



**EUROOPAN UNIONIN
NEUVOSTO**

**Bryssel, 13. maaliskuuta 2014
(OR. en)**

5560/14

**Toimielinten välinen asia:
2011/0398 (COD)**

**AVIATION 15
ENV 52
CODEC 149**

SÄÄDÖKSET JA MUUT VÄLINEET

Asia:	Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEN antamiseksi meluun liittyvien toimintarajoitusten tasapainoisen lähestymistavan mukaista asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta
-------	--

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o .../2014,

annettu ...,

**meluun liittyvien toimintarajoitusten tasapainoisen lähestymistavan mukaista
asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä
direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä³,

¹ EUVL C 181, 21.6.2012, s. 173.

² EUVL C 277, 13.9.2012, s. 110.

³ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 12. joulukuuta 2012[(EUVL ...)] [(ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä)] ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu ... [(EUVL ...)] [(ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä)]. Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... [(EUVL ...)] [(ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä)], [ja neuvoston päätös, tehty ...].

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Eräs yhteisen liikennepolitiikan päätavoite on kestävä kehitys. Se edellyttää yhdenmukaista lähestymistapaa, jolla pyritään varmistamaan sekä unionin liikennejärjestelmien tehokas toiminta että ympäristön suojelu.
- (2) Lentoliikenteen kestävä kehitys edellyttää sellaisten toimenpiteiden toteuttamista, joilla pyritään vähentämään ilma-alusten aiheuttamia meluvaikutuksia unionin lentoasemilla. Näillä toimenpiteillä olisi parannettava unionin lentoasemien meluympäristöä lähistön asukkaiden elämänlaadun ylläpitämiseksi tai kohentamiseksi sekä lentoliikenteen ja asuinalueiden rinnakkaiselon edistämiseksi erityisesti kun on kyse yölennoista.
- (3) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) päätöslauselmassa A33/7 esitetään melunhallintaa koskeva tasapainoisen lähestymistavan konsepti, jäljempänä 'tasapainoinen lähestymistapa', ja vahvistetaan johdonmukainen menetelmä ilma-alusmelun vähentämiseksi. Tasapainoisen lähestymistavan olisi oltava maailmanlaajuisen ilmailualan melunhallintaa koskevan sääntelyn perusta. Tasapainoisessa lähestymistavassa tunnustetaan asiaa koskevat lakisääteiset velvoitteet, voimassa olevat sopimukset, nykyinen lainsäädäntö ja vakiintuneet käytännöt eikä rajoiteta niiden soveltamista. Sisällyttämällä tasapainoisen lähestymistavan kansainväliset säännöt tähän asetukseen pyritään vähentämään huomattavasti kansainvälisten kiistojen riskiä tapauksissa, joissa meluun liittyvät toimintarajoitukset vaikuttavat kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin.

- (4) Kun meluisimmat ilma-alukset on poistettu käytöstä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY¹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/93/EY² mukaisesti, tilanne on tarpeen saattaa ajan tasalle toimintarajoitusten käyttöä koskevilla toimenpiteillä, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat käsitellä nykyisten meluisimpien ilma-alusten ongelmaa parantaakseen meluympäristöä unionin lentoasemien ympärillä tasapainoista lähestymistapaa koskevien kansainvälisten puitteiden mukaisesti.
- (5) Komission 15 päivänä helmikuuta 2008 antamassa kertomuksessa "Melun rajoittaminen EU:n lentoasemilla" todettiin, että direktiivin 2002/30/EY tekstissä on tarpeen selventää vastuunjakoa ja eri osapuolten täsmällisiä oikeuksia ja velvollisuuksia melun arviointiprosessissa sen varmistamiseksi, että kunkin lentoaseman meluntorjuntatavoitteisiin pääsemiseksi toteutetaan kustannustehokkaita toimenpiteitä.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/30/EY, annettu 26 päivänä maaliskuuta 2002, meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta (EYVL L 85, 28.3.2002, s. 40).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/93/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos 1988) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä (EUVL L 374, 27.12.2006, s. 1).

- (6) Vaikka jäsenvaltioiden unionin lentoasemilla tapauskohtaisesti asettamat toimintarajoitukset rajoittavat kapasiteettia, niillä voidaan osaltaan parantaa lentoasemia ympäröivien alueiden meluolosuhteita. On kuitenkin mahdollista, että ne vääristävät kilpailua tai haittaavat unionin ilmailuverkoston yleistä tehokkuutta, koska olemassa olevaa kapasiteettia ei käytetä tehokkaasti. Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen erityistä meluntorjuntatavoitetta, vaan se voidaan, kun on kyse yhdenmukaisia toimintarajoitusten asettamista koskevista säännöistä osana melunhallintaprosessia, saavuttaa tehokkaammin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Tällaisessa yhdenmukaistetussa menetelmässä ei aseteta pakollisia melun laatua koskevia tavoitteita, joista säädetään edelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/49/EY¹, muissa unionin säännöissä tai kunkin jäsenvaltion lainsäädännössä, eikä sillä rajoiteta konkreettisten toimenpiteiden valintaa.
- (7) Tätä asetusta olisi sovellettava vain niihin jäsenvaltioihin, joiden alueella on lentoaseman, joilla on kalenterivuoden aikana yli 50 000 siviili-ilmailun liikennetapahtumaa ja joiden osalta harkitaan meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (EUVL L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (8) Tätä asetusta olisi sovellettava siviili-ilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin. Sitä ei olisi sovellettava esimerkiksi sotilasilma-aluksiin eikä tulli-, poliisi- ja palontorjuntatoimia suorittaviin ilma-aluksiin. Lisäksi olisi poikkeusluonteiset toimet, kuten lennot kiireellisiin humanitaarisiin tarkoituksiin taikka etsintä- ja pelastustoimet hätätilanteissa sekä lääkintäapu ja katastrofiapu, jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.
- (9) Meluarviointeja olisi tehtävä säännöllisesti direktiivin 2002/49/EY mukaisesti, mutta tällaisten arviointien olisi johdettava uusiin meluntorjuntatoimenpiteisiin ainoastaan silloin, kun meluntorjuntatavoitteita ei saavuteta voimassa olevilla meluhaittojen lieventämistoimilla ottaen huomioon lentoaseman odotettu kehitys. Sellaisia lentoasemia varten, joilla on havaittu meluongelma, olisi määritettävä uusia meluntorjuntatoimenpiteitä tasapainoisen lähestymistavan menetelmän mukaisesti. Jotta varmistetaan tasapainoisen lähestymistavan laaja soveltaminen unionissa, sen käyttöä suositellaan aina, kun kyseessä oleva jäsenvaltio pitää sitä asianmukaisena, myös tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolella. Meluun liittyviä toimintarajoituksia olisi otettava käyttöön ainoastaan, jos tasapainoisen lähestymistavan mukaiset muut toimenpiteet eivät riitä kyseisten meluntorjuntatavoitteiden saavuttamiseen.
- (10) Kustannus-hyötyanalyysissä osoitetaan kokonaisvaikutukset taloudelliseen hyvinvointiin vertailemalla kaikkia kustannuksia ja hyötyjä, mutta kustannustehokkuuden arvioinnissa keskitytään siihen, kuinka tietty tavoite saavutetaan kustannustehokkaimmalla tavalla, mikä edellyttää vain kustannusten vertailua. Tämän asetuksen tarkoituksena ei ole estää jäsenvaltioita käyttämästä tarvittaessa kustannus-hyötyanalyysiä.

- (11) On tunnustettava terveystarkkohtien merkitys meluongelmien osalta, ja siksi on tärkeää, että nämä tarkokohdat otetaan johdonmukaisesti huomioon kaikilla lentoasemilla, kun tehdään päätös meluntorjuntatavoitteista, samoin kuin se, että tällä alalla on olemassa yhteisiä unionin sääntöjä. Sen vuoksi terveystarkkohtia olisi arvioitava meluvaikutusten arvioinnista annetun unionin lainsäädännön mukaisesti.
- (12) Meluarviointien olisi perustuttava kaikille jäsenvaltioille yhteisiin, objektiivisiin ja mitattavissa oleviin arviointiperusteisiin, ja niissä olisi käytettävä hyväksi olemassa olevaa tietoa, kuten sitä, joka on saatu direktiivin 2002/49/EY täytäntöönpanosta. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että tällainen tieto on luotettavaa, että se on hankittu avoimella tavalla ja että se on toimivaltaisten viranomaisten ja sidosryhmien saatavilla. Toimivaltaisten viranomaisten olisi otettava käyttöön seurantaan tarvittavat välineet.
- (13) Meluun liittyvien toimintarajoitusten hyväksymisestä vastaavan toimivaltaisen viranomaisen olisi oltava riippumaton kaikista lentoaseman toimintaan, lentoliikenteeseen tai lennonvarmistuspalveluiden tarjontaan osallistuvista organisaatioista tai niiden edunvalvojista sekä lentoasemien lähistöllä asuvista asukkaista, jotka kärsivät melusta. Tämän ei olisi katsottava edellyttävän jäsenvaltioilta hallinnollisten rakenteidensa tai päätöksentekomenettelyjensä muuttamista.

- (14) Jäsenvaltioissa on päätetty meluun liittyvistä toimintarajoituksista sellaisten kansallisesti tunnustettuihin meluun kohdistettaviin menetelmiin perustuvan kansallisen lainsäädännön mukaisesti, jotka eivät välttämättä vielä täysin vastaa Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) siviili-ilmailun lentoasemia ympäröivien melualueiden laskentaa koskevia standardimenetelmiä käsittelevää yleisesti hyväksyttyä asiakirjaa N:o 29, jäljempänä 'EDAC-asiakirja N:o 29', ja jossa ei käytetä kansainvälisesti tunnustettuja ilma-alusten melutasotietoja. Meluun liittyvän toimintarajoituksen tehokkuutta ja toimivuutta olisi kuitenkin arvioitava ECAC-asiakirjassa nro 29 ja tasapainoisessa lähestymistavassa vahvistettujen menetelmien mukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi tämän mukaisesti mukautettava kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä toimintarajoitusten arviointejaan niin, että ne vastaavat täysin ECAC -asiakirjaa N:o 29.
- (15) Toimintarajoituksista olisi otettava käyttöön uusi ja direktiiviin 2002/30/EY verrattuna laajempi määritelmä, jotta helpotetaan ilma-aluksiin ja maalaitteistoon liittyvän uuden teknologian ja uusien toimintamahdollisuuksien täytäntöönpanoa. Määritelmän soveltaminen ei saisi johtaa viivästymiseen sellaisten lentomenetelmien toteuttamisessa, joilla meluvaikutuksia voitaisiin välittömästi lieventää vaikuttamatta kuitenkaan olennaisesti lentoaseman toimintakapasiteettiin. Tällaisia toimenpiteitä ei sen vuoksi saisi pitää uusina toimintarajoituksina.

- (16) Melua koskevien tietojen keskittämisellä vähennettäisiin huomattavasti sekä ilma-alusten käyttäjien että lentoasemien pitäjien hallinnollista taakkaa. Nykyisin tällaisia tietoja tarjotaan ja hallinnoidaan yksittäisten lentoasemien tasolla. Nämä tiedot on tarpeen asettaa ilma-alusten käyttäjien ja lentoasemien saataville toimintatarkoituksia varten. On tärkeää käyttää Euroopan lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'lentoturvallisuusvirasto', melutasohyväksyntää koskevaa tietokantaa validointivälineenä Euroopan lennonvarmistusjärjestön, jäljempänä 'Eurocontrol', yksittäisiä lentoja koskevien tietojen kanssa. Tällaisia tietoja pyydetään nykyisin järjestelmällisesti ilmailukäyttövirtojen keskitetyn hallinnan tarpeita varten, mutta ne eivät toistaiseksi ole komission tai lentoturvallisuusviraston käytettävissä; ne on tarpeen yksilöidä tämän asetuksen soveltamiseksi ja ilmailukäyttövirtojen hallinnan suorituskäytön sääntelemiseksi. Kansainvälisesti tunnustettujen prosessien ja parhaiden käytänteiden mukaisesti määritettyjen validoitujen mallinnustietojen helppo saatavuus parantaisi toimintapoliittisten päätösten tueksi tehtävän yksittäisten lentoasemien melualueiden kartoituksen laatua.
- (17) Havaitessaan, että meluun liittyvien toimintarajoitusten käyttöönotto ei vastaa tämän asetuksen vaatimuksia, komission olisi ilmoitettava asiasta asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jotta voidaan välttää ei-toivottuja vaikutuksia ilmailun turvallisuuteen, lentoasemien kapasiteettiin ja kilpailuun. Toimivaltaisen viranomaisen olisi tarkasteltava komission ilmoitusta ja ilmoitettava komissiolle aikomuksensa ennen toimintarajoitusten käyttöönottoa.

- (18) Tasapainoisen lähestymistavan huomioon ottamiseksi olisi säädettävä mahdollisuudesta myöntää kehittyvien kolmansien maiden ilma-alusten käyttäjille erityisolosuhteissa poikkeuksia, joita ilman tällaisilla käyttäjillä olisi kohtuuttomia vaikeuksia. Viittaus 'kehitysmaihin' on ymmärrettävä tästä erityisestä lentoliikenteen näkökulmasta, eikä se käsitä kaikkia maita, joita kansainvälisessä yhteisössä voitaisiin pitää kehitysmaina. Erityisesti on varmistettava, että kaikki tällaiset poikkeukset ovat syrjimättömyyden periaatteen mukaisia.
- (19) Jotta otetaan huomioon ilma-alusten moottori- ja runkoteknologian sekä melualueiden kartoitusmenetelmien kehitys, komissiolle olisi siirrettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta antaa säädöksiä, joilla saatetaan säännöllisesti ajan tasalle tässä asetuksessa tarkoitetut ilma-alusten melustandardit ja viittaukset niihin liittyviin hyväksymismenetelmiin ottaen tarvittaessa huomioon asiaankuuluvien ICAO:n asiakirjojen muutokset ja joilla saatetaan ajan tasalle viittaukset melualueiden laskentamenetelmiin ottaen tarvittaessa huomioon asiaankuuluvien ICAO:n asiakirjojen muutokset. Lisäksi olisi ECAC-asiakirjaan N:o 29 tehdyt muutokset myös otettava tarpeen mukaan huomioon delegoiduilla säädöksillä tapahtuvassa teknisessä ajan tasalle saattamisessa. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

- (20) Vaikka tämän asetuksen mukaisesti lentoasemien meluolosuhteet on arvioitava säännöllisesti, tällainen arviointi ei johda välttämättä uusien meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamiseen tai olemassa olevien rajoitusten tarkistamiseen. Siksi tässä asetuksessa ei vaadita tarkistamaan sen voimaantulopäivänä jo voimassa olevia meluun liittyviä toimintarajoituksia, mukaan lukien ne, jotka johtuvat tuomioistuimen päätöksistä tai paikallisesta sovittelusta. Toimenpiteisiin tehtäviä vähäisiä teknisiä muutoksia ei olisi pidettävä uusina meluun liittyvinä toimintarajoituksina, jos niillä ei ole huomattavaa vaikutusta kapasiteettiin tai toimintaan.
- (21) Jos meluun liittyvän toimintarajoituksen asettamista edeltävä kuulemisprosessi on aloitettu direktiivin 2002/30/EY perusteella ja on yhä meneillään tämän asetuksen voimaantulopäivänä, on asianmukaista sallia, että lopullinen päätös tehdään direktiivin 2002/30/EY mukaisesti, jotta tuossa prosessissa jo saavutettu edistys voidaan hyödyntää.
- (22) Ottaen huomioon, että meluarviointimenetelmiä on tarpeen soveltaa unionin ilmailumarkkinoilla johdonmukaisesti, tässä asetuksessa vahvistetaan meluun liittyviä toimintarajoituksia koskevat yhteiset säännöt.
- (23) Direktiivi 2002/30/EY olisi sen vuoksi kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde, tavoitteet ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan tasapainoisen lähestymistavan mukaiset säännöt, jotka koskevat prosessia, jota on meluongelman havaitsemisen jälkeen noudatettava meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamiseksi johdonmukaisella tavalla lentoasemakohtaisesti, jotta meluolosuhteiden parantaminen helpottuisi ja lentomelun mahdollisille haittavaikutuksille altistuvien ihmisten määrää voitaisiin merkittävästi vähentää.
2. Tämän asetuksen tavoitteet ovat:
 - a) helpottaa erityisten meluntorjuntatavoitteiden, terveysnäkökohdat mukaan lukien, saavuttamista yksittäisten lentoasemien tasolla, noudattaen samalla unionin asiaankuuluvia sääntöjä, erityisesti niitä, joista säädetään direktiivissä 2002/49/EY, ja kunkin jäsenvaltion lainsäädäntöä;
 - b) mahdollistaa toimintarajoitusten käyttö tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti, jotta lentoasemien ja ilmaliikenteen hallintaverkoston kapasiteetin kestävä kehitys portilta portille -näkökulmasta toteutuisi.
3. Tätä asetusta sovelletaan siviili-ilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin. Tätä asetusta ei sovelleta puolustusvoimien, tullin, poliisin eikä muissa vastaavissa operaatioissa käytettäviin ilma-aluksiin.

2 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'ilma-aluksella' kiinteäsiipistä ilma-alusta, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on vähintään 34 000 kiloa tai joka kuuluu lentokonetyyppiin, jonka suurin sallittu matkustajapaikkamäärä henkilöstölle varattuja istuinpaikkoja lukuun ottamatta on 19 tai enemmän;
- 2) 'lentoasemalla' lentoasemaa, jolla kolmen meluarviointia edeltävän kalenterivuoden tapahtumien keskimääräisen lukumäärän perusteella on kalenterivuoden aikana yli 50 000 siviili-ilmailun liikennetapahtumaa (nousua tai laskua);
- 3) 'tasapainoisella lähestymistavalla' Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön kehittämää prosessia, jossa käytettävissä olevia eri toimenpiteitä, jotka ovat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu ja hallinta, melua vähentävät lentomenetelmät ja toimintarajoitukset, tarkastellaan johdonmukaisella tavalla ja pyritään käsittelemään meluongelmaa kustannustehokkaimmalla tavalla lentoasemakohtaisesti;

- 4) 'vaatimukset niukasti täyttävällä ilma-aluksella' ilma-alusta, joka on hyväksytty 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määriteltyjen melurajojen mukaisesti siten, että yhteenlaskettu marginaali on enintään kahdeksan desibeliä tehollista meluisuutta (8 EPNdB) ... päivänä ...kuuta ... * päättyvän siirtymäkauden ajan, ja että siirtymäkauden jälkeen yhteenlaskettu marginaali on enintään 10 EPNdB yhteenlasketun marginaalin ollessa EPNdB:nä ilmaistu luku, joka saadaan laskemalla yhteen yksittäiset marginaalit (toisin sanoen tyyppihyväksynnän mukaisen melutason ja suurimman sallitun melutason väliset erot) kussakin Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määritellyssä kolmessa vertailumittauspisteessä;
- 5) 'meluun liittyvällä toimella' kaikkia toimenpiteitä, jotka vaikuttavat lentoasemia ympäröiviin meluolosuhteisiin ja joihin sovelletaan tasapainoista lähestymistapaa, mukaan lukien muut toimet, jotka eivät liity toimintaan mutta voivat vaikuttaa lentomelulle altistuvien ihmisten määrään;
- 6) 'toimintarajoituksilla' meluun liittyviä toimia, joilla rajoitetaan pääsyä lentoasemalle tai lentoasemakapasiteetin optimaalista käyttöä, mukaan luettuina toimintarajoitukset, joilla pyritään tietyillä lentoasemilla poistamaan käytöstä vaatimukset niukasti täyttävät ilma-alukset, sekä luonteeltaan osittaiset toimintarajoitukset, joita sovelletaan esimerkiksi tiettyinä vuorokaudenaikoina tai ainoastaan lentoaseman tietyillä kiitoradoilla.

*

Virallinen lehti: lisätään päivä, joka on neljä vuotta tämän asetuksen voimaantulosta.

3 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

1. Jäsenvaltion, jossa sijaitsee 2 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettu lentoasema, on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa toimintarajoituksia hyväksyessä noudatettavasta menettelystä.
2. Toimivaltaisten viranomaisten on oltava riippumattomia kaikista organisaatioista, joihin meluun liittyvät toimet voivat vaikuttaa. Tämä riippumattomuus voidaan saavuttaa tehtävien eriyttämisen avulla.
3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle hyvissä ajoin 1 kohdassa tarkoitettujen nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten nimet ja osoitteet. Komissio julkaisee nämä tiedot.

4 artikla

Muutoksenhakuoikeus

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tämän asetuksen nojalla hyväksytyihin toimintarajoituksiin on oikeus hakea muutosta kansallisen lainsäädännön ja menettelyjen mukaisesti muutoksenhakuelimeltä, joka ei ole sama kuin muutoksenhaun kohteena olevasta rajoituksesta päättänyt viranomainen.

2. Jäsenvaltion, jossa sijaitsee 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu lentoasema, on ilmoitettava hyvissä ajoin komissiolle 1 kohdassa tarkoitetun nimetyn muutoksenhakuelimen nimi ja osoite tai tarvittaessa järjestelyt, joilla varmistetaan muutoksenhakuelimen nimittäminen.

5 artikla

Lentomelun hallintaa koskevat yleiset säännöt

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettujen yksittäisten lentoasemien meluolosuhteet arvioidaan direktiivin 2002/49/EY mukaisesti.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tasapainoinen lähestymistapa otetaan lentomelun hallinnassa käyttöön sellaisten lentoasemien osalta, joilla on havaittu meluongelma. Tätä varten niiden on varmistettava, että
 - a) kyseiselle lentoasemalle määritellään meluntorjuntatavoite, jossa otetaan tarvittaessa huomioon direktiivin 2002/49/EY 8 artikla ja liite V;
 - b) meluvaikutusten vähentämiseksi käytettävissä olevat toimenpiteet yksilöidään;
 - c) meluhaittojen lieventämistoimenpiteiden todennäköinen kustannustehokkuus arvioidaan perusteellisesti;

- d) toimenpiteet valitaan turvallisuutta vaarantamatta ja siten, että otetaan huomioon yleinen etu lentoliikenteen alalla jäsenvaltioiden lentoasemien kehitysnäkymien osalta;
- e) sidosryhmiä kuullaan aiottujen toimien johdosta avoimella tavalla;
- f) toimenpiteet hyväksytään ja niistä tehdään riittävät ilmoitukset;
- g) toimenpiteet toteutetaan; ja
- h) säädetään riitojen ratkaisusta.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että meluun liittyviä toimia toteutettaessa tarkastellaan seuraavia käytettävissä olevia toimenpiteitä, jotta voidaan päättää, mikä toimenpide tai toimenpideyhdistelmä on kustannustehokkain:

- a) ennustettavissa oleva vaikutus, joka on ilma-alusmelun sen lähteellä tapahtuvalla vähentämisellä;
- b) maankäytön suunnittelu ja hallinta;
- c) melua vähentävät lentomenetelmät;
- d) toimintarajoitusten soveltamatta jättäminen ensisijaisina, vaan vasta sitten, kun on harkittu muita tasapainoisen lähestymistavan mukaisia toimenpiteitä.

Käytettävissä oleviin toimenpiteisiin voi tarvittaessa sisältyä vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistaminen. Jäsenvaltiot tai lentoaseman pitäjät voivat taloudellisin kannustimin rohkaista ilma-alusten käyttäjiä käyttämään hiljaisempia ilma-aluksia 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun siirtymäkauden aikana. Näiden taloudellisten kannustimien on oltava valtiontukeen sovellettavien sääntöjen mukaisia.

4. Toimenpiteet voidaan tasapainoisessa lähestymistavassa eriyttää ilma-alustyyppin, ilma-alusten melutason, lentoasema- ja lennonvarmistuspalvelujen käytön, lentoreitin ja/tai ajanjakson mukaan.
5. Rajoittamatta 4 kohdan soveltamista vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten lentokentillä käytöstä poistamisena toteutettavat toimintarajoitukset eivät saa koskea siviilikäytössä olevia, ääntä hitaammin lentäviä ilma-aluksia, jotka ovat joko alkuperäisen tyyppihyväksynnän tai uudelleenhyväksynnän nojalla Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevassa niteessä I olevan II osan 4 luvussa vahvistettujen melustandardien mukaisia.
6. Tämän asetuksen mukaisesti tietyllä lentoasemalla toteutetut toimenpiteet tai toimenpiteiden yhdistelmät eivät saa olla rajoittavampia kuin on tarpeen kyseisen lentoaseman meluntorjuntaa koskevien ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Toimintarajoitusten on oltava syrjimättömiä, erityisesti kansallisuuden tai henkilöllisyyden suhteen, eivätkä ne saa olla mielivaltaisia.

6 artikla

Melun arviointia koskevat säännöt

1. Toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että meluolosuhteet lentoasemilla, joista ne vastaavat, arvioidaan säännöllisesti direktiivin 2002/49/EY ja kussakin jäsenvaltiossa sovellettavan lainsäädännön mukaisesti. Toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää apua komission asetuksen (EU) N:o 691/2010¹ 3 artiklassa tarkoitetulta suorituskyvyn tarkastuselimeltä.
2. Jos 1 kohdassa tarkoitetussa arvioinnissa käy ilmi, että meluongelman ratkaiseminen lentoasemalla voi edellyttää toimintarajoituksia koskevia uusia toimenpiteitä, toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että
 - a) liitteessä I esitettyjä menetelmää, indikaattoreita ja tietoja sovelletaan siten, että kunkin tasapainoiseen lähestymistapaan kuuluvan toimenpidetyypin osuus otetaan asianmukaisesti huomioon ennen kuin asetetaan toimintarajoituksia;
 - b) lentoaseman pitäjien, ilma-alusten käyttäjien ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välillä aloitetaan tarkoituksenmukaisella tasolla tekninen yhteistyö meluhaittojen lieventämistoimenpiteiden tarkastelemiseksi. Toimivaltaisten viranomaisten on myös varmistettava, että paikallisia asukkaita tai heidän edustajiaan ja asiaankuuluvia paikallisviranomaisia kuullaan ja että näille annetaan teknisiä tietoja meluhaittojen lieventämistoimenpiteistä;

¹ Komission asetukset (EU) N:o 691/2010, annettu 29 päivänä heinäkuuta 2010, lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 2096/2005 muuttamisesta (EUVL L 201, 3.8.2010, s. 1).

- c) kaikkien uusien toimintarajoitusten kustannustehokkuus arvioidaan liitteen II mukaisesti. Vähäisiä teknisiä muutoksia toimenpiteeseen ei pidetä uutena toimintarajoituksena, jos niillä ei ole huomattavaa vaikutusta kapasiteettiin tai toimintaan;
- d) asianomaisten osapuolten kanssa järjestetään hyvissä ajoin kattava kuulemisprosessi, joka voidaan toteuttaa sovitteluna ja jossa varmistetaan tietoja ja laskentamenetelmiä koskeva avoimuus. Asianomaisille osapuolille on annettava vähintään kolme kuukautta aikaa toimittaa huomioitaan ennen uusien toimintarajoitusten hyväksymistä. Asianomaisia osapuolia ovat ainakin seuraavat:
 - i) lentoaseman läheisyydessä asuvat, lentomelusta kärsivät paikalliset asukkaat tai heidän edustajansa ja asianomaiset paikallisviranomaiset;
 - ii) lentoasemien läheisyyteen sijoittautuneiden paikallisten yritysten edustajat, joiden toimintaan lentoliikenne ja lentoaseman toiminta vaikuttavat;
 - iii) asianomaisten lentoasemien pitäjät;
 - iv) niiden ilma-alusten käyttäjien edustajat, joihin meluun liittyvät toimet voivat vaikuttaa;
 - v) asianomaiset lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

vi) verkon hallinnoija, sellaisena kuin se määritellään komission asetuksessa (EU) N:o 677/2011¹;

vii) tapauksen mukaan nimetty lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattori.

3. Toimivaltaisten viranomaisten on seurattava ja valvottava toimintarajoitusten täytäntöönpanoa ja toteutettava tarvittavia toimia. Niiden on varmistettava, että asiaankuuluvat tiedot asetetaan lentoasemien läheisyydessä asuvan paikallisen väestön ja asianomaisten paikallisviranomaisten saataville vastikkeetta ja että ne ovat niiden saatavilla helposti ja nopeasti.

4. Näissä tiedoissa voidaan ilmoittaa myös

- a) kansallista lainsäädäntöä noudattaen tiedot lentomenetelmien muutoksista johtuvista oletetuista rikkomuksista mainitsemalla niiden vaikutus ja syy menetelmien muutokseen;
- b) yleiset perusteet, joiden mukaisesti liikenne jaetaan ja sitä ohjataan kullakin lentoasemalla, siltä osin kuin näillä perusteilla voi olla ympäristö- ja meluvaikutuksia; ja
- c) melunmittausjärjestelmillä kerätyt tiedot, jos ne ovat saatavilla.

¹ Komission asetus (EU) N:o 677/2011, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2011, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta (EUVL L 185, 15.7.2011, s. 1).

7 artikla
Melutasotiedot

1. Meluun liittyviä toimintarajoituksia koskevien päätösten on perustuttava ilma-aluksen melutasoon, sellaisena kuin se on määriteltynä Chicagon yleissopimuksen (kuudes painos, maaliskuu 2011) liitteessä 16 olevan 1 niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä.
2. Ilma-alusten käyttäjien on komission pyynnöstä ilmoitettava seuraavat melutiedot, jotka koskevat niiden unionin lentoasemilla käyttämiä ilma-aluksia:
 - a) ilma-aluksen kansallisuus ja rekisteritunnus;
 - b) käytettyjen ilma-alusten meluasiakirjat ja niihin liittyvä suurin sallittu lentoonlähtöpaino;
 - c) kaikki ilma-alukseen tehdyt muutokset, jotka vaikuttavat sen melutasoon ja jotka mainitaan melua koskevissa asiakirjoissa.

3. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008/EY¹ mukaisesti myönnetyn ilma-aluksen tyyppihyväksyntätodistuksen tai lisätyyppihyväksyntätodistuksen haltijoiden sekä luonnollisten ja oikeushenkilöiden, jotka käyttävät ilma-alusta, jolle ei ole myönnetty tämän direktiivin mukaista tyyppihyväksyntätodistusta, on lentoturvallisuusviraston pyynnöstä annettava ilma-alusten melutasoa ja suorituskykyä koskevat tiedot melun mallintamista varten. Lentoturvallisuusvirasto määrää tarkemmin vaaditut tiedot ja niiden antamisen ajankohdan, muodon ja tavan. Lentoturvallisuusvirasto tarkistaa melun mallintamista varten saadut ilma-alusten melutasoa ja suorituskykyä koskevat tiedot ja asettaa ne muiden osapuolten saataville melun mallintamista varten.
4. Tämän artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut tiedot on rajoitettava aivan välttämättömiin ja toimitettava vastikkeetta sähköisessä ja soveltuvien osien ennalta määritellyssä muodossa.
5. Lentoturvallisuusviraston on todennettava ilma-alusten melu- ja suorituskykytiedot mallintamista varten asetuksen (EY) N:o 216/2008 6 artiklan 1 kohdan mukaisten tehtäviensä suorittamiseksi.
6. Tiedot on säilytettävä keskustietokannassa ja ne on annettava toimivaltaisten viranomaisten, ilma-alusten käyttäjien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja lentoaseman pitäjien saataville toimintatarkoituksiin.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1).

8 artikla

Toimintarajoitusten asettamista koskevat säännöt

1. Toimivaltaisten viranomaisten on ennen toimintarajoituksen asettamista annettava jäsenvaltioille, komissiolle ja asianomaisille osapuolille kuuden kuukauden pituinen varautumisaika, joka päättyy viimeistään kaksi kuukautta ennen kuin kyseisellä lentoasemalla asianomaisella aikataulukaudella käytettävien lentojen lähtö- ja saapumisaikojen neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93¹ 2 artiklan m alakohdassa tarkoitetuista koordinoitiparametreista päätetään.
2. Edellä olevan 6 artiklan mukaisesti tehdyn arvioinnin jälkeen annettavaan ilmoitukseen on liitettävä 5 artiklan vaatimusten mukainen kirjallinen kertomus, jossa selitetään toimintarajoituksen asettamisen syyt, lentoasemalle asetettu meluntorjuntatavoite, tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarkastellut toimenpiteet sekä tarkasteltujen eri toimenpiteiden todennäköisen kustannustehokkuuden ja soveltuvien osin niiden rajatylittävien vaikutusten arviointi.
3. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan tarkistaa toimintarajoituksen asettamismenettelyn kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona se vastaanottaa 1 kohdan mukaisen ilmoituksen. Jos komissio katsoo, että meluun liittyvän toimintarajoituksen asettamisessa ei noudateta tässä asetuksessa säädettyä menettelyä, se voi ilmoittaa asiasta asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle. Asianomaisen toimivaltaisen viranomaisen on tarkasteltava komission ilmoitusta ja ilmoitettava komissiolle aikomuksensa ennen toimintarajoitusten asettamista.

¹ Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993).

4. Jos toimintarajoitus koskee vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistamista tietyllä lentoasemalla, kyseisellä lentoasemalla ei saa sallia uusia palveluja, jotka ylittävät vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten liikennetapahtumien lukumäärän vastaavana aikana edellisenä vuonna, kuuden kuukauden kuluttua 1 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen tekemisestä. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimivaltaiset viranomaiset päättävät vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten liikennetapahtumien vähentämisen vuotuisesta osuudesta niiden ilma-alusten käyttäjien osalta, joihin rajoitus vaikuttaa kyseisellä lentoasemalla, ottaen huomioon ilma-alusten ikä ja kokonaiskalusto. Tämä osuus ei saa olla yli 25 prosenttia kunkin kyseiselle lentoasemalle liikennöivän ilma-alusten käyttäjän vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten liikennetapahtumien määrästä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 5 artiklan 4 kohdan soveltamista.

9 artikla

Kehitysmaat

1. Kohtuuttomien taloudellisten vaikeuksien välttämiseksi toimivaltaiset viranomaiset voivat myöntää kehitysmaissa rekisteröidyille ilma-aluksille vaatimukset niukasti täyttävillä ilma-aluksille asetettuja meluun liittyviä toimintarajoituksia koskevia poikkeuksia, noudattaen täysin syrjimättömyyden periaatetta ja edellyttäen, että
- a) tällaisille ilma-aluksille on myönnetty Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen 3 luvussa määritetyn standardin mukainen meluhyväksyntä;
 - b) tällaisilla ilma-aluksilla on liikennöity unionissa tämän asetuksen voimaantuloa edeltävien viiden vuoden aikana;
 - c) ne on rekisteröity kyseisessä kehitysmaassa kyseisen viisivuotiskauden aikana; ja

- d) niitä liikennöi edelleen kyseiseen maahan sijoittautunut luonnollinen tai oikeushenkilö.

- 2. Jos jäsenvaltio myöntää 1 kohdassa säädetyn poikkeuksen, sen on välittömästi ilmoitettava siitä muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ja komissiolle.

10 artikla

Poikkeuksellisille yksittäisille liikennetapahtumille myönnettävä poikkeus

Toimivaltaiset viranomaiset voivat tapauskohtaisesti sallia vastuulleen kuuluvilla lentoasemilla vaatimukset niukasti täyttävillä ilma-aluksilla suoritettavia yksittäisiä lentotapahtumia, joita ei tämän asetuksen vuoksi muutoin voitaisi suorittaa.

Poikkeus saa koskea ainoastaan

- a) tapahtumia, jotka ovat luonteeltaan niin poikkeuksellisia, että väliaikaisen poikkeuksen epääminen ei olisi perusteltua, mukaan lukien humanitaariset avustuskäynnot; tai
- b) muutostöitä, korjauksia tai huoltoa varten muussa kuin kaupallisessa tarkoituksessa suoritettavia lentoja.

11 artikla
Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti

- a) edellä 5 artiklan 5 kohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädettyjen meluhyväksyntästandardien sekä 7 artiklan 1 kohdassa säädetyn tyyppihyväksyntämenettelyn teknisestä ajan tasalle saattamisesta;
- b) liitteessä I esitettyjen menetelmän ja indikaattorien teknisestä ajan tasalle saattamisesta.

Ajan tasalle saattamisen tarkoituksena on ottaa tarpeen mukaan huomioon asiaa koskeviin kansainvälisiin sääntöihin tehdyt muutokset.

12 artikla
Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle ... päivästä ... kuuta ... * alkaen viiden vuoden ajaksi 11 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 11 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 11 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

*

Virallinen lehti: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä.

13 artikla

Tietojen antaminen ja asetuksen tarkistaminen

Jäsenvaltioiden on pyynnöstä annettava komissiolle tietoja tämän asetuksen soveltamisesta.

Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta viimeistään ... päivänä ...kuuta ...^{*}.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia tämän asetuksen tarkistamiseksi.

14 artikla

Voimassa olevat toimintarajoitukset

Meluun liittyvät toimintarajoitukset, jotka olivat käytössä jo ennen ... päivää ...kuuta ...^{**}, pysyvät voimassa, kunnes toimivaltaiset viranomaiset päättävät tarkistaa niitä tämän asetuksen mukaisesti.

15 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2002/30/EY ... päivästä ...kuuta ...^{**}.

^{*} Virallinen lehti: lisätään päivä, joka on viisi vuotta tämän asetuksen voimaantulosta.

^{**} Virallinen lehti: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä.

16 artikla
Siirtymäsäännökset

Sen estämättä, mitä tämän asetuksen 15 artiklassa säädetään, meluun liittyviä toimintarajoituksia, jotka hyväksytään... päivän ...kuuta ...^{*} jälkeen, voidaan hyväksyä direktiivin 2002/30/EY mukaisesti, jos niiden hyväksymistä edeltävä kuulemisprosessi oli meneillään tämän asetuksen voimaantulopäivänä ja edellyttäen, että nämä rajoitukset hyväksytään viimeistään vuoden kuluttua tuosta päivästä.

17 artikla
Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan ... päivänä ...kuuta ...^{**}.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

^{*} Virallinen lehti: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä.

^{**} Virallinen lehti: lisätään päivä, joka on 24 kuukautta sen jälkeen, kun tämä asetus on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

LIITE I

Lentoasemien meluolosuhteiden arviointi

Menetelmät:

1. Toimivaltaiset viranomaiset varmistavat, että käytetään melunarviointimenetelmiä, jotka on laadittu Euroopan siviili-ilmailukonferenssiin raportin (ECAC) N:o 29 "Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports" (kolmas painos) mukaisesti.

Indikaattorit:

1. Lentoliikenteen meluhaittoja kuvataan vähintään meluindikaattoreilla L_{den} ja L_{night} , jotka on määriteltä ja laskettu direktiivin 2002/49/EY liitteen I mukaisesti.
2. Muita meluindikaattoreita, joilla on objektiivinen perusta, voidaan käyttää.

Melunhallintaa koskevat tiedot:

1. Nykyinen tilanne
 - 1.1 Lentoaseman kuvaus, johon sisältyvät tiedot sen koosta, sijainnista, ympäristöstä sekä lentoliikenteen määrästä ja ilma-alustyypin jakaumasta.

- 1.2 Lentoasemalle mahdollisesti asetettujen ympäristötavoitteiden ja kansallisen toimintaympäristön kuvaus. Tähän sisältyy lentoasemalle asetettujen lentomelun torjuntatavoitteiden kuvaus.
- 1.3 Yksityiskohtaiset tiedot kuluvan vuoden ja vähintään kahden edeltävän vuoden melualueista, myös direktiivin 2002/49/EY liitteen II mukaisesti suoritettu arvio lentomelulle altistuvien ihmisten määrästä.
- 1.4 Kuvaus nykyisistä ja suunnitelluista toimenpiteistä, joilla lentomelun hallintaan jo pyritään osana tasapainoista lähestymistapaa, ja niiden vaikutus meluolosuhteisiin ja osallisuus niissä, mainiten seuraavat:
- 1.4.1 melun vähentäminen sen lähteellä:
- a) tiedot nykyisestä ilma-aluskannasta ja odotettavissa olevista teknologisista parannuksista;
 - b) yksittäiset ilma-aluskannan uusimissuunnitelmat;
- 1.4.2 maankäytön suunnittelu ja hallinta:
- a) käytössä olevat suunnitteluvälineet, kuten kattava suunnittelu ja meluvyöhykkeet;
 - b) toteutetut meluhaittoja lieventävät toimenpiteet, kuten rakennussäännöt, äänieristysohjelmat ja toimenpiteet meluherkkien alueiden käytön vähentämiseksi;
 - c) maankäyttöä koskevien toimenpiteiden kuulemisprosessi;
 - d) asutuksen yhä lähemmäs lentoasemia leviämisen seuranta;

- 1.4.3 melua vähentävät lentomenetelmät, siltä osin kuin ne eivät rajoita lentoaseman kapasiteettia:
- a) meluntorjuntakiitoteiden käyttö;
 - b) melua vaimentavien reittien käyttö;
 - c) melua vähentävien nousu- ja lähestymismenettelyjen käyttö;
 - d) ilmoitus siitä, missä määrin näitä toimenpiteitä säännellään asetuksen (EU) N:o 691/2010 liitteessä I mainittujen ympäristöindikaattorien nojalla;
- 1.4.4 toimintarajoitukset:
- a) yleisten rajoitusten, kuten lentotapahtumien enimmäismäärän tai melukiintiöiden käyttö;
 - b) ilma-aluskohtaisten rajoitusten käyttö, kuten vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten käytöstä poistaminen;
 - c) osittaisten rajoitusten käyttö, jolloin tehdään ero päivällä sovellettavien toimenpiteiden ja yöllä sovellettavien toimenpiteiden välillä;
- 1.4.5 rahoitusvälineiden, kuten meluun liittyvien lentoasemamaksujen, soveltaminen.

2. Ennuste tilanteesta ilman uusia toimenpiteitä
- 2.1 Lentoasemien mahdollisesti jo hyväksytyjen ja ohjelmaan kuuluvien kehitystöiden kuvaus, esimerkiksi kapasiteetin lisäykset, kiitoteiden jatkaminen ja/tai terminaalien laajentaminen, lähentymis- ja nousuennusteet, ennakoitu lentokonetyyppien jakauma ja kasvuarvio sekä yksityiskohtainen selvitys siitä, miten kapasiteetin lisääminen, kiitoteiden jatkaminen ja terminaalien laajentaminen sekä lähestymis- ja nousureittien muutokset vaikuttavat lähialueisiin kohdistuviin meluhaittoihin.
- 2.2 Lentoaseman kapasiteettia laajennettaessa hyödyt, jotka saadaan annettaessa kyseinen lisäkapasiteetti myös laajemman ilmailuverkoston ja alueen käyttöön.
- 2.3 Meluolosuhteisiin kohdistuvat vaikutukset, jos lisätoimenpiteitä ei toteuteta, ja niistä toimenpiteistä aiheutuvat vaikutukset, joita on jo suunniteltu parantamaan meluolosuhteita samalla ajanjaksolla.
- 2.4 Melualue-ennuste, johon sisältyy arvio lentomelulle todennäköisesti altistuvien henkilöiden määrästä, ja jossa tehdään ero vanhojen asuinalueiden, hiljattain rakennettujen tai suunnitelluilla asuinalueiden sekä sellaisten suunnitteilla olevien asuinalueiden kesken, joille toimivaltaiset viranomaiset ovat jo myöntäneet luvan.
- 2.5 Arvio seurauksista ja mahdollisista kustannuksista, jos lisääntyvän melun torjumiseksi ei toteuteta toimia (jos melun odotetaan lisääntyvän).

3. Lisätoimenpiteiden arviointi
 - 3.1 Hahmotelma käytettävissä olevista lisätoimenpiteistä ja niiden valinnan tärkeimmät syyt. Kuvaus jatkoanalyysiä varten valituista toimenpiteistä ja tiedot kustannustehokkuusanalyysin tuloksista, erityisesti kyseessä olevien toimenpiteiden käyttöönoton kustannuksista; niiden ihmisten määrä, joiden odotetaan hyötyvän toimenpiteistä, ja aikataulu; yksittäisten toimenpiteiden vaikuttavuuden mukaan laadittu paremmuusjärjestys.
 - 3.2 Katsaus ehdotettujen toimenpiteiden mahdollisiin ympäristö- ja kilpailuvaikutuksiin, jotka kohdistuvat muihin lentoasemiin, lentotoiminnan harjoittajiin ja muihin asianomaisiin osapuoliin.
 - 3.3 Valitun vaihtoehdon valintaperusteet.
 - 3.4 Ei-tekniinen tiivistelmä.
-

LIITE II

Meluun liittyvien toimintarajoitusten kustannustehokkuuden arviointi

Suunniteltujen meluun liittyvien toimintarajoitusten kustannustehokkuus arvioidaan ottaen huomioon seuraavat osatekijät mahdollisuuksien mukaan määrällisesti ilmaistuina:

- 1) suunniteltujen toimenpiteiden ennakoitu meluhyöty nyt ja tulevaisuudessa;
- 2) lentotoiminnan turvallisuus, myös kolmansille osapuolille aiheutuvat riskit;
- 3) lentoaseman kapasiteetti;
- 4) vaikutukset Euroopan ilmailuverkkoon.

Lisäksi toimivaltaiset viranomaiset voivat ottaa asianmukaisesti huomioon seuraavat tekijät:

- 1) lentoaseman läheisyydessä asuvien paikallisten asukkaiden terveys ja turvallisuus;
- 2) ympäristökestävyys, myös melun ja päästöjen keskinäinen riippuvuus;
- 3) suorat, välilliset ja katalyyttiset työllisyys- ja talousvaikutukset.
