

**(ba) orlaiviams, atliekantiems humanitariniais ar diplomatiniais tikslais vykdomus skrydžius. [31 pakeit.]**

10 straipsnis

Teisė tikrinti

1. Valstybei narei paprašius arba savo iniciatyva ir nedarant poveikio apeliacijos, dėl kurios dar nepriimtas sprendimas, procedūrai, **per du mėnesius nuo pranešimo gavimo dienos, kaip nurodyta 7 straipsnio 1 dalyje**, Komisija gali **įvertinti su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų nustatymo procesą** patikrinti sprendimą dėl naudojimo apribojimo prieš jį įgyvendinant. Jei Komisija nustato, kad **su triukšmu susiję naudojimo apribojimai nustatomi ne pagal šiame reglamente numatytą procesą, Komisija apie tai gali pranešti atitinkamoms kompetentingoms institucijoms. Atitinkamos kompetentingos institucijos gali atsižvelgti į Komisijos nuomonę** 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 **du šešis mėnesius nuo pranešimo 2 dalyje nurodytos informacijos gavimo dienos, kaip nurodyta 7 straipsnio 1 dalyje**, Komisija **nepateikia savo nuomonės** nepriimta sprendimo, kompetentinga institucija gali taikyti numatytą sprendimą dėl naudojimo apribojimo. **[32 pakeit.]**

11 straipsnis

Deleguotieji aktai

Komisijai pagal 12 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl:

- ~~(a) 2 straipsnio 3 dalyje pateiktos orlaivio apibrėžties ir 2 straipsnio 4 dalyje pateiktos ribinio triukšmingumo orlaivio apibrėžties pakeitimais; [33 pakeit.]~~
- (b) 4 ir 8 straipsniuose numatytų triukšmo sertifikavimo standartų pakeitimų ir atnaujinimo; taip pat 6 straipsnio 1 dalyje numatytos sertifikavimo procedūros pakeitimų ir atnaujinimo;
- (c) I priede pateikto metodo ir techninės ataskaitos pakeitimų.

12 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus laikantis šiame straipsnyje nustatytų sąlygų.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

2. Įgaliojimai priimti 11 straipsnyje nurodytus deleguotuosius aktus **Komisijai** suteikiami **penkerių metų laikotarpiui** ~~neribotam laikui~~ nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos. **[34 pakeit.]**
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu atšaukti 11 straipsnyje nurodytą įgaliojimų suteikimą. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų suteikimas. Jis įsigalioja kitą dieną po sprendimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Kai tik Komisija priima deleguotąjį aktą, apie tai ji tuo pačiu metu praneša 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 nepareišė prieštaravimo, arba jeigu iki to laikotarpio pabaigos tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba pranešė Komisijai, kad jie nepareikš prieštaravimų. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva tas laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

#### ~~13~~ straipsnis

##### Komitetas

1. ~~Komisijai padeda Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 <sup>(1)</sup> 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 nuomonę priimti nustatytą terminą taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprasta komiteto narių dauguma. [35 pakeit.]~~

#### 14 straipsnis

##### Informavimas ir peržiūra

Komisijos prašymu 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 peržiūros.

#### 14a straipsnis

##### Pereinamojo laikotarpio nuostatos

***Naudojimo apribojimams ir sprendimams dėl oro uostų veiklos, įskaitant teismų sprendimus ir tarpininkavimo procesų rezultatus, kurie jau buvo priimti ar nagrinėjami prieš įsigaliojant šiam reglamentui, šis reglamentas netaikomas. Jiems ir toliau taikoma Direktyva 2002/30/EB tiek, kiek ji yra taikytina, ir, prireikus nacionalinės ją perkeliančios taisyklės. Taigi tokioms priemonėms ir toliau taikoma Direktyva 2002/30/EB. Nedidelis esamos priemonės techninis pakeitimas, neturintis didelio poveikio pajėgumui ar veiklai, nelaikomas nauju naudojimo apribojimu. [36 pakeit.]***

#### 15 straipsnis

##### Panaikinimas

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

<sup>(1)</sup> OL L 293, 2008 10 31, p. 3.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

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 ...,

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~~ **Direktyvos 2002/49/EB II priedu. [37 pakeit.]**

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 mokslškai 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 **triukšmo mažinimo** tvarumo aplinkos atžvilgiu tikslų aprašymas ir nacionalinės aplinkybės. ~~Tai apima oro uostui keliamų tikslų dėl orlaivių triukšmo aprašymą.~~ **[38 pakeit.]**
  - 1.3. Informacija apie triukšmo kontūrus einamaisiais ir **mažiausiai dvejais** ankstesniais metais, įskaitant orlaivių triukšmą patiriančių žmonių skaičiaus ~~vertę įvertinimą,~~ **atliktą vadovaujantis Direktyvos 2002/49/EB III priedo nuostatomis. [39 pakeit.]**
  - 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.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

## 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;
- kokių mastu šios priemonės reglamentuojamos taikant aplinkosaugos rodiklius, nurodytus 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 lygiu, 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, **tūpimo ir kilimo prognozių**, ateityje numatomos oro eismo rūšių sudėties ir apskaičiuotojo augimo aprašymas **ir išsamus triukšmo poveikio, kuris aplinkinei teritorijai būtų daromas padidinus pajėgumus, išplėtus kilimo ir tūpimo takus ar terminalus ir pakeitus tūpimo ir kilimo trajektorijas, tyrimas. [40 pakeit.]**
- 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 **ir (arba) planuojamuose statyti** gyvenamuosiuose rajonuose, **dėl kurių jau gautas leidimas iš kompetentingų institucijų**, poveikį patiriančių gyventojų skaičių. **[41 pakeit.]**
- 2.5. Padarinių ir galimų nuostolių nesiimant veiksmų padidėjusiam triukšmui mažinti, jei tikimasi, kad jis didės, įvertinimas.

2012 m. gruodžio 12 d., trečiadienis

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 ciliškumas pagal jų bendrą veiksmingumą. [42 pakeit.]~~
- 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, **įskaitant naudą sveikatai**, taikant planuojamas priemones dabar ir ateityje;
  - 2) ~~aviacijos operacijų sauga, įskaitant riziką trečiosioms šalims~~ **netoli oro uosto gyvenančių vietos gyventojų sveikata ir sauga;**
  - 3) ~~oro uosto pajėgumas~~ **aviacijos operacijų sauga, įskaitant riziką trečiosioms šalims;**
  - 4) ~~poveikis Europos aviacijos tinklui~~ **tiesioginis, netiesioginis ir skatinamasis poveikis užimtumui ir ekonomikai, įskaitant galimą poveikį regionų ekonomikai;**
- 4a) **poveikis darbo oro uostuose sąlygoms**
- 4b) **oro uosto pajėgumas**
- 4c) **poveikis Europos aviacijos tinklui;**
- 4d) **tvarumas aplinkos atžvilgiu, įskaitant triukšmo ir išmetamųjų teršalų sąsajas.**

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.~~ [43 pakeit.]
-