

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 598/2014**2014 m. balandžio 16 d.****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,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,laikydami si įprastos teisėkūros procedūros ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) vienas iš pagrindinių bendros transporto politikos tikslų yra tvarus vystymasis. Todėl reikia integruoto metodo, kuriuo būtų užtikrinamas ir efektyvus Sąjungos transporto sistemų veikimas, ir aplinkos apsauga;
- (2) norint užtikrinti tvarų oro transporto vystymąsi, reikia nustatyti priemones, kuriomis siekiama sumažinti orlaivių keliamo triukšmo poveikį Sąjungos oro uostuose. Tomis priemonėmis turėtų būti mažinamas triukšmingumas aplink Sąjungos oro uostus, kad būtų išlaikyta arba pagerinta kaimynystėje gyvenančių piliečių gyvenimo kokybė ir skatinamas aviacijos veiklos ir sąlygų gyvenamuosiuose rajonuose suderinamumas, visų pirma naktinių skrydžių atveju;
- (3) Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) rezoliucija A33/7 įvesta darniojo triukšmo valdymo metodo (darnusis metodas) sąvoka ir nustatytas nuoseklus orlaivių keliamo triukšmo problemos sprendimo metodas. ICAO darnusis metodas turėtų ir toliau būti aviacijos – pasaulinės pramonės šakos – triukšmo reguliavimo pagrindas. ICAO darniuoju metodu pripažįstama atitinkamų teisinių įpareigojimų, galiojančių susitarimų, galiojančių įstatymų ir nusistovėjusios politikos vertė ir nedaroma jiems poveikio. Tuo, kad į šį reglamentą įtraukiamos darniojo metodo tarptautinės taisyklės, turėtų būti labai sumažinta tarptautinių ginčų rizika tuo atveju, jei su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų poveikį patirtų trečiųjų šalių vežėjai;
- (4) pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/30/EB ⁽⁴⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/93/EB ⁽⁵⁾ uždraudus eksploatuoti daugiausia triukšmo keliančius orlaivius, reikia atnaujinti taisykles, reglamentuojančias naudojimo apribojimo priemonių taikymą, siekiant valdžios institucijoms suteikti galimybę spręsti šiuo metu naudojamų triukšmingiausių orlaivių klausimą, kad pagal tarptautiniu mastu taikomą darnųjį triukšmo valdymo metodą būtų sumažintas aplinkos triukšmingumas aplink Sąjungos oro uostus;

⁽¹⁾ OL C 181, 2012 6 21, p. 173.

⁽²⁾ OL C 277, 2012 9 13, p. 110.

⁽³⁾ 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2014 m. kovo 24 d. per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). 2014 m. balandžio 15 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ 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 (OL L 85, 2002 3 28, p. 40).

⁽⁵⁾ 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 (OL L 374, 2006 12 27, p. 1).

- (5) 2008 m. vasario 15 d. Komisijos ataskaitoje „Triukšmingų operacijų apribojimų ES oro uostuose“ pabrėžiama, kad Direktyvos 2002/30/EB tekste reikia aiškiau nustatyti suinteresuotųjų šalių atsakomybės pasiskirstymą, tiksliai teises bei įpareigojimus triukšmo vertinimo proceso metu, siekiant užtikrinti, kad kiekvieno oro uosto triukšmo mažinimo tikslų būtų siekiama ekonomiškai efektyviomis priemonėmis;
- (6) valstybėms narėms nustačius naudojimo apribojimus atskiruose Sąjungos oro uostuose, būtų ribojami pajėgumai, tačiau būtų prisidedama prie triukšmingumo aplink oro uostus mažinimo. Tačiau, jei turimi pajėgumai būtų naudojami nenašiai, gali būti iškreipta konkurencija arba pablogintas bendras Sąjungos aviacijos tinklo efektyvumas. Kadangi šiuo reglamentu numatyto konkretaus triukšmo mažinimo tikslo valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl suderintų naudojimo apribojimų, kaip vienos iš triukšmo valdymo proceso sudedamosios dalies, diegimo taisyklių, jų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti. Tokiu darniu metodu nenustatoma triukšmo kokybės tikslų – jie ir toliau nustatomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/49/EB ⁽¹⁾ ar kitas atitinkamas Sąjungos taisykles arba kiekvienos valstybės narės teisės aktus, taip pat nedaroma poveikio konkrečių priemonių pasirinkimui;
- (7) šis reglamentas turėtų būti taikomas tik valstybėms narėms, kuriose yra oro uostas, iš kurio ir į kurį per kalendorinius metus civiliniai orlaiviai atlieka daugiau kaip 50 000 skrydžių, ir tik tuo atveju, kai svarstoma galimybė tokia oro uoste įvesti su triukšmu susijusius naudojimo apribojimus;
- (8) šis reglamentas turėtų būti taikomas civilinės aviacijos orlaiviams. Jis neturėtų būti taikomas, pavyzdžiui, kariniams orlaiviams ir muitinės, policijos bei priešgaisrinės apsaugos operacijas vykdančioms orlaiviams. Be to, įvairioms išskirtinio pobūdžio operacijoms, pavyzdžiui, skubiems skrydžiams vykdančioms humanitarinę veiklą, paieškos ir gelbėjimo skrydžiams, vykdomiems ekstremaliosiomis situacijomis, teikiant medicininę pagalbą ir pagalbą nelaimės atveju šis reglamentas neturėtų būti taikomas;
- (9) nors triukšmo vertinimai turėtų būti atliekami reguliariai, laikantis Direktyvos 2002/49/EB, papildomų triukšmo mažinimo priemonių, remiantis tokiais vertinimais, turėtų būti imamasi tik tuo atveju, jei taikomu triukšmo mažinimo priemonių deriniu nepavyksta pasiekti triukšmo mažinimo tikslų, atsižvelgiant į numatomą oro uostų vystymąsi. Oro uostams, kurių atveju yra nustatyta triukšmo problema, laikantis darniojo metodo turėtų būti nustatytos papildomos triukšmo mažinimo priemonės. Siekiant užtikrinti platų darniojo metodo taikymą Sąjungoje, rekomenduojama jį taikyti visais atvejais, kai, konkrečios atitinkamos valstybės narės nuomone, tai tikslinga, net ir už šio reglamento taikymo srities ribų. Su triukšmu susiję naudojimo apribojimai turėtų būti nustatomi tik tada, kai kitos darniojo metodo priemonės yra nepakankamos siekiant konkrečių triukšmo mažinimo tikslų;
- (10) sąnaudų ir naudos analizė parodo bendrą ekonominę naudą lyginant visas sąnaudas ir naudą, o ekonominio efektyvumo įvertinimo atveju daugiausia dėmesio skiriama tam, kaip ekonomiškai efektyviausiu būdu pasiekti nustatytą tikslą, ir reikia lyginti tik sąnaudas. Šiuo reglamentu valstybėms narėms neturėtų būti kliudoma atitinkamais atvejais naudoti sąnaudų ir naudos analizę;
- (11) su triukšmo problemomis susijusių sveikatos aspektų svarbą būtina pripažinti, ir todėl svarbu, kad priimant sprendimą dėl triukšmo mažinimo tikslų visų oro uostų atveju tie aspektai būtų nuosekliai išnagrinėjami, atsižvelgiant į tai, kad šioje srityje esama bendrų Sąjungos taisyklių. Todėl turėtų būti įvertinami sveikatos aspektai, vadovaujantis Sąjungos teisės aktais dėl triukšmo poveikio vertinimo;
- (12) triukšmo vertinimai turėtų būti grindžiami visoms valstybėms narėms bendrais objektyviais ir išmatuojamais kriterijais ir turėtų būti atliekami remiantis turima informacija, pavyzdžiui, informacija, gauta igyvendinant Direktyvą 2002/49/EB. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad tokia informacija būtų patikima, gauta skaidriai ir prieinama kompetentingoms valdžios institucijoms bei suinteresuotiesiems subjektams. Kompetentingos valdžios institucijos turėtų įdiegti reikiamas stebėsenos priemones;

⁽¹⁾ 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).

- (13) kompetentinga valdžios institucija, atsakinga už su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų patvirtinimą, turėtų būti nepriklausoma nuo oro uosto veikloje, oro transporto veikloje dalyvaujančių arba oro navigacijos paslaugas teikiančių organizacijų, jų interesams atstovaujančių organizacijų, taip pat organizacijų, atstovaujančių oro uostų kaimynystėje gyvenantiems gyventojams. Tai neturėtų būti aiškinama taip, jog šia nuostata reikalaujama, kad valstybės narės pakeistų savo administracines struktūras ar sprendimų priėmimo procedūras;
- (14) pripažįstama, kad valstybės narės yra priėmusios sprendimų dėl su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų pagal nacionalinės teisės aktus, remdamosi nacionaliniu lygiu pripažintais su triukšmu susijusiais metodais, kurie kol kas gali nevisiškai atitikti patikimoje Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) ataskaitoje „Standartinis triukšmo kontūrų aplink civilinius oro uostus skaičiavimo metodas“ (ECAC dokumentas Nr. 29) aprašytą metodą ir kuriuose nebūtinai naudojamosi tarptautiniu mastu pripažinta informacija apie orlaivių triukšmingumą. Tačiau su triukšmu susijusio naudojimo apribojimo efektyvumas ir veiksmingumas turėtų būti vertinami pagal ECAC dokumente Nr. 29 nurodytus metodus ir darnųjų metodą. Todėl valstybės narės naudojimo apribojimų vertinimą pagal nacionalinės teisės aktus turėtų adaptuoti, siekdamos visiško suderinimo su ECAC dokumentu Nr. 29;
- (15) reikėtų nustatyti naują ir platesnę naudojimo apribojimų apibrėžtį nei nustatytoji Direktyvoje 2002/30/EB, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos diegti naujas technologijas ir naujus veiklos pajėgumus orlaiviuose bei antžeminėje infrastruktūroje. Dėl apibrėžties taikymo neturėtų būti uždelsta įgyvendinti veiklos priemonės, kuriomis būtų galima nedelsiant sumažinti triukšmo poveikį nedarant esminio poveikio oro uosto veiklos vykdymo pajėgumui. Todėl tokios priemonės neturėtų būti laikomos naujais naudojimo apribojimais;
- (16) centralizavus informaciją apie triukšmą, labai sumažėtų administracinė našta tiek orlaivių naudotojams, tiek oro uostų veiklos vykdytojams. Šiuo metu tokia informacija teikiama ir valdoma atskirų oro uostų lygiu. Tie duomenys orlaivių naudotojams ir oro uostams turi būti suteikiami veiklos vykdymo tikslais. Kaip patvirtinimo priemone svarbu naudotis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – Agentūra) duomenų banko duomenimis, susijusiais su triukšmingumo sertifikavimu, kartu su Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės) duomenimis apie atskirus skrydžius. Tokių duomenų šiuo metu jau sistemingai reikalaujama centrinio šrautų valdymo tikslais, tačiau šiuo metu jie nėra prieinami Komisijai ar Agentūrai ir juos reikia sukonkretinti šio reglamento taikymo bei oro eismo valdymo veiklos rezultatų reguliavimo tikslais. Gera prieiga prie patvirtintų modeliavimo duomenų, nustatyta vadovaujantis tarptautiniu mastu pripažintais procesais ir geriausios praktikos pavyzdžiais, turėtų padėti kokybiškiau nustatyti atskirų oro uostų triukšmo kontūrus, kuriais remiantis būtų priimami politikos sprendimai;
- (17) siekiant išvengti nepageidaujamų pasekmių aviacijos saugai, oro uostų pajėgumams ir konkurencijai, jeigu Komisija nustato, kad su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų nustatymo tvarka neatitinka šio reglamento reikalavimų, ji turėtų apie tai pranešti atitinkamai kompetentingai valdžios institucijai. Atitinkama kompetentinga institucija turėtų išnagrinėti Komisijos pranešimą ir informuoti Komisiją apie savo ketinimus prieš nustatydama naudojimo apribojimus;
- (18) siekiant atsižvelgti į darnųjų metodą, turėtų būti numatyta galimybė ypatingomis aplinkybėmis orlaivių naudotojams iš besivystančių trečiųjų šalių taikyti išimtis, kurių nepritaikius jie patirtų pernelyg didelių sunkumų. Nuoroda į „besivystančias šalis“ turi būti suprantama šiame specifiniame aviacijos kontekste ir ji neapima visų šalių, kurias kitu atveju tarptautinė bendruomenė taip vadintų. Visų pirma būtina užtikrinti, kad tokios išimties atitiktų nediskriminavimo principą;
- (19) 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 deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų reguliariai atnaujinami šiame reglamente nurodyti orlaivių triukšmo standartai ir nuorodos į susijusius sertifikavimo metodus atsižvelgiant, kai tinkama, į atitinkamų ICAO dokumentų pakeitimus, taip pat atnaujinama nuoroda į triukšmo kontūrų apskaičiavimo metodą. Be to, deleguotaisiais aktais darant techninius pakeitimus, atitinkamais atvejais taip pat turėtų būti atsižvelgta į ECAC dokumento Nr. 29 pakeitimus. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad visi atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;

- (20) nors šiuo reglamentu reikalaujama, kad būtų reguliariai vykdomas oro uostų triukšmingumo vertinimas, toks vertinimas nebūtinai reiškia, kad turi būti priimami nauji su triukšmu susiję naudojimo apribojimai arba peržiūrimi jau nustatyti apribojimai. Todėl šiuo reglamentu nereikalaujama peržiūrėti jo įsigaliojimo dieną jau nustatytus su triukšmu susijusius apribojimus, įskaitant teismų sprendimais ar vietos tarpininkavimo procesais nustatytus apribojimus. Nedideli techniniai priemonių pakeitimai, neturintys didelio poveikio pajėgumui ar veiklos vykdymui, neturėtų būti laikomi naujais su triukšmu susijusiais naudojimo apribojimais;
- (21) tai atvejais, kai konsultacijų procesas prieš nustatant su triukšmu susijusius naudojimo apribojimus buvo pradėtas vadovaujantis Direktyva 2002/30/EB ir vis dar yra vykdomas šio reglamento įsigaliojimo dieną, tikslinga leisti priimti galutinį sprendimą pagal Direktyvą 2002/30/EB, kad būtų išsaugota to proceso metu padaryta pažanga;
- (22) atsižvelgiant į poreikį triukšmo vertinimo metodą nuosekliai taikyti visoje Sąjungos aviacijos rinkoje, šiuo reglamentu nustatomos bendros su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo taisyklės;
- (23) todėl Direktyva 2002/30/EB turėtų būti panaikinta,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas, tikslai ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatomos nuoseklaus su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų nustatymo konkrečiame oro uoste tvarkos taisyklės, taikytinos tuo atveju, jei buvo nustatyta triukšmo problema, kad laikantis darnaus metodo būtų padedama sumažinti aplinkos triukšmingumą ir apriboti arba sumažinti žmonių, patiriančių stiprų potencialiai žalingą orlaivių triukšmo poveikį, skaičių.
2. Šio reglamento tikslai:
 - a) sudaryti palankesnes sąlygas atskiruose oro uostuose pasiekti konkrečius triukšmo mažinimo tikslus, įskaitant sveikatos aspektus, kartu laikantis atitinkamų Sąjungos taisyklių, visų pirma Direktyvoje 2002/49/EB nustatytų taisyklių, ir kiekvienos valstybės narės teisės aktų;
 - b) sudaryti sąlygas taikyti naudojimo apribojimus pagal darnųjį metodą, kad oro uostų ir oro eismo valdymo tinklo pajėgumai būtų vystomi darniai visais etapais (nuo vartų iki vartų).
3. Šis reglamentas taikomas civilinės aviacijos orlaiviams. Jis netaikomas karinėse, muitinės, policijos ar panašiose operacijose dalyvaujantiems orlaiviams.

2 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1. 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 orlaiviams, yra 19 sėdimųjų vietų keleiviams ar didesnė, išskyrus tik įgulai skirtas vietas;
2. oro uostas – oro uostas, iš kurio ir į kurį per kalendorinius metus civiliniai orlaiviai atlieka daugiau kaip 50 000 skrydžių (skrydžiu laikomas pakilimas arba nutūpimas); vidutinis orlaivių skrydžių skaičius nustatomas remiantis skrydžių vidurkiu per trejus pastaruosius kalendorinius metus prieš triukšmo vertinimą;

3. darnusis metodas – Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos parengta tvarka, kurią taikant nuosekliai apsvarstomos įvairios galimos ekonomiškai efektyviausios triukšmo problemos sprendimo konkrečiame oro uoste priemonės, pavyzdžiui, orlaivių triukšmo mažinimas jo susidarymo vietoje, žemės naudojimo planavimas ir valdymas, su veiklos vykdymu susijusios triukšmo mažinimo priemonės ir naudojimo apribojimai;
4. ribinio triukšmingumo orlaivis – orlaivis, sertifikuotas pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (Čikagos konvencija), pasirašytos 1944 m. gruodžio 7 d., 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje nustatytas sertifikavimo ribas, kai suvestinis skirtumas pereinamuoju laikotarpiu, kuris pasibaigia 2020 m. birželio 14 d. yra mažesnis negu 8 EPNdB (efektinis juntamas triukšmas decibelais), o pasibaigus tam pereinamajam laikotarpiui suvestinis skirtumas yra mažesnis negu 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 1 tomo II dalies 3 skyriuje;
5. su triukšmu susijęs veiksmas – bet kuri priemonė, daranti poveikį oro uostų, kuriems taikomi darniojo metodo principai, aplinkos triukšmingumui, įskaitant kitus su veiklos vykdymu nesusijusius veiksmus, kurie gali daryti įtaką orlaivių triukšmą patiriančių žmonių skaičiui;
6. naudojimo apribojimas – su triukšmu susijęs veiksmas, kuriuo apribojama galimybė naudotis oro uostu arba sumažinamas oro uosto naudojimo pajėgumas, įskaitant naudojimo apribojimus, kuriais siekiama nutraukti ribinio triukšmingumo orlaivių naudojimą tam tikruose oro uostuose, ir dalinius naudojimo apribojimus, kurie, pavyzdžiui, taikomi nustatytu paros laikotarpiu arba tik tam tikriems oro uosto kilimo ir tūpimo takams.

3 straipsnis

Kompetentingos valdžios institucijos

1. Valstybė narė, kurioje yra 2 straipsnio 2 punkte nurodytų oro uostų, paskiria vieną arba daugiau kompetentingų valdžios institucijų, atsakingų už tvarką, taikytiną patvirtinant naudojimo apribojimus.
2. Kompetentingos valdžios institucijos turi būti nepriklausomos nuo bet kokios organizacijos, kuriai gali daryti poveikį su triukšmu susijęs veiksmas. Tas nepriklausomumas gali būti užtikrintas atskiriant funkcijas.
3. Valstybės narės laiku praneša Komisijai 1 dalyje nurodytų paskirtų kompetentingų valdžios institucijų pavadinimus ir adresus. Komisija tą informaciją paskelbia viešai.

4 straipsnis

Apskundimo teisė

1. Valstybės narės užtikrina teisę apskusti pagal šį reglamentą patvirtintus naudojimo apribojimus vadovaujantis nacionaline teise ir nacionalinėmis procedūromis apeliacinei įstaigai, kuri nėra ginčijamą apribojimą priėmusi valdžios institucija.
2. Valstybė narė, kurioje yra 2 straipsnio 2 punkte nurodytas oro uostas, laiku praneša Komisijai 1 dalyje nurodytos paskirtos apeliacinės įstaigos pavadinimą ir adresą arba, kai tinkama, praneša apie tvarką, kuria užtikrinamas apeliacinės įstaigos paskyrimas.

5 straipsnis

Orlaivių triukšmo valdymo bendrosios taisyklės

1. Valstybės narės užtikrina, kad atskiruose oro uostuose, kaip nurodyta 2 straipsnio 2 punkte, triukšmingumas būtų vertinamas pagal Direktyvą 2002/49/EB.

2. Valstybės narės užtikrina, kad tuose oro uostuose, kuriuose nustatyta triukšmo problemų, būtų taikomas darnusis požiūris dėl orlaivių triukšmingumo valdymo. Tuo tikslu jos užtikrina, kad:

- a) būtų nustatytas to konkretaus oro uosto triukšmo mažinimo tikslas, atitinkamais atvejais atsižvelgiant į Direktyvos 2002/49/EB 8 straipsnį ir V priedą;
- b) būtų nustatytos galimos priemonės triukšmo poveikiui sumažinti;
- c) būtų išsamiai įvertintas tikėtinas triukšmo mažinimo priemonių ekonominis efektyvumas;
- d) priemonės būtų atrinktos, atsižvelgiant į visuomenės interesą oro transporto srityje, susijusį su jų oro uostų plėtros perspektyvomis, kartu nemažinant saugos;
- e) būtų skaidriai konsultuojamasi su suinteresuotaisiais subjektais dėl numatomų veiksmų;
- f) priemonės būtų patvirtintos ir būtų numatytas pakankamas informavimas apie jas;
- g) priemonės būtų įgyvendintos ir
- h) būtų numatyta ginčų sprendimo tvarka.

3. Valstybės narės užtikrina, kad imantis su triukšmu susijusio veiksmo būtų apsvarstytos toliau išvardytos įvairios galimos priemonės, siekiant nustatyti ekonomiškai efektyviausią priemonę arba priemonių rinkinį:

- a) numatomas orlaivio triukšmo mažinimo jo susidarymo vietoje poveikis;
- b) žemės naudojimo planavimas ir valdymas;
- c) triukšmo mažinimo procedūros, susijusios su veiklos vykdymu;
- d) naudojimo apribojimų taikymas ne automatiškai, o tik apsvačius kitas darniojo metodo priemones.

Viena iš galimų priemonių, jei būtina, gali būti uždraudimas eksploatuoti ribinio triukšmingumo orlaivius. Valstybės narės arba atitinkamais atvejais oro uostą valdančios institucijos gali nustatyti ekonomines paskatas, kad orlaivių naudotojai būtų skatinami 2 straipsnio 4 punkte nurodytu pereinamuoju laikotarpiu naudoti mažiau triukšmo skleidžiančius orlaivius. Tos ekonominės paskatos turi atitikti taikomas valstybės pagalbos taisykles.

4. Priemonės, laikantis darniojo metodo, galima diferencijuoti pagal orlaivio tipą, orlaivio triukšmingumą, oro uosto ir oro navigacijos priemonių naudojimą, skrydžio maršrutą ir (arba) taikymo laiką.

5. Nedarant poveikio 4 daliai, naudojimo apribojimai, kuriais uždraudžiama oro uoste eksploatuoti ribinio triukšmingumo orlaivius, neturi turėti įtakos civiliniams ikigarsiniams orlaiviams, kurie, sertifikuojami pirmą kartą arba pakartotinai, atitinka Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 4 skyriuje nustatytus triukšmo standartus.

6. Pagal šį reglamentą konkrečiame oro uoste taikomos priemonės arba priemonių rinkinys negali būti griežtesni negu būtina tam oro uostui nustatytiems aplinkos triukšmingumo mažinimo tikslams pasiekti. Naudojimo apribojimais neturi būti diskriminacinio pobūdžio, ypač pilietybės arba tapatybės pagrindu, ir turi būti objektyvūs.

6 straipsnis

Triukšmo vertinimo taisyklės

1. Kompetentingos valdžios institucijos užtikrina, kad oro uostuose, už kuriuos jos yra atsakingos, būtų reguliariai vykdomas triukšmingumo vertinimas pagal Direktyvą 2002/49/EB ir kiekvienoje valstybėje narėje taikomus teisės aktus. Kompetentingos valdžios institucijos gali paprašyti Komisijos reglamento (ES) Nr. 691/2010 ⁽¹⁾ 3 straipsnyje nurodytos veiklos rezultatų vertinimo įstaigos paramos.

2. Jeigu iš vertinimo, nurodyto 1 dalyje, paaiškėja, kad gali reikėti naujų naudojimo apribojimo priemonių triukšmo problemai oro uoste spręsti, kompetentingos valdžios institucijos užtikrina, kad:

- a) prieš nustatant naudojimo apribojimus būtų taikomi I priede išdėstyti metodai, rodikliai ir informacija tokiu būdu, kad būtų siekiama pagal darnųjį metodą tinkamai atsižvelgti į visų rūšių priemonių naudą;
- b) tinkamu lygmeniu būtų nustatytas oro uosto veiklos vykdytojų, orlaivių naudotojų ir oro navigacijos paslaugų teikėjų techninis bendradarbiavimas, siekiant nagrinėti triukšmo mažinimo priemones. Kompetentingos valdžios 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) visų naujų naudojimo apribojimo priemonių ekonominis efektyvumas būtų įvertintas pagal II priedą. Nedideli techniniai priemonių pakeitimai, neturintys didelio poveikio pajėgumui ar veiklos vykdymui, nelaikomi naujais naudojimo apribojimais;
- d) laiku ir nuodugnai būtų organizuojamas konsultacijų su suinteresuotais šalimis procesas, kuris gali būti vykdomas tarpininkavimo proceso forma, užtikrinant atvirumą ir skaidrumą duomenų ir skaičiavimo metodikų atžvilgiu. 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:
 - i) vietos gyventojus, kurie gyvena oro uosto kaimynystėje ir patiria oro eismo triukšmo poveikį, arba jų atstovus ir susijusias vietos valdžios institucijas;
 - ii) oro uosto kaimynystėje įsikūrusių vietos įmonių, kurių veiklai turi įtakos oro eismas ir oro uosto veikla, atstovus;
 - iii) atitinkamų oro uostų veiklos vykdytojus;
 - iv) tų orlaivių operatorių, kuriems gali turėti įtakos su triukšmu susiję veiksmai, atstovus;
 - v) atitinkamus oro navigacijos paslaugų teikėjus;
 - vi) tinklo valdytoją, kaip apibrėžta Komisijos reglamente (ES) Nr. 677/2011 ⁽²⁾;
 - vii) atitinkamais atvejais – paskirtąjį laiko tarpinių paskirstymo koordinatorių.

⁽¹⁾ 2010 m. liepos 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 691/2010, kuriuo nustatomas oro navigacijos paslaugų teikimo ir tinklo funkcijų veiklos rezultatų planas ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2096/2005, nustatantis bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus (OL L 201, 2010 8 3, p. 1).

⁽²⁾ 2011 m. liepos 7 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 677/2011, kuriuo nustatomos išsamios oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijų vykdymo taisyklės ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 691/2010 (OL L 185, 2011 7 15, p. 1).

3. Kompetentingos valdžios institucijos imasi su naudojimo apribojimais susijusių veiksmų, stebi tų apribojimų įgyvendinimą ir prirėikus imasi atitinkamų veiksmų. Jos užtikrina, kad atitinkama informacija būtų nemokamai teikiama ir lengvai ir nedelsiant prieinama oro uostų kaimynystėje gyvenantiems vietos gyventojams ir atitinkamoms vietos valdžios institucijoms.

4. Tokia atitinkama informacija gali apimti:

- a) laikantis nacionalinės teisės, informaciją apie įtariamus pažeidimus, susijusius su nukrypimais nuo skrydžio procedūrų (būtent jų poveikį ir tokių nukrypimų priežastis);
- b) bendruosius kriterijus, kiekviename oro uoste taikomus eismui paskirstyti ir valdyti, tokia apimtimi, kokia tie kriterijai gali daryti poveikį aplinkai arba triukšmui, ir
- c) triukšmo matavimo sistemomis surinktus duomenis, jei jų turima.

7 straipsnis

Informacija apie keliamą triukšmą

1. Sprendimai dėl naudojimo apribojimų, susijusių su triukšmu, grindžiami orlaivio triukšmingumu, nustatyti atliekant sertifikavimo procedūrą pagal Čikagos konvencijos (šeštoji redakcija, 2011 m. kovo mėn.) 16 priedo 1 tomą.

2. Komisijos prašymu orlaivių naudotojai pateikia tokią su triukšmu susijusią informaciją apie Sąjungos oro uostuose jų eksploatuojamus orlaivius:

- a) orlaivio valstybę ir registracijos numerį;
- b) naudojamo orlaivio triukšmingumo dokumentus ir susijusią didžiausią kilimo masę;
- c) visus orlaivio pakeitimus, kurie turi įtakos jo triukšmingumui ir yra nurodyti triukšmingumo dokumentuose.

3. Agentūros prašymu orlaivio tipo pažymėjimo ar papildomo tipo pažymėjimo, išduoto pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ⁽¹⁾, turėtojai ir juridiniai ar fiziniai asmenys, besinaudojantys orlaiviu, kurio atžvilgiu neišduotas joks tipo pažymėjimas pagal tą reglamentą, triukšmo modeliavimo tikslais pateikia orlaivio triukšmingumo informaciją ir eksploatacines charakteristikas. Agentūra nurodo reikalaujamus duomenis ir jų pateikimo terminus ir formą bei būdą. Agentūra triukšmo modeliavimo tikslais patikrina gautą orlaivio triukšmingumo informaciją bei eksploatacines charakteristikas ir suteikia galimybę kitoms šalims triukšmo modeliavimo tikslais susipažinti su šia informacija.

4. Duomenys, nurodyti šio straipsnio 2 ir 3 dalyse, apima tik tai, kas būtina reikalinga, ir pateikiami nemokamai elektronine forma ir, kai taikytina, nustatytu formatu.

5. Agentūra triukšmo modeliavimo tikslais patikrina orlaivio triukšmingumo duomenis ir eksploatacines charakteristikas, vykdydama savo užduotis pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 6 straipsnio 1 dalį.

⁽¹⁾ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1).

6. Duomenys saugomi centrinėje duomenų bazėje ir padaromi prieinamais kompetentingoms valdžios institucijoms, orlaivių naudotojams, oro navigacijos paslaugų teikėjams ir oro uostų veiklos vykdytojams veiklos vykdymo tikslais.

8 straipsnis

Naudojimo apribojimų nustatymo taisyklės

1. Prieš nustatydamos naudojimo apribojimą, kompetentingos valdžios institucijos valstybėms narėms, Komisijai ir atitinkamoms suinteresuotosioms šalims apie tai praneša prieš šešis mėnesius, kurie baigiasi likus bent dviem mėnesiams iki laiko tarpinių koordinavimo parametrų, kaip apibrėžta Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 ⁽¹⁾ 2 straipsnio m punkte, nustatymo atitinkamam laikotarpiui, kuriam sudaromas atitinkamo oro uosto tvarkaraštis.

2. Atlikus vertinimą pagal 6 straipsnį, kartu su pranešimu pateikiama rašytinė ataskaita pagal 5 straipsnyje nustatytus reikalavimus, kurioje paaiškinamos naudojimo apribojimo nustatymo priežastys, nustatytas to oro uosto triukšmo mažinimo tikslas, nagrinėtos priemonės tam tikslui pasiekti ir tikėtino įvairių apsvarstytų priemonių ekonominio efektyvumo įvertinimas, atitinkamai atvejais įvertinant ir jų tarpvalstybinį poveikį.

3. Komisija valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva gali per trijų mėnesių laikotarpį nuo 1 dalyje nurodyto pranešimo gavimo dienos patikrinti naudojimo apribojimo nustatymo tvarką. Jeigu Komisija nustato, kad su triukšmu susijusio naudojimo apribojimo nustatymas neatitinka šiame reglamente išdėstytos tvarkos, ji gali apie tai pranešti atitinkamai kompetentingai valdžios institucijai. Atitinkama kompetentinga institucija išnagrinėja Komisijos pranešimą ir informuoja Komisiją apie savo ketinimus prieš nustatydama naudojimo apribojimą.

4. Jeigu naudojimo apribojimas susijęs su ribinio triukšmingumo orlaivių eksploatavimo oro uoste uždraudimu, praėjus šešioms mėnesiams nuo 1 dalyje nurodyto pranešimo dienos tame oro uoste uždraudžiama teikti daugiau paslaugų, viršijančių per atitinkamą praeitų metų laikotarpį tame oro uoste ribinio triukšmingumo orlaivių vykdytų skrydžių skaičių. Valstybės narės užtikrina, kad kompetentingos valdžios institucijos atitinkamiems naudotojams nustatytų ribinio triukšmingumo orlaivių skrydžių tame oro uoste kasmetinę sumažinimo normą, deramai atsižvelgdamos į orlaivių amžių ir viso orlaivių parko sudėtį. Nedarant poveikio 5 straipsnio 4 daliai, ta norma neturi viršyti 25 % kiekvieno tame oro uoste veikiančio orlaivių naudotojo ribinio triukšmingumo orlaivių skrydžių.

9 straipsnis

Besivystančios šalys

1. Siekiant vengti pernelyg didelių ekonominių sunkumų, kompetentingos valdžios institucijos, visapusiškai laikydamosi nediskriminavimo principo, gali netaikyti su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų besivystančiuose šalyse registruotiems ribinio triukšmingumo orlaiviams, jeigu:

a) tokiems orlaiviams išduotas triukšmingumo sertifikatas pagal Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo 3 skyriuje nustatytus standartus;

b) tokie orlaiviai eksploatuoti Sąjungoje penkerių metų laikotarpiu iki šio reglamento įsigaliojimo,

c) tą penkerių metų laikotarpį jie buvo įrašyti atitinkamos besivystančios šalies registre ir

d) juos toliau eksploatuoja toje šalyje įsisteigęs fizinis arba juridinis asmuo.

2. Tuo atveju, kai valstybė narė suteikia 1 dalyje numatytą išimtį, ji nedelsdama apie tai informuoja kitų valstybių narių kompetentingas valdžios institucijas ir Komisiją.

⁽¹⁾ 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1).

*10 straipsnis***Ypatingo pobūdžio orlaivių skrydžiams taikoma išimtis**

Kompetentingos valdžios institucijos kiekvienu konkrečiu atveju gali leisti oro uostuose, už kuriuos jos yra atsakingos, vykdyti pavienius ribinio triukšmingumo orlaivių skrydžius, kurių kitu atveju nebūtų galima vykdyti pagal šį reglamentą.

Ši išimtis taikoma tik:

- a) skrydžiams, kurie yra tokio ypatingo pobūdžio, kad būtų nepagrįsta nesuteikti laikinos išimties, įskaitant humanitarinės pagalbos skrydžius, arba
- b) pajamų neduodantiems skrydžiams modifikavimo, remonto ar techninės priežiūros tikslais.

*11 straipsnis***Deleguotieji aktai**

Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 12 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, susijusius su:

- a) 5 straipsnio 5 dalyje ir 9 straipsnio 1 dalies a punkte numatytų triukšmo sertifikavimo standartų techniniais pakeitimais; taip pat 7 straipsnio 1 dalyje numatytos sertifikavimo procedūros techniniais pakeitimais;
- b) I priede nurodytos metodikos ir rodiklių techniniais pakeitimais.

Tų pakeitimų tikslas – prireikus atsižvelgti į atitinkamų tarptautinių taisyklių pakeitimus.

*12 straipsnis***Įgaliojimų delegavimas**

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 11 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2016 m. birželio 13 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiais iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali atšaukti 11 straipsnyje nurodytų įgaliojimų delegavimą. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų delegavimas. Jis įsigalioja kitą dieną po paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
5. Pagal 11 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

*13 straipsnis***Informavimas ir peržiūra**

Komisijos prašymu valstybės narės pateikia jai informaciją apie šio reglamento taikymą.

Ne vėliau kaip 2021 m. birželio 14 d. Komisija pateikia šio reglamento taikymo ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai.

Prireikus prie tos ataskaitos pridedami pasiūlymai dėl šio reglamento peržiūros.

*14 straipsnis***Galiojantys naudojimo apribojimai**

Su triukšmu susiję naudojimo apribojimai, kurie buvo nustatyti anksčiau nei 2016 m. birželio 13 d., galioja toliau kol kompetentingos valdžios institucijos nusprendžia juos patikslinti pagal šį reglamentą.

*15 straipsnis***Panaikinimas**

Direktyva 2002/30/EB panaikinama nuo 2016 m. birželio 13 d.

*16 straipsnis***Pereinamojo laikotarpio nuostatos**

Nepaisant šio reglamento 15 straipsnio, su triukšmu susiję naudojimo apribojimai, priimti po 2016 m. birželio 13 d., gali būti priimami pagal Direktyvą 2002/30/EB tuo atveju, kai prieš juos priimant pradėtas konsultacijų procesas tebevyko tą dieną ir jei tie apribojimai priimami praėjus ne daugiau kaip vieniems metams po tos datos.

*17 straipsnis***Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja 2016 m. birželio 13 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2014 m. balandžio 16 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

M. SCHULZ

Tarybos vardu

Pirmininkas

D. KOURKOULAS

I PRIEDAS

ORO UOSTO TRIUKŠMINGUMO VERTINIMAS

Metodika:

Kompetentingos valdžios institucijos užtikrins, kad būtų taikomi triukšmo vertinimo metodai, parengti remiantis Europos civilinės aviacijos konferencijos ataskaita Doc 29 „Standartinis triukšmo kontūrų apie civilinius oro uostus skaičiavimo metodas“, 3 leidimas.

Rodikliai:

1. Oro eismo keliamo triukšmo poveikis bus apibūdinamas bent triukšmo rodikliais L_{dvn} ir $L_{nakties}$, kurie apibrėžiami ir apskaičiuojami pagal Direktyvos 2002/49/EB I priedą.
2. Gali būti naudojamos papildomos triukšmo rodikliais, grindžiamais objektyviu pagrindu.

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 aplinkosaugos tikslų ir nacionalinių aplinkybių aprašymas. Tai apims oro uostui keliamų orlaivių triukšmo mažinimo tikslų aprašymą.
 - 1.3. Informacija apie triukšmo kontūrus atitinkamais ankstesniais metais, įskaitant orlaivių triukšmą patiriančių žmonių skaičiaus įvertinimą, atliktą laikantis Direktyvos 2002/49/EB II priedo.
 - 1.4. Taikomų ir numatomų taikyti pagal darnųjį metodą jau įgyvendinamų orlaivių triukšmo valdymo priemonių, taip pat jų poveikio triukšmingumui ir to, kaip jos prisideda prie triukšmingumo, aprašymas, kuriame nurodoma:
 - 1.4.1. Mažinimas triukšmo susidarymo vietoje:
 - a) informacija apie esamą orlaivių parką ir visus numatomus technologijų patobulinimus;
 - b) konkretūs parko modernizavimo planai;
 - 1.4.2. Žemės naudojimo planavimas ir valdymas:
 - a) taikomos planavimo priemonės, pavyzdžiui, bendrasis teritorijos planavimas arba triukšmo zonų nustatymas;
 - b) taikomos triukšmo mažinimo priemonės, pavyzdžiui, statybos kodeksai, triukšmo izoliacijos programos arba priemonės, kuriomis siekiama sumažinti žemės plotų, kuriuose jaučiamas triukšmo poveikis, naudojimą;
 - c) konsultacijų dėl žemės naudojimo priemonių procesas;
 - d) gyvenamųjų rajonų artėjimo prie oro uostų teritorijos stebėseną;
 - 1.4.3. Su naudojimu susijusios triukšmo mažinimo priemonės tokia apimtimi, kokia tos priemonės neapriboja oro uosto pajėgumo:
 - a) prioritetinių kilimo ir tūpimo takų naudojimas;
 - b) prioritetinių triukšmo maršrutų naudojimas;

- c) triukšmą mažinančių kilimo ir leidimosi procedūrų naudojimas;
- d) nurodymas, kokių mastu šios priemonės reglamentuojamos taikant aplinkosaugos rodiklius, nurodytus Reglamento (ES) Nr. 691/2010 I priede.

1.4.4. Naudojimo apribojimai:

- a) bendrų apribojimų, pavyzdžiui, kilimui ir tūpimui taikomos viršutinės ribos arba triukšmo kvotų, nustatymas;
- b) apribojimų taikymas orlaivių lygiu, pavyzdžiui, draudimas eksploatuoti ribinio triukšmingumo orlaivius;
- c) dalinių apribojimų taikymas, atskirai nurodant dieną ir naktį taikomas priemones.

1.4.5. Taikomos finansinės priemonės, pavyzdžiui, su triukšmu susiję oro uosto mokesčiai.

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) terminalų 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 bei tūpimo takus ir terminalus ir pakeitus skrydžių trajektorijas ir tūpimo bei kilimo trajektorijas, tyrimas.
- 2.2. Tuo atveju, jei numatyta didinti oro uosto pajėgumus, nurodoma, kuo tie papildomi turimi pajėgumai bus naudingi platesniam aviacijos tinklui ir regionui.
- 2.3. Aprašymas, koks būtų poveikis aplinkos triukšmingumui netaikant papildomų priemonių ir taikant jau suplanuotas triukšmo poveikio mažinimo priemones per tą patį laikotarpį.
- 2.4. Prognozuojami triukšmo kontūrai, įskaitant žmonių, kurie tikriausiai būtų paveikti orlaivių triukšmo, skaičiaus įvertinimą, atskirai nurodant esamuose gyvenamuosiuose rajonuose, naujai statomuose arba planuojamuose gyvenamuosiuose rajonuose ir ateityje planuojamuose gyvenamuosiuose rajonuose, dėl kurių jau gautas leidimas iš kompetentingų valdžios institucijų, poveikį patiriančių gyventojų skaičių.
- 2.5. Padarinių ir galimų sąnaudų, jeigu nebus imtasi veiksmų padidėjusio triukšmo poveikiui mažinti (jei numatoma, kad jis didės), įvertinimas.

3. Papildomų priemonių vertinimas

- 3.1. Galimų papildomų priemonių apžvalga ir pagrindinės jų pasirinkimo priežastys. Toliau analizuoti pasirinktų priemonių aprašymas ir informacija apie ekonominio efektyvumo analizės, visų pirma tų priemonių diegimo išlaidų, rezultatus; numatomas naudos gausiančių žmonių skaičius ir įgyvendinimo laikotarpis; taip pat konkrečių priemonių eiliškumas pagal jų bendrą veiksmingumą.
 - 3.2. Siūlomų priemonių galimo poveikio kitiems oro uostams, orlaivių naudotojams ir kitoms suinteresuotosioms šalims aplinkosaugos ir konkurencijos atžvilgiu apžvalga.
 - 3.3. Labiausiai tinkamo sprendimo pasirinkimo motyvai.
 - 3.4. Netechninio pobūdžio apibendrinimas.
-

II PRIEDAS

Su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų ekonominio efektyvumo vertinimas

Numatomų su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų ekonominis efektyvumas bus 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 trečiųjų šalių riziką;
3. oro uosto pajėgumas;
4. bet koks poveikis Europos aviacijos tinklui.

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

1. oro uosto kaimynystėje gyvenančių vietos gyventojų sveikatą ir saugą;
2. aplinkos tvarumą, įskaitant triukšmo ir išmetamųjų teršalų tarpusavio priklausomybę;
3. bet kokią tiesioginį, netiesioginį ar skatinamąjį poveikį užimtumui ir ekonomikai.

Komisijos pareiškimas dėl Direktyvos 2002/49/EB patikslinimo

Komisija su valstybėmis narėmis svarsto Direktyvos 2002/49/EB II priedą (triukšmo apskaičiavimo metodai), kad ją būtų galima priimti per ateinančius mėnesius.

Remdamasi PSO šiuo metu atliekamu darbu, susijusiu su triukšmo poveikio sveikatai vertinimu, Komisija ketina patikslinti Direktyvos 2002/49/EB III priedą (poveikio sveikatai vertinimas, dozės ir reakcijos kreivės).
