

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 598/2014****(2014. gada 16. aprīlis)****par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu**

Eiropas Parlaments un Eiropas Savienības Padome,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru <sup>(3)</sup>,

tā kā:

- (1) Kopējās transporta politikas būtisks 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 trokšņa ietekmi, ko Savienības lidostās izraisa gaisa kuģi. Ar minētajiem pasākumiem būtu jāuzlabo trokšņa klimats ap Savienības lidostām, lai saglabātu vai palielinātu tuvumā esošo iedzīvotāju dzīves kvalitāti un sekmētu aviācijas darbību un dzīvojamo rajonu savietojamību, jo īpaši saistībā ar naktī veiktajiem lidojumiem.
- (3) Ar Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) Rezolūciju A33/7 ievieš "līdzsvarotas pieejas" koncepciju, attiecinot to uz trokšņa pārvaldību (līdzsvarotā pieeja), un nosaka saskaņotu metodi gaisa kuģu radītā trokšņa problēmu risināšanai. Līdzsvarotajai pieejai arī turpmāk vajadzētu būt aviācijas kā starptautiskas nozares trokšņa reglamentēšanas pamatā. Ar līdzsvaroto pieeju atzīst un neskar attiecīgo likumīgo saistību, pastāvošo nolīgumu, spēkā esošo tiesību aktu un izstrādāto politiku vērtību. Iekļaujot šajā regulā līdzsvarotās pieejas starptautiskos noteikumus, būtu ievērojami jāsamazinās starptautisku domstarpību riskam gadījumā, ja trešo valstu pārvadātājus ietekmētu ekspluatācijas ierobežojumi, kas saistīti ar troksni.
- (4) Pēc tam, kad saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/30/EK <sup>(4)</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/93/EK <sup>(5)</sup> notika atteikšanās izmantot gaisa kuģus, kuri rada salīdzinoši vislielāko troksni, ir nepieciešama jauna informācija, kā izmantot ekspluatāciju ierobežojošus pasākumus, kas ļautu iestādēm risināt pašlaik trokšņaināko gaisa kuģu problēmu, lai uzlabotu trokšņa vidi ap Savienības lidostām līdzsvarotās pieejas starptautiskas struktūras satvarā.

<sup>(1)</sup> OV C 181, 21.6.2012., 173. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 277, 13.9.2012., 110. lpp.

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta 2012. gada 12. decembra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2014. gada 24. marta nostāja pirmajā lasījumā (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta). Eiropas Parlamenta 2014. gada 15. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

<sup>(4)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/30/EK (2002. gada 26. marts) par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni (OV L 85, 28.3.2002., 40. lpp.).

<sup>(5)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/93/EK (2006. gada 12. decembris) par to lidaparātu ekspluatācijas regulēšanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 3. nodaļas II daļa (OV L 374, 27.12.2006., 1. lpp.).

- (5) Komisijas 2008. gada 15. februāra ziņojumā "Ekspluatācijas ierobežojumi, kas saistīti ar troksni ES lidostās" norādīts uz nepieciešamību Direktīvas 2002/30/EK tekstā precizēt ieinteresēto pušu atbildību, precīzas tiesības un pienākumus trokšņa novērtēšanas procesa laikā, lai nodrošinātu rentablu pasākumu īstenošanu trokšņa mazināšanas mērķu sasniegšanai attiecībā uz katru lidostu.
- (6) Dalībvalstīm ieviešot ekspluatācijas ierobežojumus Savienības lidostās katrā atsevišķā gadījumā, vienlaikus ierobežojot kapacitāti, var tikt veicināta trokšņa līmeņa pazemināšanās lidostu tuvumā. Taču pastāv iespēja, ka tiek kropļota konkurence vai kavēta Savienības aviācijas tīkla kopējā efektivitāte, tam neefektīvi izmantojot esošo kapacitāti. Ņemot vērā to, ka šīs regulas konkrēto trokšņa mazināšanas mērķi nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, pamatojoties uz saskaņotiem noteikumiem par procesu, ar kuru ievieš ekspluatācijas ierobežojumus, kas ir daļa no trokšņa pārvaldības procesa, to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai. Šāda saskaņota metode neparedz trokšņa kvalitātes mērķus, kas joprojām izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK<sup>(1)</sup> vai citiem attiecīgiem Savienības noteikumiem vai tiesību aktiem katrā dalībvalstī, un neskar konkrētu pasākumu izvēli.
- (7) Šī regula būtu jāpieņem tikai attiecībā uz dalībvalstīm, kurās atrodas lidostas ar vairāk nekā 50 000 civilo gaisa kuģu lidojumu kalendārajā gadā un ja šādā lidostā tiek apsvērta iespēja ieviest tādus ekspluatācijas ierobežojumus, kas saistīti ar troksni.
- (8) Šī regula būtu jāpieņem tikai gaisa kuģiem, ko izmanto civilajā aviācijā. Tā nebūtu jāpieņem tādiem gaisa kuģiem kā militāri gaisa kuģi un gaisa kuģi, kas veic muitas, policijas vai ugunsdzēsības darbības. Turklāt no šīs regulas būtu jāizslēdz dažādas ārkārtas darbības, tādas kā lidojumi, kas paredzēti steidzamām humānām vajadzībām, meklēšanas un glābšanas darbībām ārkārtas situācijās, medicīniskās palīdzības sniegšanai un katastrofu seku likvidēšanai.
- (9) Tā kā trokšņa novērtēšana būtu jāveic regulāri saskaņā ar Direktīvu 2002/49/EK, šādi novērtēšanai būtu jārada papildu trokšņa mazināšanas pasākumi tikai tad, ja ar pašreizējo trokšņa mazināšanas pasākumu kopumu netiek sasniegti trokšņa mazināšanas mērķi, ņemot vērā paredzamo lidostas attīstību. Lidostās, kurās ir konstatēta trokšņa problēma, papildu trokšņa mazināšanas pasākumi būtu jāapzina saskaņā ar līdzsvarotās pieejas metodi. Lai nodrošinātu līdzsvarotās pieejas plašu piemērošanu Savienībā, šo pieeju ieteicams izmantot visos gadījumos, kad atsevišķa attiecīgā dalībvalsts to uzskata par atbilstīgu, pat pārsniedzot šīs regulas darbības jomu. Ekspluatācijas ierobežojumi, kas saistīti ar troksni, būtu jāievieš vienīgi tādā gadījumā, ja citi līdzsvarotās pieejas pasākumi nav pietiekami, lai sasniegtu konkrētos trokšņa mazināšanas mērķus.
- (10) Ja ar izmaksu un ieguvumu analīzi var iegūt kopējās finansiālās labklājības ietekmes rādītāju, salīdzinot visas izmaksas un ieguvumus, izmaksu efektivitātes novērtējums ir vērst uz konkrēta mērķa sasniegšanu visrentablākajā veidā, salīdzinot tikai izmaksas. Šai regulai nebūtu jāliedz dalībvalstīm attiecīgos gadījumos izmantot izmaksu un ieguvumu analīzi.
- (11) Jāatzīst veselības aspektu nozīme attiecībā uz trokšņa problēmām, un tādēļ ir būtiski, lai minētos aspektus pastāvīgi ņemtu vērā visās lidostās, pieņemot lēmumus par trokšņa mazināšanas mērķiem, ievērojot spēkā esošos kopīgos Savienības noteikumus šajā jomā. Tāpēc veselības aspekti būtu jāizvērtē saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par trokšņa ietekmes novērtējumu.
- (12) Trokšņa novērtēšanai būtu jāpamatojas uz visām dalībvalstīm kopīgiem objektīviem un izmērāmiem kritērijiem un būtu jāpapildina esošā pieejamā informācija, piemēram, informācija, kuru iegūst, īstenojot Direktīvu 2002/49/EK. Dalībvalstīm būtu jānodrošina šādas informācijas uzticamība, tās pārredzama ieguve un pieejamība kompetentajām iestādēm un ieinteresētajām personām. Kompetentajām iestādēm būtu jāievieš nepieciešamie monitoringa instrumenti.

(<sup>1</sup>) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.).

- (13) Kompetentajai iestādei, kas ir atbildīga par ekspluatācijas ierobežošanas pasākumu pieņemšanu, vajadzētu būt neatkarīgai no jebkuras organizācijas, kas ir iesaistīta lidostas darbībā, gaisa pārvadājumos, aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā vai to interešu pārstāvēšanā, un no lidostu tuvumā dzīvojošiem iedzīvotājiem. Tas nebūtu jāsaprot kā prasība dalībvalstīm veikt izmaiņas to administratīvajās struktūrās vai lēmumu pieņemšanas procedūrās.
- (14) Tiek 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 varētu vēl nebūt pilnīgi atbilstīgas metodei, kas aprakstīta autoritatīvajā Eiropas Civilās aviācijas konferences ziņojuma dokumentā Nr. 29 "Standartmetode trokšņa kontūru aprēķināšanai ap pasažieru lidostām" (ECAC dokuments Nr. 29), un kas var neizmantot starptautiski atzītu informāciju par gaisa kuģa radīto troksni. Tomēr ar troksni saistītu ekspluatācijas ierobežojumu efektivitāte un iedarbīgums būtu jāizvērtē saskaņā ar metodēm, kas noteiktas ECAC dokumentā Nr. 29, un saskaņā ar līdzsvaroto pieeju. Tādējādi, lai panāktu pilnīgu atbilstību ECAC dokumentam Nr. 29, dalībvalstīm būtu jāpielāgo savos tiesību aktos paredzēto ekspluatācijas ierobežojumu novērtējumi.
- (15) Būtu jāizstrādā jauna un plašāka ekspluatācijas ierobežojumu definīcija nekā Direktīvā 2002/30/EK ietvertā, lai veicinātu to, ka gaisa kuģos un lidlauku iekārtās tiek ieviestas jaunas tehnoloģijas un jaunas ekspluatācijas spējas. Tās piemērošanai nebūtu jā kavē tādu ekspluatācijas pasākumu īstenošana, kas varētu tūlīt mazināt trokšņa ietekmi, būtiski neietekmējot lidostas darbības kapacitāti. Tāpēc šādi pasākumi nebūtu jāuzskata par jauniem ekspluatācijas ierobežojumiem.
- (16) Ar troksni saistītas informācijas centralizācija būtiski samazinātu gan gaisa kuģu, gan lidostu ekspluatantu administratīvo slogu. Šādu informāciju pašlaik sniedz un pārvalda atsevišķu lidostu līmenī. Ekspluatācijas nolūkā minētie dati jānodod gaisa kuģu ekspluatantu un lidostu ekspluatantu rīcībā. Ir svarīgi izmantot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (aģentūras) datubāzi attiecībā uz gaisa kuģa radītā trokšņa sertifikāciju kā apstiprināšanas instrumentu un Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas (Eurocontrol) datus par atsevišķiem lidojumiem. Šādus datus šobrīd jau sistemātiski pieprasa centrālās gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības nolūkos, taču tie pašlaik nav Komisijai vai aģentūrai pieejami, un tie ir jānorāda arī šīs regulas un gaisa satiksmes pārvaldības darbības uzlabošanas regulējuma nolūkos. Ērtai piekļuvei apstiprinātiem modelēšanas datiem, ko nosaka saskaņā ar starptautiski atzītām procedūrām un paraugpraksi, būtu jāuzlabo atsevišķu lidostu trokšņa kontūru kartēšanas kvalitāte politikas lēmumu atbalstam.
- (17) Lai izvairītos no nevēlamām sekām attiecībā uz aviācijas drošību, lidostas kapacitāti un konkurētspēju, Komisijai būtu jāinformē attiecīgā kompetentā iestāde, ja tā konstatē, ka tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanas procesā, kas saistīti ar troksni, nav ievērotas šajā regulā noteiktās prasības. Attiecīgajai kompetentajai iestādei pirms ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanas būtu jāizskata Komisijas sniegtais paziņojums un būtu jāinformē Komisija par saviem nodomiem.
- (18) Lai ņemtu vērā līdzsvaroto pieeju, būtu jāiekļauj noteikums, kas paredzētu iespēju īpašos gadījumos piešķirt atbrīvojumu ekspluatantiem no jaunattīstības trešām valstīm, jo pretējā gadījumā šiem ekspluatantiem tiktu radītas nevajadzīgas grūtības. Norāde uz "jaunattīstības valstīm" ir jāsaprot specifiskajā aviācijas kontekstā, un šo valstu lokā noteikti nav iekļautas visas valstis, uz kurām starptautiskajā kopienā varētu attiecināt šo nosaukumu. Jo īpaši svarīgi ir gādāt par to, lai šādi atbrīvojumi atbilst nediskriminēšanas principam.
- (19) Lai atspoguļotu dzinēja un gaisa kuģa korpusa tehnoloģiju nepārtrauktu tehnoloģisko progresu un metodes, ko izmanto, lai kartētu trokšņa kontūras, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu pieņemt aktus ar nolūku regulāri atjaunināt šajā regulā minētos gaisa kuģu trokšņu standartus un atsauces uz saistītajām sertifikācijas metodēm, vajadzības gadījumā ņemot vērā izmaiņas attiecīgajos ICAO dokumentos, un atjaunināt atsauci uz trokšņa kontūru aprēķināšanas metodi, vajadzības gadījumā ņemot vērā izmaiņas attiecīgajos ICAO dokumentos. Turklāt vajadzības gadījumā, veicot tehniskus atjauninājumus ar deleģētu aktu starpniecību, būtu jāņem vērā arī izmaiņas ECAC dokumentā Nr. 29. Īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētus aktus, būtu jānodrošina, ka visi attiecīgie dokumenti vienlaikus, savlaicīgi un atbilstīgi tiek nosūtīti Eiropas Parlamentam un Padomei.

- (20) Šajā regulā ir ietverta prasība regulāri izvērtēt trokšņa situāciju lidostās, tomēr šāda izvērtēšana nebūt nenozīmē, ka ir jāpieņem jauni ekspluatācijas ierobežojumi, kas saistīti ar troksni, vai ka ir jāpārskata spēkā esošie ierobežojumi. Tādēļ ar šo regulu netiek prasīts pārskatīt tos ar troksni saistītos ekspluatācijas ierobežojumus, kas jau tiek piemēroti regulas spēkā stāšanās dienā, tostarp tos, kas izriet no tiesas lēmumiem vai vietēja līmeņa starpniecības procesiem. Nelielus tehniskus grozījumus pasākumos, ja tiem nav būtiskas ietekmes uz kapacitāti vai darbību, nevajadzētu uzskatīt par jauniem ekspluatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni.
- (21) Gadījumos, kad apspriešanās, ko veic, pirms tiek pieņemti ar troksni saistīti ekspluatācijas ierobežojumi, ir tikusi uzsākta saskaņā ar Direktīvu 2002/30/EK un vēl norisinās šīs regulas spēkā stāšanās dienā, ir lietderīgi ļaut pieņemt galīgo lēmumu saskaņā ar Direktīvu 2002/30/EK, lai tādējādi varētu saglabāt minētās apspriešanās ietvaros jau panākto progresu.
- (22) Ņemot vērā nepieciešamību pēc trokšņa novērtēšanas metodes saskaņotas piemērošanas Savienības aviācijas tirgū, šajā regulā izklāstīti kopīgi noteikumi attiecībā uz ekspluatācijas ierobežojumiem trokšņa dēļ.
- (23) Tādēļ būtu jāatceļ Direktīva 2002/30/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

#### 1. pants

##### Priekšmets, mērķi un darbības joma

1. Šī regula paredz gadījumā, ja ir konstatēta trokšņa problēma, noteikumus par procesu, kas jāievēro, lai saskaņoti ieviestu ekspluatācijas ierobežojumus, kas saistīti ar troksni, katrai lidostai, lai atbilstīgi līdzsvarotai pieejai palīdzētu veicināt trokšņa līmeņa pazemināšanu un lai ierobežotu vai samazinātu to cilvēku skaitu, kurus būtiski skar gaisa kuģu trokšņa iespējami kaitīgā ietekme.
2. Šīs regulas mērķi ir:
- a) veicināt konkrētu trokšņa mazināšanas mērķu, tostarp attiecībā uz veselības aspektiem, sasniegšanu atsevišķu lidostu līmenī, vienlaikus ievērojot attiecīgos Savienības noteikumus, jo īpaši Direktīvā 2002/49/EK noteiktos, un tiesību aktus katrā dalībvalstī;
- b) saskaņā ar līdzsvaroto pieeju ļaut izmantot ekspluatācijas ierobežojumus, lai panāktu lidostu un gaisa satiksmes pārvaldības tīkla kapacitātes ilgtspējīgu attīstību "no vērtiem līdz vērtiem" skatījumā.
3. Šo regulu piemēro gaisa kuģiem, ko izmanto civilajā aviācijā. To nepiemēro gaisa kuģiem, ko izmanto militārām, muiņas, policijas vai līdzīgām darbībām.

#### 2. pants

##### Definīcijas

Šajā regulā izmantotas šādas definīcijas:

- 1) "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 19 vai vairāk pasažieru sēdvietām, izņemot sēdvietas, kas paredzētas vienīgi gaisa kuģa apkalpei;
- 2) "lidosta" ir lidosta, kurai ir vairāk nekā 50 000 civilo gaisa kuģu lidojumu kalendārajā gadā (lidojums ir pacelšanās vai nolaišanās), pamatojoties uz vidējo lidojumu skaitu vismaz trīs kalendārajos gados pirms trokšņa novērtēšanas;

- 3) "līdzsvarota pieeja" ir Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas izstrādāts process, atbilstīgi kuram tiek saskaņotā veidā apsvērti vairāki pieejamie pasākumi, proti, gaisa kuģu izraisītā trokšņa mazināšana tā rašanās avotā, zemes izmantošanas plānošana un pārvaldība, trokšņa mazināšanas ekspluatācijas procedūras un ekspluatācijas ierobežojumi, lai risinātu trokšņa problēmu izmaksu ziņā efektīvākajā veidā katrā lidostā atsevišķi;
- 4) "minimālajām prasībām atbilstīgs gaisa kuģis" ir gaisa kuģis, kas ir sertificēts saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta 1944. gada 7. decembrī (Čikāgas konvencija), 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 3. nodaļā izklāstītajiem sertifikācijas ierobežojumiem ar kumulatīvo starpību, kas mazāka par 8 EPNdB (faktiski uztveramais troksnis decibelos), pārejas posmā, kas beidzas 2020. gada 14. jūnijā, un ar kumulatīvo starpību, kas mazāka par 10 EPNdB pēc minētā pārejas posma beigām, 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 3. nodaļā;
- 5) "ar troksni saistīta darbība" ir jebkurš pasākums, kas ietekmē trokšņa līmeni lidostu tuvumā un uz kuru attiecas līdzsvarotās pieejas principi, tostarp citas neoperatīvas darbības, kas var ietekmēt to cilvēku skaitu, kas pakļauti gaisa kuģu troksnim;
- 6) "ekspluatācijas ierobežojums" ir ar troksni saistīta darbība, kas samazina lidostas operatīvās spējas vai ierobežo piekļuvi tām, tostarp ekspluatācijas ierobežojumi, kas vērsti uz atteikšanos no minimālajām prasībām atbilstīgu gaisa kuģu izmantošanas konkrētās lidostās, kā arī daļēja rakstura ekspluatācijas ierobežojumi, kurus piemēro, piemēram, noteiktā laikposmā dienas laikā vai tikai konkrētiem lidostas skrejceļiem.

### 3. pants

#### Kompetentās iestādes

1. Dalībvalsts, kurā atrodas 2. panta 2. punktā minētā lidosta, norīko vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kas ir atbildīgas par procesu, kas jāievēro, pieņemot ekspluatācijas ierobežojumus.
2. Kompetentās iestādes ir neatkarīgas no jebkuras organizācijas, ko varētu ietekmēt ar troksni saistīta rīcība. Minēto neatkarību varētu sasniegt, nošķirot funkcijas.
3. Dalībvalstis Komisijai savlaicīgi dara zināmu 1. punktā minēto norīkoto kompetento iestāžu nosaukumus un adreses. Komisija publicē šo informāciju.

### 4. pants

#### Pārsūdzības tiesības

1. Dalībvalstis nodrošina tiesības saskaņā ar valsts tiesību aktiem un procedūrām ekspluatācijas ierobežojumus, kas pieņemti saskaņā ar šo regulu, pārsūdzēt apelācijas iestādē, kas nav iestāde, kura pieņēmusi apstrīdēto ierobežojumu.
2. Dalībvalstis, kuru teritorijās atrodas lidostas, kas atbilst 2. panta 2. punktam, savlaicīgi informē Komisiju par apelācijas iestādi, kas minēta šā panta 1. punktā un kuru dalībvalsts noteikusi, un paziņo šīs iestādes nosaukumu un adresi vai vajadzības gadījumā informē par pasākumiem, kas tiek veikti, lai nodrošinātu apelācijas iestādes noteikšanu.

### 5. pants

#### Vispārīgi noteikumi par gaisa kuģu trokšņa pārvaldību

1. Dalībvalstis nodrošina, ka katras atsevišķas lidostas radītais troksnis, kā minēts 2. panta 2. punktā, tiek izvērtēts saskaņā ar Direktīvu 2002/49/EK.

2. Dalībvalstis nodrošina līdzsvarotās pieejas pieņemšanu gaisa kuģu trokšņa pārvaldības jomā attiecībā uz lidostām, kurās konstatētas ar troksni saistītas problēmas. Šādā nolūkā tās nodrošina, ka:

- a) šai lidostai tiek definēts mērķis trokšņa mazināšanas jomā, attiecīgos gadījumos ņemot vērā Direktīvas 2002/49/EK 8. pantu un V pielikumu;
- b) tiek noteikti pasākumi, ko iespējams īstenot, lai samazinātu trokšņa ietekmi;
- c) tiek rūpīgi izvērtēta trokšņa mazināšanas pasākumu iespējamā izmaksu lietderība;
- d) tiek atlasīti pasākumi, ņemot vērā sabiedrības intereses gaisa transporta jomā attiecībā uz to lidostu attīstības perspektīvām un nekaitējot drošībai;
- e) plānotā rīcība tiek pārredzamā veidā apspriesta ar ieinteresētajām personām;
- f) tiek pieņemti pasākumi un nodrošināta pietiekama informācija;
- g) pasākumi tiek īstenoti; un
- h) tiek nodrošināta strīdu izšķiršana.

3. Īstenojot ar troksni saistītu rīcību, dalībvalstis nodrošina, ka, lai noteiktu izmaksu ziņā lietderīgāko pasākumu vai to kopumu, tiek izskatīts šāds pieejamo pasākumu kopums:

- a) prognozējamā ietekme, ko sniegs gaisa kuģu izraisītā trokšņa mazināšana tā rašanās avotā;
- b) zemes izmantošanas plānošana un pārvaldība;
- c) ekspluatācijas procedūras trokšņa mazināšanai;
- d) ekspluatācijas ierobežojumu nepiemērošana uzreiz, bet gan tikai pēc tam, kad ir apsvērti citi līdzsvarotās pieejas pasākumi.

Vajadzības gadījumā pieejamie pasākumi var ietvert atteikšanos no minimālajām prasībām atbilstīgu gaisa kuģu izmantošanas. Attiecīgā gadījumā dalībvalstis vai lidostas administrācijas var piedāvāt ekonomiskus stimulus, lai mudinātu gaisa kuģu ekspluatantus 2. panta 4. punktā minētā pārejas posma laikā izmantot mazāk trokšņainus gaisa kuģus. Minētie ekonomiskie stimuli atbilst piemērojamiem noteikumiem par valsts atbalstu.

4. Pasākumus, kas ietverti līdzsvarotajā pieejā, var nošķirt pēc gaisa kuģa tipa, gaisa kuģa radītā trokšņa, lidostas un aeronavigācijas iekārtu izmantojuma, lidojuma trajektorijas un/vai aptvertā laika grafika.

5. Neskarot 4. punktu, ekspluatācijas ierobežojumi, kas izpaužas kā atteikšanās lidostas darbībā izmantot minimālajām prasībām atbilstīgus gaisa kuģus, neskar civilos zemskaņas gaisa kuģus, kuru atbilstību Čikāgas konvencijas 16. pielikuma 1. sējuma II daļas 4. nodaļā noteiktajiem trokšņa standartiem apliecina sākotnēja vai atkārtota sertifikācija.

6. Pasākumi vai to kopums, ko veic saskaņā ar šo regulu, lidostai nenosaka stingrākus ierobežojumus kā tie, kas vajadzīgi, lai sasniegtu šai lidostai noteiktos vides trokšņa mazināšanas mērķus. Eksploatācijas ierobežojumi ir nediskriminējoši, jo īpaši attiecībā uz valstspiederību vai identitāti, un nav patvaļīgi.

#### 6. pants

#### Noteikumi par trokšņa izvērtēšanu

1. Kompetentās iestādes nodrošina, ka to pārziņā esošajās lidostās regulāri tiek veikti trokšņa izvērtējumi saskaņā ar Direktīvu 2002/49/EK un katrā dalībvalstī spēkā esošiem tiesību aktiem. Kompetentās iestādes var vērsties pēc atbalsta darbības izvērtēšanas iestādē, kas minēta Komisijas Regulas (ES) Nr. 691/2010 <sup>(1)</sup> 3. pantā.

2. Ja 1. punktā minētajā izvērtējumā konstatēts, ka trokšņa problēmas risināšanai lidostā var būt nepieciešami pasākumi, kas paredz jaunus eksploatācijas ierobežojumus, kompetentās iestādes nodrošina, ka:

- a) pirms eksploatācijas ierobežojumu ieviešanas I pielikumā aprakstītā metode, rādītāji un informācija tiek izmantota tā, lai pienācīgi izvērtētu ieguldījumu, ko sniedz katrs līdzsvarotās pieejas pasākuma veids;
- b) lai izskatītu trokšņa mazināšanas pasākumus, atbilstīgā līmenī tiek veidota tehniska sadarbība starp lidostu ekspluatantiem, gaisa kuģu ekspluatantiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Kompetentās iestādes nodrošina arī apspriešanos ar vietējiem iedzīvotājiem vai viņu pārstāvjiem un attiecīgām vietējām iestādēm un minētajām grupām sniedz tehnisku informāciju par trokšņa mazināšanas pasākumiem;
- c) jebkādu jaunu eksploatācijas ierobežojumu izmaksu lietderība tiek izvērtēta saskaņā ar II pielikumu. Nelielus tehniskus grozījumus pasākumos, ja tiem nav būtiskas ietekmes uz kapacitāti vai darbību, neuzskata par jauniem eksploatācijas ierobežojumiem;
- d) apspriešanās ar ieinteresētajām personām, kas var izpausties kā starpniecības process, tiek rīkotas savlaicīgi un konstruktīvi, nodrošinot datu un aprēķinu metodoloģiju atklātību un pārredzamību. Pirms jaunu eksploatācijas ierobežojumu pieņemšanas ieinteresētajām pusēm ir vismaz trīs mēneši laika, lai iesniegtu komentārus. Ieinteresētās personas ir vismaz šādas:
  - i) vietējie iedzīvotāji, kuri mīt lidostu apkaimē un kurus ietekmē gaisa satiksmes troksnis, vai viņu pārstāvji, kā arī attiecīgās pašvaldības;
  - ii) to vietējo uzņēmumu pārstāvji, kuri atrodas lidostu apkārtnē un kuru darbību ietekmē gaisa satiksme un lidostas eksploatācija;
  - iii) attiecīgie lidostu ekspluatanti;
  - iv) to gaisa kuģu ekspluatantu pārstāvji, kurus var ietekmēt ar troksni saistīta rīcība;
  - v) atbilstīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
  - vi) tīkla pārvaldnieks, kā definēts Komisijas Regulā (ES) Nr. 677/2011 <sup>(2)</sup>;
  - vii) vajadzības gadījumā nozīmētais laika nišu koordinators.

<sup>(1)</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 691/2010 (2010. gada 29. jūlijs), ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai (OV L 201, 3.8.2010., 1. lpp.).

<sup>(2)</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 677/2011 (2011. gada 7. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010 (OV L 185, 15.7.2011., 1. lpp.).

3. Kompetentās iestādes seko ekspluatācijas ierobežojumu īstenošanai un to monitorē, un vajadzības gadījumā rīkojas. Tās nodrošina, ka lidostas apkaimē mītošajiem iedzīvotājiem un attiecīgajām pašvaldībām visa atbilstīgā informācija ir pieejama bez maksas un tai var viegli un ātri piekļūt.

4. Atbilstīgā informācija var ietvert:

- a) ievērojot valsts tiesību aktus, informāciju par iespējamām pārkāpumiem, ko radījušas lidojumu procedūru izmaiņas, proti, par šo izmaiņu ietekmi un iemesliem, kuru dēļ tās veiktas;
- b) vispārējos kritērijus, kas piemēroti gaisa satiksmes sadalei un pārvaldībai katrā lidostā, ja šādiem kritērijiem var būt ietekme uz vidi vai troksni; un
- c) datus, ko ieguvušas trokšņu mērīšanas sistēmas, ja tādi ir pieejami.

#### 7. pants

##### Informācija par gaisa kuģu radīto troksni

1. Lēmumi par ekspluatācijas ierobežojumiem, kas saistīti ar troksni, tiek pieņemti, pamatojoties uz gaisa kuģa radīto troksni, kā noteikts sertifikācijas procedūrā, kas tiek īstenota saskaņā ar Čikāgas konvencijas 2011. gada marta sestā izdevuma 16. pielikuma 1. sējumu.

2. Pēc Komisijas pieprasījuma gaisa kuģu ekspluatanti sniedz šādu informāciju par troksni, ko rada to gaisa kuģi, kas izmanto Savienības lidostas:

- a) gaisa kuģa valstspiederība un reģistrācijas zīme;
- b) dokumentācija, kas ir saistīta ar izmantotā gaisa kuģa radīto troksni, un saistītā maksimālā pacelšanās masa;
- c) jebkādi gaisa kuģim veikti pārveidojumi, kas ietekmē tā trokšņa līmeni un ir iekļauti ar troksni saistītā dokumentācijā.

3. Pēc aģentūras pieprasījuma gaisa kuģa tipa sertifikāta vai papildu tipa sertifikāta, kas izdoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008/EK <sup>(1)</sup>, turētāji un juridiskas vai fiziskas personas, kas ekspluatē gaisa kuģi, kuram nav izdots tipa sertifikāts saskaņā ar minēto regulu, trokšņa modelēšanas vajadzībām sniedz informāciju par gaisa kuģu radīto troksni un darbību. Aģentūra precizē, kādi dati ir nepieciešami, kā arī norāda to iesniegšanas termiņu, formātu un veidu. Aģentūra pārbauda saņemto informāciju par gaisa kuģu radīto troksni un darbību modelēšanas vajadzībām un dara šo informāciju pieejamu citām personām trokšņa modelēšanas vajadzībām.

4. Datus, kas minēti šā panta 2. un 3. punktā, ierobežo līdz noteikti nepieciešamajam apjomam, un tos sniedz bez maksas, vajadzības gadījumā elektroniski un norādītajā formātā.

5. Aģentūra pārbauda gaisa kuģa trokšņa un darbības datus modelēšanas nolūkiem saistībā ar uzdevumiem, ko tā veic saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 6. panta 1. punktu.

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.).

6. Datus glabā centrālajā datubāzē un operatīvos nolūkos dara pieejamus kompetentajām iestādēm, gaisa kuģu ekspluatantiem, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un lidostu ekspluatantiem.

#### 8. pants

##### **Ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanas noteikumi**

1. Sešus mēnešus pirms ekspluatācijas ierobežojuma ieviešanas kompetentās iestādes sniedz paziņojumu dalībvalstīm, Komisijai un attiecīgajām ieinteresētajām pusēm, šim laikposmam beidzoties vismaz divus mēnešus pirms tam, kad konkrētajai lidostai attiecīgajā plānošanas periodā saskaņā ar Padomes Regulas (EEK) Nr. 95/93 <sup>(1)</sup> 2. panta m) punktu tiek noteikti laika nišu koordinēšanas parametri.

2. Pēc tam, kad saskaņā ar 6. pantu ir veikts izvērtējums, paziņojumam pievieno rakstisku ziņojumu, kas sagatavots saskaņā ar 5. pantā noteiktajām prasībām, paskaidrojot iemeslus ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanai, minot lidostai noteikto mērķi trokšņa mazināšanas jomā, šā mērķa sasniegšanas nolūkā izskatītos pasākumus un dažādo izskatīto pasākumu iespējamās izmaksu lietderības novērtējumu, tostarp vajadzības gadījumā šo pasākumu pārrobežu ietekmi.

3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija trīs mēnešu laikā pēc dienas, kad tā saņēmusi 1. punktā minēto paziņojumu, var pārskatīt ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanas procesu. Ja Komisija konstatē, ka ar troksni saistītu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanā nav ievērots šajā regulā noteiktais process, tā var par to informēt atbilstīgo kompetento iestādi. Atbilstīgā kompetentā iestāde pirms ekspluatācijas ierobežojuma ieviešanas izskata Komisijas paziņojumu un informē Komisiju par saviem nodomiem.

4. Ja ekspluatācijas ierobežojumi attiecas uz atteikšanos lidostā izmantot minimālajām prasībām atbilstīgu gaisa kuģi, tad minētajā lidostā sešus mēnešus pēc paziņojuma, kas minēts 1. punktā, minimālajām prasībām atbilstīgam gaisa kuģim nav atļauti nekādi papildu pakalpojumi, kas pārsniedz šā gaisa kuģa kustības apjomu attiecīgajā iepriekšējā gada laikposmā. Dalībvalstis nodrošina, ka kompetentās iestādes, lemjot par minimālajām prasībām atbilstīgu gaisa kuģu kustības apjoma samazināšanas ikgadējo likmi, kas attiecīgiem ekspluatantiem ir jāievēro konkrētā lidostā, pienācīgi ņem vērā gaisa kuģu vecumu un flotes kopējo sastāvu. Neskarot 5. panta 4. punktu, minētā likme katram ekspluatantam, kas apkalpo minēto lidostu, nedrīkst būt lielāka par 25 % no minimālajām prasībām atbilstīgo gaisa kuģu kustības apjoma.

#### 9. pants

##### **Jaunattīstības valstis**

1. Lai izvairītos no pārmērīgām ekonomiskām grūtībām, kompetentās iestādes drīkst no ekspluatācijas ierobežojumiem, kas attiecas uz troksni, atbrīvot jaunattīstības valstīs reģistrētu minimālajām prasībām atbilstīgu gaisa kuģi, vienlaikus pilnībā ievērojot nediskriminēšanas principu, ar noteikumu, ka:

a) šādam gaisa kuģim ir piešķirts trokšņa līmeņa sertifikāts saskaņā ar standartiem, kas noteikti Čikāgas konvencijas 16. pielikuma 1. sējuma 3. nodaļā;

b) šāds gaisa kuģis ir izmantots Savienībā piecu gadu laikposmā pirms šīs regulas stāšanās spēkā;

c) šāds gaisa kuģis minēto piecu gadu laikposmā ir bijis ietverts attiecīgās jaunattīstības valsts reģistrā; un

d) to turpina izmantot šajā valstī reģistrēta fiziska vai juridiska persona.

2. Ja dalībvalsts piešķir 1. punktā minēto atbrīvojumu, tā par to nekavējoties informē pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes un Komisiju.

<sup>(1)</sup> Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.).

### 10. pants

#### Atbrīvojums izņēmuma rakstura gaisa pārvadājumiem

Kompetentās iestādes, izskatot katru gadījumu atsevišķi, to pārraudzībā esošajās lidostās drīkst atļaut atsevišķus lidojumus, kuros izmanto minimālajām prasībām atbilstīgus gaisa kuģus un kurus citādi nevarētu veikt, pamatojoties uz šo regulu.

Šādu atbrīvojumu attiecina tikai uz:

- a) lidojumiem, tostarp lidojumiem humānās palīdzības sniegšanai, kuriem ir ārkārtējs raksturs, tādēļ būtu nepamatoti nepiešķirt pagaidu atbrīvojumu; vai
- b) nekomerciāliem lidojumiem, kas saistīti ar pārbūvi, remontu vai apkopi.

### 11. pants

#### Deleģētie akti

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

- a) tehniskiem atjauninājumiem, kas skar 5. panta 5. punktā un 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā paredzētos trokšņa līmeņa sertifikācijas standartus un 7. panta 1. punktā paredzēto sertifikācijas procedūru;
- b) tehniskiem atjauninājumiem, kas skar I pielikumā izklāstīto metodoloģiju un rādītājus.

Minēto atjauninājumu mērķis ir vajadzības gadījumā ņemt vērā izmaiņas attiecīgajos starptautiskajos noteikumos.

### 12. pants

#### Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 11. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu, sākot no 2016. gada 13. jūnija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā laikā atsaukt 11. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 11. pantu pieņemts deleģēts akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

*13. pants***Informācija un pārskatīšana**

Dalībvalstis pēc pieprasījuma iesniedz Komisijai informāciju par šīs regulas piemērošanu.

Ne vēlāk kā 2021. gada 14. jūnijā Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas piemērošanu.

Vajadzības gadījumā minētajam ziņojumam pievieno priekšlikumus par šīs regulas pārskatīšanu.

*14. pants***Spēkā esošie ekspluatācijas ierobežojumi**

Ekspluatācijas ierobežojumi, kas saistīti ar troksni un kas jau tikuši ieviesti pirms 2016. gada 13. jūnija, paliek spēkā līdz brīdim, kad kompetentās iestādes nolemj tos pārskatīt saskaņā ar šo regulu.

*15. pants***Atcelšana**

Direktīvu 2002/30/EK atceļ no 2016. gada 13. jūnija.

*16. pants***Pārejas noteikumi**

Neatkarīgi no šīs regulas 15. panta ar troksni saistītus ekspluatācijas ierobežojumus, kas pieņemti pēc 2016. gada 13. jūnija, var pieņemt saskaņā ar Direktīvu 2002/30/EK tajos gadījumos, kad minētajā dienā vēl norisinās apspriešanās, ko veic pirms ierobežojumu pieņemšanas, un ar noteikumu, ka minētie ierobežojumi tiek pieņemti vēlākais vienu gadu pēc minētās dienas.

*17. pants***Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā 2016. gada 13. jūnijā.

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

Strasbūrā, 2014. gada 16. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs  
M. SCHULZ

Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs  
D. KOURKOULAS

## I PIELIKUMS

## TROKŠŅA LĪMEŅA IZVĒRTĒŠANA LIDOSTĀ

**Metodoloģija**

Kompetentās iestādes nodrošina to trokšņa izvērtēšanas metožu izmantošanu, kas izstrādātas saskaņā ar Eiropas Civilās aviācijas konferences ziņojuma dokumenta Nr. 29 "Ziņojums par standartmetodi trokšņa kontūru aprēķināšanai ap pasažieru lidostām" 3. izdevumu.

**Rādītāji**

1. Gaisa satiksmes trokšņa ietekmi apraksta vismaz ar  $L_{den}$  un  $L_{night}$  trokšņa rādītājiem, kas ir noteikti un aprēķināti saskaņā ar Direktīvas 2002/49/EK I pielikumu.
2. Ir atļauts izmantot papildu trokšņa indikatorus, ja tiem ir objektīvs pamats.

**Informācija par trokšņa pārvaldību**

1. Pašreizējais stāvoklis
  - 1.1. Lidostas apraksts, tostarp informācija par tās lielumu, atrašanās vietu, apkārtni, gaisa satiksmes apjomu un kombināciju.
  - 1.2. Visu konkrētās lidostas vides mērķu raksturojums un valsts konteksts. Šeit ietver aprakstu par lidostas mērķiem saistībā ar gaisa kuģu trokšņa mazināšanu.
  - 1.3. Apraksts par trokšņa kontūrām attiecīgajos iepriekšējos gados, tostarp saskaņā ar Direktīvas 2002/49/EK II pielikumu veikta aplēse par to cilvēku skaitu, kurus ietekmējis gaisa kuģu troksnis.
  - 1.4. To gaisa satiksmes trokšņa pārvaldības jomā pastāvošo un plānoto pasākumu apraksts, kas jau ieviesti saskaņā ar līdzsvaroto pieeju, un to ietekme un ieguldījums trokšņa situācijas risināšanā; tiek aptverti šādi jautājumi:
    - 1.4.1. trokšņa mazināšanai tā rašanās avotā:
      - a) informācija par pašreizējo gaisa kuģu floti un visiem gaidāmajiem uzlabojumiem tehnoloģiju jomā;
      - b) konkrēti flotes atjaunošanas plāni;
    - 1.4.2. zemes izmantošanas plānošanai un pārvaldībai:
      - a) ieviestie plānošanas instrumenti, piemēram, vispārēja plānošana vai trokšņa zonēšana;
      - b) ieviestie trokšņa mazināšanas pasākumi, piemēram, būvniecības noteikumi, trokšņa izolācijas programmas vai pasākumi tādu teritoriju mazināšanai, kurās zemes izmantošana ir problemātiska;
      - c) apspriešanās par zemes izmantošanas pasākumiem;
      - d) kaitējuma monitorings;
    - 1.4.3. trokšņa mazināšanas ekspluatācijas procedūras, ciktāl šie pasākumi neierobežo lidostas kapacitāti:
      - a) ieteicamo skrejceļu izmantošana;
      - b) saistībā ar troksni ieteicamo maršrutu izmantošana;

- c) trokšņa mazināšanas pacelšanās un nosēšanās procedūru izmantošana;
- d) norāde par to, cik lielā mērā šie pasākumi ir reglamentēti saskaņā ar vides rādītājiem, kas minēti Regulas (ES) Nr. 691/2010 I pielikumā;

#### 1.4.4. ekspluatācijas ierobežojumiem:

- a) starptautisku ierobežojumu, piemēram, lidojumu maksimālā skaita ierobežojumu vai trokšņa kvotu, izmantošana;
- b) ierobežojumu noteikšana gaisa kuģiem, piemēram, atteikšanās no minimālajām prasībām atbilstīgu gaisa kuģu izmantošanas;
- c) daļēju ierobežojumu noteikšana, nošķirot pasākumus, ko piemēro dienā, no pasākumiem, ko piemēro naktī;

#### 1.4.5. ieviestie finanšu instrumenti, piemēram, ar troksni saistītas lidostu nodevas.

### 2. Prognoze gadījumam, ja netiek piemēroti jauni pasākumi

- 2.1. Jau apstiprināto un plānoto lidostas attīstības plānu, ja tādi ir, apraksts, piemēram, lielāka kapacitāte, skrejceļa un/vai termināļa paplašināšana, nolaišanās un pacelšanās prognozes, nākotnē plānotā satiksmes kombinācija un prognozētā izaugsme un detalizēts pētījums par tāda trokšņa ietekmi uz apkārtējo zonu, kuru radījusi kapacitātes, skrejceļu un termināļu paplašināšana un lidojuma trajektoriju un nolaišanās un pacelšanās maršrutu izmaiņas.
- 2.2. Lidostas kapacitātes palielināšanas gadījumā priekšrocības, ko sniedz minētās papildu kapacitātes pieejamība plašākā aviācijas tīklā un reģionā.
- 2.3. Apraksts par ietekmi uz trokšņa klimatu, ja netiek veikti turpmāki pasākumi, un to pasākumu apraksts, kas jau ir iepilānoti trokšņa ietekmes mazināšanai tajā pašā laikā.
- 2.4. Prognozētās trokšņa kontūras, tostarp aplēse par to cilvēku skaitu, kurus, iespējams, ietekmēs gaisa kuģu troksnis, atsevišķi izdalot esošus dzīvojamus rajonus, jaunizveidotus un nākotnē plānotus dzīvojamus rajonus, attiecībā uz kuriem kompetentās iestādes jau ir izdekušas atļaujas.
- 2.5. To seku un iespējamo izmaksu izvērtējums, ko rada izvairīšanās censties mazināt pieauguša trokšņa ietekmi, ja tas ir sagaidāms.

### 3. Papildpasākumu izvērtējums

- 3.1. Pieejamo papildpasākumu apraksts un to izvēles galvenie iemesli. To pasākumu apraksts, kas atlasīti turpmākai analīzei, un informācija par izmaksu lietderīguma analīzes rezultātiem, jo īpaši šo pasākumu ieviešanas izmaksas, to cilvēku skaits, kuri varētu būt ieguvēji, un termiņš, kā arī konkrētu pasākumu vispārējā lietderīguma savstarpējs salīdzinājums.
  - 3.2. Pārskats par iespējamo ietekmi, ko ierosinātie pasākumi radīs citām lidostām, ekspluatantiem un citām ieinteresētajām personām vides aizsardzības un konkurences jomā.
  - 3.3. Izdarītās izvēles pamatojums.
  - 3.4. Kopsavilkums bez tehniskām detaļām.
-

## II PIELIKUMS

**Ar troksni saistītu ekspluatācijas ierobežojumu izmaksu lietderības izvērtējums**

Plānotu ar troksni saistītu ekspluatācijas ierobežojumu izmaksu lietderību izvērtēt, pienācīgi ņemot vērā šādus elementus, kurus pēc iespējas izsaka skaitliski:

- 1) patlaban un nākotnē gaidāmie ieguvumi, ko saistībā ar troksni sniegs plānoto pasākumu īstenošana;
- 2) aviācijas darbību drošība, tostarp trešās personas risks;
- 3) lidostas jauda;
- 4) jebkura ietekme uz Eiropas aviācijas tīklu.

Papildus iepriekš minētajam kompetentās iestādes var ņemt vērā šādus faktorus:

- 1) lidostas apkaimē mītošo vietējo iedzīvotāju veselība un drošība;
- 2) vides ilgtspēja, tostarp trokšņa un emisiju savstarpējā saistība;
- 3) jebkura tieša, netieša vai katalītiska ietekme uz nodarbinātību un ekonomiku.

---

**Komisijas paziņojums par Direktīvas 2002/49/EK pārskatīšanu**

Komisija ar dalībvalstīm apspriež Direktīvas 2002/49/EK II pielikumu (trokšņa aprēķināšanas metodes), lai turpmākajos mēnešos to varētu pieņemt.

Pamatojoties uz darbu, ko PVO pašlaik veic saistībā ar metodoloģiju, lai izvērtētu sekas, ko uz veselību atstāj trokšņa ietekme, Komisija plāno pārskatīt Direktīvas 2002/49/EK III pielikumu (novērtējums par ietekmi uz veselību, devas-efekta līknes).

---