



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 1.12.2011
COM(2011) 828 galīgā redakcija

2011/0398 (COD)

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

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu

{SEC(2011) 1455 galīgā redakcija}

{SEC(2011) 1456 galīgā redakcija}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1. Gaisa kuģu radīts troksnis lidostās vai lidostu apkārtnē ir traucējums arvien lielākam skaitam Eiropas iedzīvotāju, jo īpaši naktīs, kā norādīts 1. tabulā. Tādēļ, lai mazinātu nevēlamas sekas, ir nepieciešama aktīva trokšņa kontroles stratēģija. Tomēr šādai trokšņa stratēģijai ir rūpīgi jālīdzsvaro skarto iedzīvotāju intereses ar citām interesēm un pienācīgi jāņem vērā ķēdes reakcija uz visa aviācijas tīkla jaudu.

1. tabula. Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) prognozes par cilvēku skaitu (miljonos) Eiropā, ko ietekmē troksnis, neveicot nekādas būtiskas darbības un tehnoloģiskus uzlabojumus¹

Trokšņa līmenis/gads	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Eksploatācijas ierobežojumu ieviešana var būtiski ietekmēt uzņēmējdarbību un eksploatāciju, jo tādējādi tiek ierobežota piekļuve lidostai. Tādēļ procesam, kā rezultātā pieņem lēmumu par eksploatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni, vajadzētu būt saskaņotam, balstītam uz faktiem un stingram, lai tas būtu pieņemams visām ieinteresētajām pusēm.
3. Lai nodrošinātu saskaņotu pieeju trokšņa mazināšanas pasākumu piemērošanai lidostās, ICAO pieņēma principu kopumu un pamatnostādnes, kas satur tā saukto "līdzsvaroto pieeju" trokšņa kontrolei, kas mudina ICAO dalībvalstis:
 - mazināt aviācijas radīto troksni, no pasākumu klāsta izvēloties vietējo pasākumu optimālo kopumu, kas: 1) mazina troksni tā rašanās vietā (izmantojot klusākus gaisa kuģus), 2) labāk izmanto zemi (plānojot un apsaimniekojot zemi lidostu tuvumā), 3) ievieš eksploatācijas trokšņa mazināšanas procedūras (izmantojot īpašus skrejceļus, maršrutus vai procedūras) un 4) uzliek eksploatācijas ierobežojumus, kas saistīti ar troksni (piemēram, ieviešot nakts lidojumu aizliegumu vai izņemot no eksploatācijas trokšņainākos gaisa kuģus);
 - izvēlēties izmaksu ziņā efektīvāko pasākumu klāstu;
 - neieviest eksploatācijas ierobežojumus, kas saistīti ar troksni, izņemot gadījumus, kad, pamatojoties uz pētījumiem un apspriešanos, iestāde spēj noteikt, ka trokšņa problēma pastāv, un ja iestāde ir noteikusi, ka eksploatācijas ierobežojums ir izmaksu ziņā efektīvs šīs problēmas risinājums.

¹ Avots: CAEP/8 — 8. informatīvais dokuments — izteikts dienas/nakts vidējais trokšņa līmeņos (DNL) — pamatscenārijs, neveicot būtiskus tehnoloģiskus vai darbības uzlabojumus — ICAO Eiropas reģions

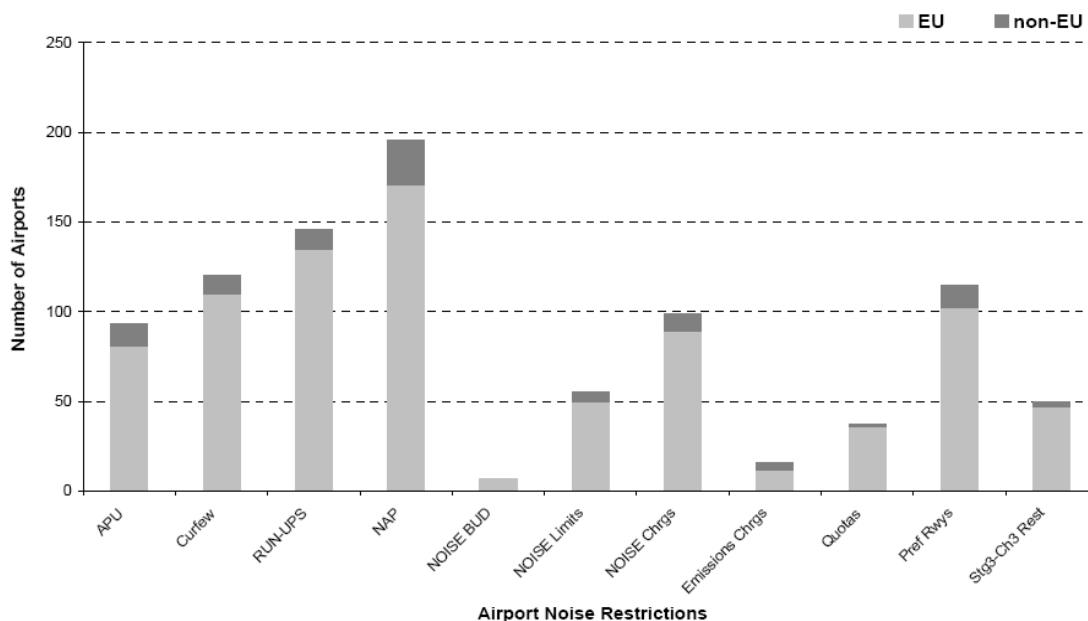
4. Šīs regulas nolūks ir saskaņoti piemērot ES ekspluatācijas ierobežojumus, kas saistīti ar troksni, izmantojot līdzsvarotu pieeju, kam būtu būtiski jāsamazina starptautisku domstarpību risks gadījumā, ja trokšņa mazināšanas pasākumi Savienības lidostās ietekmē trešo valstu pārvadātājus. Turklāt kompetentajām iestādēm būs labākas iespējas izņemt no ekspluatācijas trokšņainākos flotes gaisa kuģus. Ar ierosināto regulu atceļ Direktīvu 2002/30EK, kas palīdzēja izbeigt starptautiska līmeņa domstarpības un veikt pirmos soļus trokšņa kontroles politikas saskaņošanai, tostarp, risinot jautājumu par konkrētā brīža trokšņainākajiem gaisa kuģiem. Tomēr šis instruments ir jāpielāgo pašreizējām aviācijas sistēmas prasībām un aizvien pieaugošajai trokšņa problēmai.
5. Šī regula nodrošinās trokšņa novērtēšanas vēl stingrāku procesu. Visi novērtēšanas procesa posmi tiks precizēti, lai nodrošinātu saskaņotāku līdzsvarotās pieejas piemērošanu visā Savienībā. Tomēr šajā priekšlikumā nav izvirzīti trokšņa kvalitātes mērķi, kas vēl joprojām izriet no pastāvošajiem valstu un vietējiem noteikumiem. Tā vietā regulas mērķis ir sistēma, kas veicinātu šo trokšņa kvalitātes mērķu sasniegšanu izmaksu ziņā efektīvākajā veidā.
6. ICAO līmenī ES aktīvi atbalsta jaunu trokšņa standartu izstrādāšanu gaisa kuģiem un iegulda jaunās tehnoloģijās, izmantojot pamatprogrammas un projektu *Clean Sky*². Bet zemes izmantojuma plānošana, kā arī saistītās trokšņa izolācijas un kompensācijas programmas ir valstu vai vietējo iestāžu kompetencē.
7. Dažāda veida ekspluatācijas trokšņa mazināšanas procedūras izmanto visās lidostās: preferenciāli maršruti attiecībā uz troksni (ja gaisa kuģis lido, piemēram, pāri mazāk apdzīvotiem reģioniem), vilces pārvaldība (jo lielāka vilce, jo lielāks troksnis, bet jo straujāk gaisa kuģis var pacelties) vai konkrēti pasākumi uz zemes (piemēram, konkrētu gaisa kuģu piebraucamo ceļu un skrejceļu izmantošana). ES atbalsts izpaužas Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktos, kuru mērķis ir noteikt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju darbības uzlabošanas mērķus vides jomā, un saistītajās izpētes programmās *SESAR* un *Clean Sky*.
8. Kā redzams 1. attēlā, Eiropas lidostās galvenokārt piemēro trokšņa mazināšanas procedūras. Tomēr papildus bieži izmanto arī ekspluatācijas ierobežojumus. Šie ierobežojumi ir ieviesti 224 šim ziņojumam novērtētās³ ES lidostās: 116 lidojuma aizlieguma stundas⁴, 52 trokšņa ierobežojumi, 51 ierobežojums attiecībā uz gaisa kuģiem ar 3. nodaļā minētajiem trokšņa standartiem, 38 trokšņa kvotas un 7 trokšņa budžeti.

² *Clean Sky* KTI būs viens no līdz šim lielākajiem Eiropas pētījumu projektiem laikposmā no 2008. līdz 2013. gadam, ar budžetu 1,6 miljardu euro apmērā, kas vienādi sadalīts starp Eiropas Komisiju un nozares pārstāvjiem.

³ *Boeing* datu bāze "Lidostas ar trokšņa ierobežojumiem" ir publiski pieejama tīmekļa vietnē: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Lai gan direktīva pašlaik attiecas tikai uz 69 lidostām, palielinoties satiksmei, tās darbības jomā ietilps vairāk lidostu. Tādēļ ir sniegts pārskats par visām 224 lidostām.

⁴ Lidojuma aizlieguma stundas ierobežo darbību konkrētā laika posmā (ar troksni saistīti satiksmes ierobežojumi).

1. attēls: Pārskats par pašreizējiem Eiropas (ES un trešo valstu) lidostu ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni



Avots: Boeing datu bāze

Piezīme:

APU: palīgdzinēju reglamentēta izmantošana (lai iedarbinātu dzinējus);

NAP: trokšņa samazināšanas rīcības plāns;

3. posms, 3. nodaļa: izņemt no ekspluatācijas trokšņainākos gaisa kuģus, kas atbilst tikai vecajam ICAO trokšņu standartam, kā norādīts atbilstošā ICAO pielikuma 3. nodaļā.

- **Eiropas noteikumi par ekspluatācijas ierobežojumu trokšņa kontroli**

9. Šī priekšlikuma mērķis ir stiprināt ICAO līdzsvarotās pieejas pamatprincipu, nostiprinot saikni starp tās pīlāriem un precizējot lēmuma pieņemšanas procesa dažādos posmus, izskatot ekspluatācijas ierobežojumus.
10. Saskaņotai pieejas piemērošanai jānosaka izmaksu ziņā efektīvākie risinājumi, kas pielāgoti konkrētai lidostas situācijai. Novērtēšanas metodē arī pienācīgi ņems vērā trokšņa mazināšanas pasākumu ietekmi visā tīklā.
11. Pašreizējie noteikumi attiecas uz apmēram 70 Eiropas lidostām ar vairāk nekā 50 000 civilo zemskaņas reaktīvo gaisa kuģu pārvietošanās darbībām kalendārajā gadā.

- **Atbilstība civilās aviācijas politikai un citiem ES mērķiem**

12. Šī iniciatīva atbilst citām Eiropas aviācijas politikas daļām un plašākai vides politikai.
13. Eiropas aviācijas nozarei būtu jāattīstās ilgtspējīgā veidā, ja ekonomikas, sociālie un vides aspekti ir pienācīgi līdzsvaroti. Trokšņa mazināšanas pasākumi var būtiski ietekmēt aviācijas tīkla jaudu uz zemes un gaisā. Priekšlikumi nodrošinās lielāku atbilstību starp rīcību, kas saistīta ar troksni, lidostas jaudu un lidojumu efektivitātes

prasībām saskaņā ar Eiropas vienoto gaisa telpu, kā arī darbības uzlabošanas regulējuma īstenošanu attiecībā uz gaisa satiksmes pārvaldību. Priekšlikumi atbilst pieejas “gate-to-gate” (jeb “no vārtiem līdz vārtiem”) loģikai.

14. Šis priekšlikums sekmēs “valsts rīcības plānu” par gaisa satiksmes troksni īstenošanu, kas dalībvalstīm ir jāpieņem, pamatojoties uz Direktīvu 2002/49/EK.

2. APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

• Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozāres un vispārīgs respondentu raksturojums

15. Visticšāk skartās ieinteresētās personas, uz ko attiecas troksnis un aviācija, ir iedzīvotāji, kas dzīvo lidostu tuvumā un kas pārstāv vietējās sabiedrības grupas, lidostas, gaisa kuģu ekspluatanti (tostarp kravu gaisa pārvadājumi kā specifiska niša), gaisa kuģu ražotāji, vietējās iestādes (tostarp plānošanas iestādes, kas pārstāv arī plašākas ekonomiskās intereses) un neatkarīgas trokšņa padomes. Ar šīm ieinteresētajām personām notika intensīvas apspriedes:

- ārējs konsultants 2007. gadā apkopoja aptauju atbildes un apspriedās ar ieinteresēto personu loku par Direktīvas 2002/30/EK ieviešanu;
- Komisija 2008. gadā organizēja atklātu apspriešanos par iespējām grozīt direktīvu;
- 2010. gadā tika apzinātas visas ieinteresētās personas, kas iepriekš piedalījušās apspriešanas procesā, un šo personu loks tika paplašināts.

Atbilžu kopsavilkums

16. Dalībvalstis uzsvēra nepieciešamību saglabāt trokšņa problēmu elastīgu novērtējumu un paredzēt pārejas pasākumus, lai novērstu pasākumu dublēšanos (piemēram, vides novērtējumu atkārtotu izmantošanu), un sīki reglamentēt saistību starp Direktīvu 2002/30/EK un Direktīvu 2002/49/EK, lai abām direktīvām atbilstu vienādi novērtējumi, un ņemt vērā starptautisko kontekstu attiecībā uz izmantotajām metodēm un pasākumiem.
17. Vietējo sabiedrības grupu pārstāvji, proti, Aviācijas vides federācija, pārstāvot trokšņa un vides aizsardzības pasākumu grupas no Lielbritānijas, Francijas un Vācijas, pamatojoties uz robežvērtībām aizsardzībai no trokšņa, uzsvēra vajadzību atbilstoši regulēt (t.i. ne tikai paļauties uz pamatnostādņēm) ekspluatācijas ierobežojumu nozīmi, lai uzlabotu trokšņa kaitējuma radīto situāciju, un stimulus trokšņaināko gaisa kuģu aizstāšanai, kā arī paplašināt minimālajām prasībām atbilstoša gaisa kuģa definīciju, lai panāktu faktisku ietekmi.

18. Gaisa pārvadātāji⁵, proti, Eiropas Aviokompāniju asociācija, pārstāvot “vecās” aviokompānijas, un *European Express Association* norādīja, ka *ICAO* līdzsvarotās pieejas principiem jābūt pareizi piemērotiem (katrā lidostā), ka ekspluatācijas ierobežojumi jāizmanto, lai mazinātu atklātās trokšņa problēmas un kā galējais līdzeklis, ka metodei jānodrošina izmaksu ziņā efektīvākie pasākumi un ka zemes izmantojuma plānošanai jābūt integrētai lēmumos par ekspluatācijas ierobežojumiem. Gaisa pārvadātāji pieprasīja arī sīkāk paskaidrot šo direktīvu un atkārtoti uzsvēra vajadzību apsvērt iespēju grozīt minimālajām prasībām atbilstoša gaisa kuģa definīciju, pamatojoties uz starptautiskiem noteikumiem, lai izvairītos no tirgus kropļošanas. Ja reglamentējošu rīcību uzskata par vajadzīgu, gaisa pārvadātāji dod priekšroku regulai, nevis direktīvai.
19. Lidostas⁶, kuras pārstāv *ACI*, uzsvēra, ka ir pienācīgi jāizmanto pilna apjoma līdzsvarotās pieejas pasākumi un ka ir iespējams paplašināt minimālajām prasībām atbilstoša gaisa kuģa definīciju.
20. Francijas Neatkarīgā trokšņa padome (*ACNUSA*)⁷ aicināja paplašināt minimālajām prasībām atbilstoša gaisa kuģa definīciju, izmantot parametrus, kas patiesi aptver skarto iedzīvotāju izjūtas, izmantot uzlabotu lidostas trokšņa modelēšanu un trokšņa drošu ekspluatācijas sistemātiskāku procedūru, piemēram, nepārtraukta pazeminājuma pieejas.
21. Aeronavigācijas nozare ir īpaši iesaistīta jaunu trokšņa standartu izstrādāšanā *ICAO* tehniskajās darba grupās un koncentrējas uz nepieciešamību apsvērt iespējami konfliktējošu mērķu (piemēram, trokšņa un CO₂ samazināšanas) un standarta attīstības ilgtermiņa perspektīvas savstarpējo saistību, kur standartu noteikšanas ātrumam, neietekmējot konkurenci, jāatbilst tehnoloģiskajām iespējām un flotes vērtībai gaisa kuģa kalpošanas laikā.
22. Visbeidzot, Lidostu reģionu konferences (*Airports Regions Conference*) vietējās iestādes, kuru kompetencē galvenokārt ir zemes izmantojums, uzsvēra savu pieeju no reģiona vides jaudas perspektīvas, tostarp zemes izmantojuma plānošanu, atbilstošu rādītāju izmantošanu, starpniecības procesu un nepieciešamību labāk saskaņot Vides trokšņa direktīvas prasības ar lidostu trokšņa direktīvu (Direktīva 2002/30/EK).
23. Kopumā priekšlikumi ir visumā tuvi viedokļiem, kas pausti apspriešanās kārtā. Oficiālajos priekšlikumos uzsvērs dažādu trokšņa mazināšanas pasākumu savstarpējo saistību, saskaņā ar ko trokšņa ierobežojumi gaisa kuģu ekspluatācijā nav jāizskata kā pirmais un galvenais līdzeklis, taču nepieciešamības gadījumā tie uzskatāmi par svarīgu un papildinošu faktoru, kas pozitīvi ietekmē izmaksu ziņā efektīvāka pasākumu kopumu izveidi. Turklāt, lai kompetento iestāžu rīcībā atkal būtu efektīvs trokšņa mazināšanas instruments, minimālajām prasībām atbilstoša gaisa kuģa definīcija ir padarīta stingrāka.

⁵ Kaut arī šis ir *AEA* paziņojums, šāda nostāja ir visiem gaisa pārvadātājiem, proti, *ERA* (reģionāls), *IACA* (atpūtas) un *ELFAA* (zemo cenu), jo ietekme ir vienāda. Tikai *IACA* varētu būt relatīvi vairāk nakts lidojumu.

⁶ Starptautiskajā Lidostu padomē (*ACI*) ir īpaša darba grupa, kas risina šo jautājumu.

⁷ *ACNUSA* (kopā ar savu māsas organizāciju *Walloon*) ir unikāls forums, kas neatkarīgi no iestādēm un lidostām padomdevēja statusā atbild par trokšņa izraisītajiem traucējumiem.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Zinātnes nozares un specializācijas jomas

24. Ir veikts vispārīgs konteksta pētījums, lai sniegtu kvantitatīvu un kvalitatīvu šī pārskata ietekmes analīzi. Turklāt *Eurocontrol* ir sniegusi jaunāku un sīkāku informāciju par lidojumu skaitu, ko veikuši minimālajām prasībām atbilstoši gaisa kuģi.

Izmantotās metodes

25. Konsultants organizēja intensīvas apspriešanās, galvenokārt iztaujājot dažādas ieinteresētās personas, kā arī veica dokumentu izpēti. Turklāt *Eurocontrol* sniedza jaunāko informāciju no atbilstošajām datu noliktavām.

Saņemto un izmantoto atzinumu kopsavilkums

26. Galvenie secinājumi liecināja, ka direktīva nebija tik efektīvs līdzeklis lēmumu pieņemšanas procesa saskaņošanai, kā cerēts, lai gan par tās vērtību uzskata starptautiska līmeņa domstarpību izbeigšanu⁸ un jaunas ES kompetences ieviešanu ekspluatācijas ierobežojumu jomā. Bija nepieciešams atjaunināt direktīvu, lai ņemtu vērā flotes sastāvu, kas pastāvīgi attīstās, stiprinātu saikni starp dažādajiem līdzsvarotās pieejas elementiem un ieviestu jaunus juridiskus instrumentus attiecībā uz trokšņa kontroli, piemēram, Vides trokšņa direktīvu (Direktīva 2002/49/EK), jaunus trokšņa standartus vai Eiropas vienotās gaisa telpas izpildes regulējumu.

Ekspertu atzinumu publiskošanai izmantotie līdzekļi

27. Pilns ziņojums par pētījumu ir publicēts Mobilitātes un transporta ĢD tīmekļa vietnē.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

- **Ierosinātās rīcības kopsavilkums**

28. Priekšlikums ievieš jaunu regulu, lai aizstātu Direktīvu 2002/30/EK. Šī regula precizē un papildina minētās direktīvas prasības.
1. Precizēti mērķi, lai uzsvērtu saikni ar citiem līdzsvarotās pieejas elementiem, un citi instrumenti, lai kontrolētu gaisa satiksmes radīto troksni.
 2. Pienākumu sadalījuma definējums.
 3. Vispārējo ar trokšņa kontroli saistīto prasību saraksts.
 4. Sīkāka trokšņa novērtējuma procesa nodrošināšana.
 5. Ieinteresēto personu saraksts, ar kurām jāveic apspriešanās.
 6. Datu un metožu saskaņošana.

⁸ ICAO ietvaros Eiropas valstīm tika draudēts ar oficiālu sūdzības procedūru.

7. Paziņošanas un ieviešanas prasību detalizēšana.
8. Atļauja komitoloģijai atsauci uz trokšņa standartiem pielāgot jaunajam tehnoloģiskam progresam.
9. Atbalsta sniegšana kompetentajām iestādēm.

- **Juridiskais pamats**

Priekšlikuma pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts.

- **Subsidiaritātes princips**

29. Subsidiaritātes principu piemēro tiktāl, ciktāl priekšlikums nav Savienības ekskluzīvā kompetencē. Dalībvalstis vienas nevar sekmīgi sasniegt priekšlikuma mērķus.
30. Eiropas mērķi būs labāk sasniedzami ar Eiropas Savienības rīcību turpmāk minēto iemeslu dēļ.
31. Saskaņota pieeja ar troksni saistītiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kas ir daļa no Eiropas lidostu trokšņa kontroles procesa, veicina aviopārvadājumu vides rādītāju uzlabošanu un veido paredzamāku darbības vidi aviosabiedrībām un lidostu operatoriem. Turklāt saskaņotajai novērtējuma metodei būtu jāsamazina neobjektivitātes risks lidostu vai aviosabiedrību konkurencē un nelikumīgas rīcības ieviešanas risks, kas var ietekmēt ne tikai konkrētas lidostas jaudu, bet arī aviācijas tīkla efektivitāti kopumā.
32. Šāda pieeja izmaksu ziņā efektīvāk risina vides problēmas lidostu apkārtnē un ļauj izvairīties no dažādu trokšņa prasību sadrumstalotības, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem, kuri principā darbojas starptautiskā tīklā.

- **Proporcionalitātes princips**

33. Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu. Lai arī regula stingri saskaņo izmantojamo metodi, tā ļauj dalībvalstīm ņemt vērā lidostām raksturīgās situācijas, lai izstrādātu atbilstošus risinājumus trokšņa problēmām katrā lidostā. Priekšlikumi neierobežo vēlamos vides mērķus vai konkrētus veiktos pasākumus.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

34. Ierosinātais juridiskais instruments: regula.
35. Citi instrumenti nebūtu piemēroti šādu iemeslu dēļ:
 - regula attiecas uz trokšņu novērtēšanas metodi; tikai regula nodrošina pilnīgu šīs metodes saskaņošanu;
 - piedāvātā novērtēšanas metode ir pietiekami elastīga, lai atbilstu katras lidostas situācijai, un tā neierobežo vēlamu aizsardzības līmeni, ko dalībvalstis vēlas nodrošināt saviem iedzīvotājiem, vai konkrētu izmaksu ziņā efektīvāko pasākumu atlasī.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

36. Priekšlikums papildus neietekmē Eiropas budžetu. Izmaksas, kas attiecas uz pārbaudes tiesībām, neietver papildu izmaksas salīdzinājumā ar pašreizējo finansiālo slogu, ko rada pastāvošo tiesību aktu īstenošanas uzraudzība, tostarp atlīdzinājums par komitejas sanāksmēm. Datu bāzes saistībā ar trokšņa līmeņa sertifikācijas informāciju jau pastāv. Priekšlikums ievieš formālāku atsauci, nodrošinot datu kvalitāti un garantējot ieinteresēto pušu piekļuvi. Visbeidzot, šis priekšlikums ar saistītajiem budžetiem ir neatņemama daļa darbam saistībā ar trokšņa kontroli, kas jau ir uzsākts citās sfērās, piemēram, *ICAO* stingrāku trokšņa līmeņa prasību izstrāde, Eiropas vienotā gaisa telpa vai *SESAR*.

5. PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Eiropas Ekonomikas zona**

37. Ierosinātais tiesību akts ir saistīts ar jautājumu, kas skar Eiropas Ekonomikas zonu, un tādēļ tas jāattiecina uz EEZ.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu

Eiropas Parlaments un Padome,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru⁴,

tā kā:

- (1) Kopējās transporta politikas galvenais mērķis ir ilgtspējīga attīstība. Tas prasa integrētu pieeju, kas vērsta uz to, lai nodrošinātu gan efektīvu Savienības transporta sistēmu darbību, gan vides aizsardzību.
- (2) Gaisa transporta ilgtspējīga attīstība rada vajadzību pēc tādu pasākumu ieviešanas, kuru mērķis ir samazināt troksni, ko lidostās izraisa gaisa kuģi ar konkrētām trokšņa problēmām. Liels ES iedzīvotāju skaits ir pakļauts augstam trokšņa līmenim, kas var atstāt negatīvu ietekmi uz veselību.
- (3) Pēc tam, kad saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīvu 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni⁵, un Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīvu 2006/93/EK par to gaisa kuģu ekspluatācijas regulēšanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988. gads) 1. sējuma 3. nodaļas II daļa⁶, notika atbrīvošanās no gaisa kuģiem, kuri rada salīdzinoši vislielāko troksni, ir nepieciešami jauni un uzlaboti pasākumi, kas ļautu iestādēm

¹ OV C , , . lpp.

² OV C , , . lpp.

³ OV C , , . lpp.

⁴ OV C , , . lpp.

⁵ OV L85, 28.3.2002, 40. lpp.

⁶ OV L 374, 27.12.2006; 1. lpp.

risināt trokšņaināko gaisa kuģu problēmu, lai veicinātu trokšņa līmeņa pazemināšanu ap Savienības lidostām trokšņa kontroles līdzsvarotās pieejas starptautiskas struktūras ietvaros.

- (4) Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Rezolūcija A33/7 ievieš “līdzsvarotas pieejas” jēdzienu, attiecinot to uz trokšņa kontroli, un nosaka saskaņotu metodi gaisa kuģu radītā trokšņa problēmu risināšanai. *ICAO* “līdzsvarotajai pieejai” jākalpo par pamatu aviācijas kā starptautiskas nozares trokšņa reglamentēšanai. Līdzsvarotā pieeja atzīst līdzšinējo attiecīgo likumīgo saistību, pastāvošo nolīgumu, spēkā esošo likumu un izstrādāto politiku vērtību un to neskar. Ar starptautiskajiem noteikumiem par līdzsvaroto pieeju šajā regulā būtu ievērojami jāsamazinās starptautisku domstarpību riskam gadījumā, ja trešo valstu pārvadātājus var ietekmēt ekspluatācijas ierobežojumi, kas saistīti ar troksni.
- (5) Komisijas ziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam par ekspluatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni ES lidostās⁷, norādīja uz nepieciešamību direktīvas tekstā precizēt ieinteresēto pušu pienākumus un tiesības trokšņa novērtēšanas procesa laikā, lai nodrošinātu izmaksu ziņā efektīvāko pasākumu īstenošanu trokšņa mazināšanas mērķu sasniegšanai.
- (6) Dalībvalstīm ieviešot ekspluatācijas ierobežojumus Savienības lidostās katrā atsevišķā gadījumā, vienlaikus ierobežojot jaudu, var veicināt trokšņa līmeņa pazemināšanos lidostu tuvumā. Taču tādējādi iespējams kropļot konkurenci vai kavēt Savienības aviācijas tīkla kopējo efektivitāti, neefektīvi izmantojot esošo jaudu. Tā kā dalībvalstis šos mērķus nevar pietiekami sekmīgi sasniegt un tā kā tādējādi tos var efektīvāk sasniegt Savienības līmenī, pamatojoties uz saskaņotiem noteikumiem par ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu, kas ir daļa no trokšņa kontroles procesa, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai. Šāda saskaņota metode neparedz trokšņa kvalitātes mērķus, kas vēl joprojām ir atkarīgi no Direktīvas 2002/49/EK vai citiem Eiropas, valstu vai vietējiem noteikumiem, un neskar konkrētu pasākumu izvēli.
- (7) Tā kā trokšņa novērtēšanai jānotiek regulāri, šādai novērtēšanai būtu jārada tikai papildu trokšņa mazināšanas pasākumi, ja ar pašreizējo trokšņa mazināšanas pasākumu kopumu nav iespējams sasniegt trokšņa mazināšanas mērķus.
- (8) Ja, salīdzinot visas izmaksas un ieguvumus, ar izmaksu un ieguvumu analīzi var iegūt kopējās finansiālās labklājības ietekmes rādītāju, izmaksu efektivitātes novērtējums ir vērsts uz konkrēta mērķa sasniegšanu visrentablākajā veidā, salīdzinot tikai izmaksas.
- (9) Trokšņa mazināšanas pasākumu atlikšana ir svarīga, lai izvairītos no nevēlamām sekām attiecībā uz aviācijas drošību, lidostas jaudu un konkurenci. Lai gan pārsūdzēšanas procedūra pret ekspluatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni, var attiekties uz trokšņa mazināšanas mērķiem, novērtēšanas metodēm un izmaksu ziņā efektīvu pasākumu izvēli, pārsūdzēšana var neatlikt to īstenošanu. Tāpēc Komisijai vēl pirms pasākumu īstenošanas jāspēj izmantot pārbaudes tiesības un

⁷ COM(2008)66.

apturēt pasākumus, par kuriem uzskata, ka tie radīs nevēlamas vai neatgriezeniskas sekas. Ir atzīts, ka atlikšana jāparedz uz ierobežotu laiku.

- (10) Trokšņa novērtēšanai būtu jāpapildina esošā pieejamā informācija un jānodrošina šādas informācijas uzticamība un pieejamība kompetentajām iestādēm un ieinteresētajām personām. Kompetentajām iestādēm jāievieš nepieciešamie uzraudzības un īstenošanas instrumenti.
- (11) Ir atzīts, ka dalībvalstis ir pieņēmušas lēmumu par ekspluatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni, saskaņā ar valstu tiesību aktiem, pamatojoties uz valstiski atzītām trokšņa mazināšanas metodēm, kas var (vēl) nebūt pilnīgi atbilstošas metodei, kā aprakstīts autoritatīvajā Eiropas Civilās aviācijas konferences ziņojuma dokumentā Nr. 29 “Standartmetode trokšņa kontūru aprēķināšanai ap pasažieru lidostām”, un kas var neizmantot starptautiski atzītu informāciju par gaisa kuģa radīto troksni. Tomēr ekspluatācijas ierobežojumu efektivitāte un atbilstoša rīcības plāna efektivitāte, uz ko attiecas ierobežojumi, jāvērtē saskaņā ar metodēm, kas noteiktas *ECAC* dokumentā Nr. 29, un saskaņā ar *ICAO* līdzsvaroto pieeju. Tādējādi, lai panāktu pilnīgu atbilstību *ECAC* dokumentam Nr. 29, dalībvalstīm jāpielāgo ekspluatācijas ierobežojumu novērtējumi savos valstu tiesību aktos.
- (12) Ar troksni saistītas informācijas centralizācija būtiski samazinātu gaisa kuģu ekspluatantu un lidostu operatoru administratīvo slogu. Šādu informāciju pašlaik sniedz un pārvalda atsevišķu lidostu līmenī. Ekspluatācijas nolūkā šie dati jānodod lidostu rīcībā. Ir svarīgi izmantot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (aģentūras) datu bāzi attiecībā uz gaisa kuģa radītā trokšņa sertifikāciju kā apstiprināšanas instrumentu un Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas (*Eurocontrol*) datus par individuālajiem lidojumiem. Šādus datus šobrīd jau sistemātiski pieprasa centrālās gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības nolūkos, taču tie ir jānorāda arī šīs regulas un gaisa satiksmes pārvaldības darbības uzlabošanas regulējuma nolūkos. Ērtai piekļuvei apstiprinātiem modelēšanas datiem būtu jāuzlabo atsevišķu lidostu trokšņa kontūru kartēšana un stratēģiskā kartēšana politisku lēmumu atbalstam.
- (13) Lai atspoguļotu dzinēja un gaisa kuģa korpusa nepārtrauktu tehnoloģisko progresu un metodes, ko izmanto, lai kartētu trokšņa kontūras, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz trokšņa standartu regulāru atjaunināšanu gaisa kuģiem, kas minēti šajā regulā un norādīti saistītajās sertificēšanas metodēs, minimālajām prasībām atbilstoša gaisa kuģa un civilā gaisa kuģa definīcijas attiecīgu grozīšanu un atsauces atjaunošanu trokšņa kontūru aprēķināšanas metodei. Īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētus aktus, būtu jānodrošina, lai attiecīgos dokumentus vienlaikus, savlaicīgi un atbilstīgi nosūtītu Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (14) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu.⁸

⁸ OV L 55, 28.2.2011, 13. lpp.

- (15) Konsultēšanas procedūra jāizmanto, pieņemot īstenošanas lēmumus attiecībā uz to, vai dalībvalstis, kas plāno ieviest ekspluatācijas ierobežojumus, var turpināt ieviešanu, ja Komisija ir atlikusi ekspluatācijas ierobežojumus, ņemot vērā, ka šiem lēmumiem ir tikai ierobežota darbības joma.
- (16) Ņemot vērā nepieciešamību pēc trokšņa novērtēšanas metodes saskaņotas piemērošanas ES aviācijas tirgū, šajā regulā izklāstīti kopīgi noteikumi attiecībā uz ekspluatācijas ierobežojumiem trokšņa dēļ. Tādēļ Direktīva 2002/30/EK ir jāatceļ.

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets, mērķis un darbības joma

1. Šī regula paredz noteikumus par saskaņotiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni, katrai lidostai, lai atbilstoši līdzsvarotai pieejai palīdzētu veicināt trokšņa līmeņa pazemināšanu un lai ierobežotu vai samazinātu to cilvēku skaitu, kurus būtiski skar gaisa kuģu trokšņa kaitīgā ietekme.
2. Šīs regulas mērķi ir:
 - (a) veicināt konkrētu vides trokšņa mazināšanas mērķu sasniegšanu, kā tas noteikts Savienības, valstu un vietējos noteikumos, un novērtēt to savstarpējo saistību ar citiem vides mērķiem atsevišķu lidostu līmenī;
 - (b) saskaņā ar līdzsvaroto pieeju ļaut izvēlēties izmaksu ziņā efektīvākos trokšņa mazināšanas pasākumus, lai sasniegtu lidostu un gaisa satiksmes pārvaldības tīkla jaudas ilgtspējīgu attīstību “no izejas līdz izejai” skatījumā.
3. Šo regulu piemēro gaisa kuģiem, ko izmanto civilajā aviācijā.

To nepiemēro gaisa kuģiem, ko izmanto militārām, muitas, policijas vai līdzīgām darbībām.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā izmantotas šādas definīcijas:

- (1) “lidosta” ir lidosta, kurai ir vairāk nekā 50 000 civilo gaisa kuģu lidojumu kalendārajā gadā (lidojums ir pacelšanās vai nolaišanās), ņemot vērā lidojumu vidējo skaitu vismaz trīs kalendāros gadus pirms trokšņa novērtēšanas;
- (2) “līdzsvarota pieeja” ir metode saskaņā ar kuru pieejamo pasākumu klāsts, proti, gaisa kuģu izraisītā trokšņa samazināšana tā rašanās vietā, zemes izmantošanas plānošana un pārvaldība, trokšņa mazināšanas procedūras un ekspluatācijas ierobežojumi, ir atbilstīgi aplūkots, risinot trokšņa problēmu izmaksu ziņā efektīvākajā veidā katrā lidostā atsevišķi;

- (3) “gaisa kuģis” ir fiksētu spārnu gaisa kuģis ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 34 000 kg vai lielāku, vai ar sertificētu maksimālo iekšējo aprīkojumu attiecīgajam gaisa kuģa veidam, kas sastāv no vairāk nekā 19 pasažieru sēdvietām, izņemot sēdvietas, kas paredzētas vienīgi gaisa kuģa apkalpei;
- (4) “minimālajām prasībām atbilstošs gaisa kuģis” ir civilais gaisa kuģis, kas atbilst Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (Čikāgas konvencijas) 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļā izklāstītajiem sertifikācijas ierobežojumiem ar kumulatīvo starpību, kas mazāka par *10EPNdB* (efektīvi uztverams troksnis decibelos), kur kumulatīvā starpība ir skaitlis, kas izteikts *EPNdB* un iegūts, saskaitot atsevišķās starpības (t.i., starpības starp sertificēto trokšņa līmeni un maksimāli pieļaujamo trokšņa līmeni) katrā no trim trokšņa mērījumu atskaites punktiem, kā noteikts Čikāgas konvencijas 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 4. nodaļā;
- (5) “ar troksni saistīta rīcība” ir jebkurš pasākums, kas ietekmē trokšņa līmeni lidostu tuvumā un uz kuru attiecas *ICAO* līdzsvarotās pieejas principi, tostarp citas neoperatīvas darbības, kas var ietekmēt to cilvēku skaitu, kas pakļauti gaisa kuģu troksnim;
- (6) “ekspluatācijas ierobežojumi” ir ar troksni saistīta rīcība, kas ierobežo vai samazina lidostas optimālās jaudas izmantošanu, tostarp ekspluatācijas ierobežojumi, kas vērsti uz atteikšanos no minimālajām prasībām atbilstošu gaisa kuģu izmantošanas konkrētās lidostās, kā arī daļēja rakstura ekspluatācijas ierobežojumi, kas ietekmē civilo gaisa kuģu ekspluatāciju atkarībā no laika perioda.

3. pants

Kompetentās iestādes

1. Dalībvalstis norīko kompetentās iestādes, kas ir atbildīgas par ekspluatācijas ierobežošanas pasākumu pieņemšanu, kā arī neatkarīgu pārsūdzības iestādi.
2. Kompetentās iestādes un pārsūdzības iestāde nav atkarīga ne no vienas organizācijas, ko varētu ietekmēt ar troksni saistīta rīcība.
3. Dalībvalstis Komisijai dara zināmu 1. punktā minēto norīkoto kompetento iestāžu un pārsūdzības iestādes nosaukumus un adreses.

4. pants

Vispārīgie noteikumi par gaisa kuģu trokšņa kontroli

1. Dalībvalstis paredz līdzsvarotu pieeju gaisa kuģu trokšņa kontrolei. Šajā nolūkā tās:
 - a) novērtē trokšņa līmeni katrā lidostā;
 - b) nosaka vides trokšņa mazināšanas mērķi;

- c) nosaka pasākumus, kas pieejami, lai samazinātu trokšņa ietekmi;
 - d) novērtē pieejamo pasākumu iespējamo efektivitāti izmaksu ziņā;
 - e) izvēlas pasākumus;
 - f) pārredzamā veidā apspriežas ar ieinteresētajām personām par paredzamo rīcību;
 - g) pieņem lēmumu par pasākumiem un nodrošina atbilstošu lēmuma paziņošanu;
 - h) īsteno pasākumus; un
 - i) nodrošina domstarpību izšķiršanu.
2. Dalībvalstis, veicot ar trokšņiem saistītu rīcību, izskata šādu pieejamo pasākumu kopumu, lai noteiktu izmaksu ziņā efektīvāko pasākumu kopumu:
- a) gaisa kuģu izraisītā trokšņa samazināšanas prognozējamā ietekme tā rašanās vietā;
 - b) zemes izmantošanas plānošana un pārvaldība;
 - c) trokšņa mazināšanas procedūras;
 - d) ekspluatācijas ierobežojumi, kas nav pirmais izmantotais līdzeklis.

Pieejamie pasākumi var ietvert atteikšanos no minimālajām prasībām atbilstošu gaisa kuģu izmantošanas, ja to uzskata par nepieciešamu.

3. Izmantojot līdzsvaroto pieeju, dalībvalstis var diferencēt trokšņa mazināšanas pasākumus saskaņā ar gaisa kuģa tipu, izmantoto skrejceļu un/vai aptverto laika grafiku.
4. Neskarot 3. punktu, ekspluatācijas ierobežojumi, kas izpaužas kā atteikšanās no minimālajām prasībām atbilstošu gaisa kuģu izmantošanas lidostas darbībās, neskar civilos zemeskaņas gaisa kuģus, kuru atbilstību Čikāgas konvencijas 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 4. nodaļā minētajiem trokšņa standartiem apliecina sākotnējā vai atkārtota sertifikācija.
5. Pasākumi vai to kopums, kas pieņemti saskaņā ar šo regulu konkrētai lidostai, nav vairāk ierobežojoši kā nepieciešams, lai sasniegtu vides trokšņa mazināšanas mērķus konkrētai lidostai. Ekspluatācijas ierobežojumi ir nediskriminējoši, jo īpaši pamatojoties uz pilsonību, identitāti vai gaisa kuģu ekspluatantu darbību.
6. Pasākumi, kas veikti saskaņā ar šo regulu, dod ieguldījumu “valsts rīcības plānos” attiecībā uz gaisa satiksmes trokšņa emisiju, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK 8. pantā.⁹

⁹ OV L 189, 18.7.2002, 12. lpp.

5. pants

Noteikumi par trokšņa novērtēšanu

1. Saskaņā ar Direktīvas 2002/49/EK prasībām un valsts vai vietējiem noteikumiem kompetentās iestādes regulāri novērtē trokšņa līmeni lidostās, kas atrodas to teritorijā. Kompetentās iestādes var aicināt Komisijas Regulas (EK) Nr. 691/2010 3. pantā minēto darbības izvērtēšanas iestādi sniegt atbalstu.¹⁰
2. Pašreizējā un nākotnes trokšņa līmeņa novērtēšanai kompetentās iestādes izmanto I pielikumā aprakstītās metodes, rādītājus un informāciju.
3. Ja atbilstoši I pielikumam trokšņa līmeņa novērtējumā atklājas, ka ir nepieciešami jauni pasākumi, lai sasniegtu vai saglabātu trokšņa mazināšanas mērķu līmeni, kompetentās iestādes pienācīgi ņem vērā katra pasākuma veida ieguldījumu saskaņā ar līdzsvaroto pieeju.
4. Kompetentās iestādes nodrošina lidostas operatoru, gaisa kuģu ekspluatantu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju attiecīga līmeņa foruma izveidi tehniskās sadarbības īstenošanai attiecībā uz rīcību, par kuru šie dalībnieki ir atbildīgi, un ņemot vērā savstarpējo saistību starp trokšņa mazināšanas pasākumiem un emisiju samazināšanu. Šī tehniskās sadarbības īstenošanas foruma dalībnieki regulāri apspriežas ar vietējiem iedzīvotājiem vai to pārstāvjiem, kā arī sniedz kompetentajām iestādēm tehnisku informāciju un padomus trokšņa mazināšanas pasākumu veikšanai.
5. Kompetentās iestādes novērtē jauno pasākumu efektivitāti izmaksu ziņā, kā minēts 3. pantā, saskaņā ar II pielikumu. Spēkā esošo pasākumu nenozīmīgus tehniskus grozījumus, kas būtiski neietekmē jaudu vai darbības, neuzskata par jauniem ekspluatācijas ierobežojumiem.
6. Kompetentās iestādes savlaicīgi un pēc būtības organizē apspriešanos ar ieinteresētajām personām, nodrošinot atklātību un pārredzamību attiecībā uz datu un skaitļošanas metodēm. Pirms jaunu pasākumu pieņemšanas ieinteresētajām pusēm ir vismaz trīs mēneši laika, lai sniegtu komentārus. Ieinteresētajām pusēm jāietver vismaz:
 - (a) to vietējo iedzīvotāju pārstāvji, kuri dzīvo lidostu apkārtnē un kurus ietekmē gaisa satiksmes troksnis;
 - (b) attiecīgie lidostu operatori;
 - (c) to gaisa kuģu ekspluatantu pārstāvji, kurus var ietekmēt ar troksni saistīta rīcība;
 - (d) atbilstošie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
 - (e) tīkla pārvaldnieks, kā noteikts Komisijas Regulā Nr. 677/2011.11

¹⁰ OV L 201, 3.8.2010, 1. lpp.

¹¹ OV L 185, 15.7.2011, 1. lpp.

7. Kompetentās iestādes nodrošina trokšņa mazināšanas pasākumu īstenošanas pēcpārbaudi un uzraudzību un attiecīgi rīkojas. Tās nodrošina, ka visa atbilstošā informācija tiek regulāri sniegta vietējiem iedzīvotājiem, kas dzīvo lidostu apkārtnē.

6. pants

Informācija par gaisa kuģu radīto troksni

1. Lēmumi par tiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni, ir pieņemti, pamatojoties uz gaisa kuģu radīto troksni, kā noteikts sertifikācijas procedūrā, kas īstenota saskaņā ar Čikāgas konvencijas 2008. gada jūlija piektā izdevuma 16. pielikuma 1. sējumu.
2. Pēc Komisijas pieprasījuma gaisa kuģu ekspluatantiem jādara zināma šāda informācija par tā gaisa kuģa trokšņa līmeni, kas izmanto Savienības lidostas:
 - (a) gaisa kuģa astes numurs;
 - (b) izmantotā gaisa kuģa radītā trokšņa sertifikāts vai sertifikāti kopā ar saistīto faktisko maksimālo pacelšanās masu;
 - (c) gaisa kuģa jebkura modifikācija, kas ietekmē tā radīto troksni;
 - (d) gaisa kuģa trokšņa un veiktspējas informācija trokšņa modelēšanai.

Gaisa kuģu ekspluatanti paziņo izmantoto gaisa kuģa radītā trokšņa sertifikātu un astes numuru attiecībā uz katru lidojumu, izmantojot Savienības lidostu.

Datus sniedz bez maksas, vajadzības gadījumā elektroniski, Komisijas norādītā formātā.

3. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008 6. panta 1. punktu aģentūra pārbauda gaisa kuģa trokšņa un veiktspējas datus modelēšanas nolūkiem.¹²
4. Datus glabā centrālajā datu bāzē un tiem operatīvos nolūkos ir jābūt pieejamiem kompetentajām iestādēm, gaisa kuģu ekspluatantiem, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un lidostu operatoriem.

7. pants

Noteikumi par ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu

1. Sešus mēnešus pirms ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanas kompetentās iestādes sniedz dalībvalstīm, Komisijai un attiecīgajām ieinteresētajām pusēm paziņojumu, šim sešu mēnešu periodam beidzoties, vismaz divus mēnešus pirms tam, kad

¹² OV L 79, 19.3.2008, 1. lpp.

konkrētai lidostai attiecīgajā plānošanas periodā noteikta laika nišu parametru koordinēšana, kā noteikts Padomes Regulas EEK Nr. 95/93¹³ 2. panta m) punktā.

2. Pēc tam, kad saskaņā ar 5. pantu veikts novērtējums, paziņojumam par šo lēmumu pievieno rakstisku ziņojumu, paskaidrojot iemeslus ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanai, lidostas vides aizsardzības mērķi, mērķa sasniegšanai apsvērtos pasākumus un dažādu pasākumu iespējamo izmaksu lietderības novērtējumu, tostarp, ja vajadzīgs, to pārrobežu ietekmi.
3. Ja ekspluatācijas ierobežojumi attiecas uz atteikšanos izmantot minimālajām prasībām atbilstošu gaisa kuģi lidostā, sešus mēnešus pēc paziņojuma nav atļauti nekādi jauni pakalpojumi, izmantojot minimālajām prasībām atbilstošus gaisa kuģus šajā lidostā. Kompetentās iestādes lemj par ikgadējo likmi attiecībā uz konkrētās lidostas attiecīgo gaisa pārvadātāju flotes minimālajām prasībām atbilstošu gaisa kuģu atsaukšanu, ņemot vērā gaisa kuģu vecumu un flotes kopējo sastāvu. Neskarot 4. panta 3. punktu, šī likme nav lielāka par 20 % no attiecīgā operatora flotes minimālajām prasībām atbilstošajiem gaisa kuģiem, kas apkalpo konkrēto lidostu.
4. Jebkuras pārsūdzības par spriedumiem attiecībā uz ekspluatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni, īsteno saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

8. pants

Jaunattīstības valstis

1. Kompetentās iestādes var atbrīvot no ekspluatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni, minimālajām prasībām atbilstošus gaisa kuģus, kas reģistrēti jaunattīstības valstīs, ja:
 - (a) šādiem gaisa kuģiem ir piešķirts trokšņa līmeņa sertifikāts saskaņā ar standartiem, kas noteikti Čikāgas konvencijas 16. pielikuma 1. sējuma 3. nodaļā;
 - (b) šādi gaisa kuģi tika izmantoti Savienībā piecus gadus pirms šīs regulas stāšanās spēkā, bija ietverti attiecīgās jaunattīstības valsts reģistrā un ja tos turpina izmantot fiziska vai juridiska persona, kas reģistrēta konkrētajā valstī.
2. Ja dalībvalsts piešķir atbrīvojumu, kas paredzēts 1. punktā, tā par piešķirtajiem atbrīvojumiem nekavējoties informē pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes un Komisiju.

9. pants

Atbrīvojumi izņēmuma rakstura gaisa pārvadājumiem

Katrā atsevišķā gadījumā kompetentās iestādes lidostās, kas atrodas to teritorijā, var atļaut atsevišķus lidojumus, kuros izmanto minimālajām prasībām atbilstošus gaisa kuģus, bet ko nedrīkstētu veikt, ievērojot šīs regulas noteikumus.

¹³ OV L 14 22.01.1993.

Šādu atbrīvojumu attiecina tikai uz:

- (a) tiem gaisa kuģiem, kuru individuālajiem pārvadājumiem ir tāds ārkārtējs raksturs, ka nebūtu saprātīgi nepiešķirt īslaicīgu atbrīvojumu;
- (b) gaisa kuģiem lidojumos, kas nedod ieņēmumus, pārveidošanas, remonta vai ekspluatācijas nolūkā.

10. pants

Pārbaudes tiesības

1. Pēc dalībvalsts lūguma vai savas iniciatīvas un neskarot uzsāktu pārsūdzības procedūru, Komisija var pārbaudīt lēmumu par ekspluatācijas ierobežojumu pirms tā īstenošanas. Ja Komisija atklāj, ka lēmums neatbilst šajā regulā noteiktajām prasībām vai citā veidā ir pretrunā Savienības tiesībām, tā var atlikt lēmumu.
2. Kompetentās iestādes sniedz Komisijai informāciju, kas apliecina atbilstību šai regulai.
3. Komisija saskaņā ar konsultatīvo procedūru, kas aprakstīta 13. panta 2. punktā, jo īpaši ņemot vērā II pielikuma kritērijus, pieņem lēmumu, vai attiecīgā kompetentā iestāde var turpināt ieviest ekspluatācijas ierobežojumus. Komisija savu lēmumu paziņo Padomei un attiecīgajai dalībvalstij.
4. Ja sešu mēnešu laikā pēc 2. punktā minētās informācijas saņemšanas Komisija nav pieņēmusi lēmumu, kompetentā iestāde var piemērot plānoto lēmumu par ekspluatācijas ierobežojumu.

11. pants

Deleģētie akti

Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 12. pantu pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz:

- (a) 2. panta 3. punktā minētā gaisa kuģa un 2. panta 4. punktā minētā minimālajām prasībām atbilstoša gaisa kuģa definīciju grozījumiem;
- (b) 4. un 8. pantā paredzēto trokšņa līmeņa sertifikācijas standartu un 6. panta 1. punktā paredzētās sertifikācijas procedūras grozījumiem un papildinājumiem;
- (c) I pielikumā minētās metodes un tehniskā ziņojuma grozījumiem.

12. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Komisijai piešķir pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Šīs regulas 11. pantā minētās pilnvaras deleģē uz nenoteiktu laiku, sākot no dienas, kad spēkā stājas šī regula.
3. Eiropas Parlaments vai Padome var atsaukt 11. pantā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar atsaukšanu izbeidz minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģējumu. Tas stājas spēkā dienu pēc lēmuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā noteikts. Tas neietekmē neviena jau spēkā esoša deleģētā tiesību akta derīgumu.
4. Līdzko Komisija ir pieņēmusi deleģēto aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Deleģētais akts, kas pieņemts saskaņā ar 11. pantu, stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome divu mēnešu laikā pēc minētā akta paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei nav cēlušies iebildumus vai ja pirms minētā termiņa beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju, ka necels iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes ierosmes minēto termiņu pagarina par diviem mēnešiem.

13. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008 25. pantu.¹⁴

Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.
3. Ja komitejas atzinums ir jāsaņem rakstiskā procedūrā, šādu procedūru beidz bez rezultāta, ja atzinuma sniegšanai noteiktajā termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas locekļi ar vienkāršu balsu vairākumu.

14. pants

Informācija un pārskatīšana

Dalībvalstis pēc pieprasījuma iesniedz Komisijai informāciju par šīs regulas piemērošanu.

Ne vēlāk kā piecus gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas piemērošanu.

Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno priekšlikumus par regulas pārskatīšanu.

¹⁴ OV L 293, 31.10.2008, 3. lpp.

15. pants

Atcelšana

Direktīvu 2002/30/EK atceļ no dienas, kad stājas spēkā šī regula.

16. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

I PIELIKUMS

Trokšņa līmeņa novērtēšana lidostā

Metodoloģija

1. Kompetentās iestādes izmantos trokšņa novērtēšanas metodes, kas ir izstrādātas saskaņā ar ECAC ziņojuma dokumenta Nr. 29 "Ziņojums par standartmetodi trokšņa kontūru aprēķināšanai ap pasažieru lidostām" 3. izdevumu.

Rādītāji

1. Gaisa satiksmes trokšņa ietekmi raksturo vismaz attiecībā uz trokšņa rādītājiem L_{den} un L_{night} , kas ir noteikti un aprēķināti saskaņā ar Direktīvas 2002/49/EK I pielikumu.
2. Kompetentās iestādes var izmantot papildu trokšņu rādītājus, kas zinātniski pamatoti atspoguļo gaisa satiksmes trokšņa radīto kairinājumu.

Trokšņa pārvaldības informācija:

1. Pašreizējā uzskaitē

- 1.1 Lidostas apraksts, tostarp informācija par tās lielumu, atrašanās vietu, apkārtni, gaisa satiksmes apjomu un pārsegumu.
- 1.2 Vides ilgtspējas mērķu apraksts lidostas un attiecīgās dalībvalsts kontekstā. Tas ietver lidostas gaisa satiksmes trokšņa līmeņa mērķu aprakstu.
- 1.3 Sīka informācija par trokšņa kontūrām kārtējam gadam un iepriekšējiem gadiem, tostarp to cilvēku skaita novērtējums, kurus ietekmējis gaisa kuģu izraisītais troksnis.
- 1.4 To esošo un plānoto pasākumu apraksts gaisa satiksmes radītā trokšņa kontrolei, kas jau ieviesti, izmantojot līdzsvaroto pieeju, un to ietekme un ieguldījums attiecībā uz trokšņa līmeni, kas ietvers:

1.4.1. samazināšanai rašanās vietā:

- gaisa kuģu flotes attīstība un tehnoloģiskie uzlabojumi;
- īpaši flotes modernizācijas plāni;

1.4.2. zemes izmantošanas plānošanai un pārvaldībai:

- ieviestie plānošanas instrumenti, piemēram, vispārēja plānošana vai trokšņa zonēšana;
- ieviestie ietekmes mazināšanas pasākumi, piemēram, būvniecības noteikumi, trokšņa izolācijas programmas vai pasākumi paaugstināta riska teritorijas zemes izmantošanas mazināšanai;
- apspriešanās par zemes izmantošanas pasākumiem;
- izplatības pēcpārbaude;

1.4.3. pasākumiem trokšņu mazināšanai, ja vien šie pasākumi neierobežo lidostas jaudu:

- ieteicamo skrejceļu izmantošana;
- ar troksni saistīto ieteicamo maršrutu izmantošana;
- pacelšanās un nolaišanās trokšņa mazināšanas procedūru izmantošana;
- norāde par to, cik lielā mērā šie pasākumi ir reglamentēti saskaņā ar vides rādītājiem, kas minēti Komisijas Regulas (ES) Nr. 691/2010 I pielikumā;

1.4.4. ekspluatācijas ierobežojumiem:

- starptautisku ierobežojumu, piemēram, kapitalizācijas noteikumu par kustībām vai trokšņa kvotu izmantošana;
- finanšu instrumenti, piemēram, ar troksni saistītas lidostu nodevas;
- gaisa kuģa raksturīgu ierobežojumu izmantošana, piemēram, atteikšanās no minimālajām prasībām atbilstošu gaisa kuģu izmantošanas;
- daļēju ierobežojumu izmantošana, nodalot dienā piemērojamus un naktī piemērojamus pasākumus.

2. Prognoze bez jaunu pasākumu piemērošanas

- 2.1 Jau apstiprinātās un lidostu plānotās pilnveides (ja tāda ir) apraksts, piemēram, palielināta jauda, skrejceļa un/vai termināla paplašināšana un paredzētā turpmākā satiksmes kombinācija un prognozētā izaugsme.
- 2.2 Lidostas jaudas palielināšanas gadījumā priekšrocības, ko sniedz šī papildu jauda plašākā aviācijas tīklā un reģionā.
- 2.3 Trokšņa līmeņa ietekmes apraksts bez turpmākajiem pasākumiem un to pasākumu apraksts, kas jau ir ieplānoti šo trokšņa ietekmes mazināšanai šajā pašā periodā.
- 2.4 Prognozēt trokšņa kontūras — tostarp to cilvēku skaita novērtējumu, kurus, ļoti iespējams, ietekmēs gaisa kuģu izraisītais troksnis — izšķirt starp izbūvētajiem un jaunbūvējamiem dzīvojamajiem rajoniem.
- 2.5 Seku un iespējamo izmaksu novērtēšana, ja netiek veikta rīcība, lai mazinātu aizvien pieaugošo trokšņa ietekmi, ja tāda ir sagaidāma.

3. Papildpasākumu izvērtēšana

- 3.1 Pieejamo papildpasākumu noteikšana un norāde uz galvenajiem iemesliem attiecībā uz to izvēli. To pasākumu apraksts, kas izvēlēti turpmākajai analīzei, un informācija par izmaksu efektivitātes analīzes rezultātiem, jo īpaši pasākumu ieviešanas izmaksas, to cilvēku skaits, kuri gūs labumu, un termiņš; konkrētu pasākumu kopējās efektivitātes novērtēšana.

- 3.2 Pārskats par iespējamo piedāvāto pasākumu ietekmi vides aizsardzības un konkurences jomā uz citām lidostām, gaisa pārvadātājiem un citām ieinteresētajām pusēm.
- 3.3 Izdarītās izvēles pamatojums.
- 3.4 Netehniskais kopsavilkums.

II PIELIKUMS

Ar troksni saistītu ekspluatācijas ierobežojumu izmaksu efektivitātes novērtēšana

Plānoto ekspluatācijas ierobežojumu izmaksu efektivitāti novērtēs, pienācīgi ņemot vērā šādus elementus, cik iespējams skaitliskā izteiksmē:

- 1) sagaidāmie ar troksni saistītie ieguvumi no plānotajiem pasākumiem gan pašlaik, gan nākotnē;
- 2) aviācijas darbību drošība, tostarp trešās puses risks;
- 3) lidostas jauda;
- 4) ietekme uz Eiropas aviācijas tīklu.

Papildus iepriekš minētajiem kompetentās iestādes var ņemt vērā šādus faktoros:

- 1) to vietējo iedzīvotāju veselība un drošība, kuri dzīvo lidostas apkārtnē;
- 2) vides ilgtspēja, tostarp trokšņa un emisiju savstarpējā saistība;
- 3) tieša, netieša un katalītiska ietekme uz nodarbinātību.