

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) nr. 598/2014

2015/EES/8/47

frá 16. apríl 2014

um að setja reglur og koma á málsmæðferð við innleiðingu rekstrartakmarkana vegna hávaða á flugvöllum í Sambandinu innan yfirvegaðs mats á úrræðum og um niðurfellingu tilskipunar 2002/30/EB (*)

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFAR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 2. mgr. 100. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar ⁽²⁾,í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Sjálfbær þróun er meginmarkmið sameiginlegrar stefnu í flutningamálum. Af þeim sökum er þörf á samþættum úrræðum sem miða að því að tryggja bæði skilvirka starfrækslu flutningakerfa í Sambandinu og vernd umhverfisins.
- 2) Sjálfbær þróun flutninga í lofti krefst þess að gripið verði til ráðstafana sem miða að því að draga úr áhrifum hávaða frá loftförum á flugvöllum í Sambandinu. Þessar ráðstafanir ættu að bæta hljóðvist í nálægð flugvalla í Sambandinu til að viðhalda eða auka lífsgæði borgaranna í nágrenninu og efla samrýmanleika á milli flugstarfsemi og íbúðabygðar, einkum með tilliti til næturflugs.
- 3) Í ályktun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (IACO) A33/7 er innleitt hugtakið „yfirvegað mat á úrræðum“ (e. *Balanced Approach*) við stjórn á hávaða og ákvörðuð samræmd aðferð til að ráða bót á hávaða frá loftförum. Yfirvegað mat á úrræðum ætti að vera grunnurinn að reglusetningu um hávaða af völdum flugsamgangna sem er iðnaður á heimsvísu. Í yfirveguðu mati á úrræðum eru viðurkennd gildi viðeigandi lagaskyldu, fyrirliggjandi samninga, gildandi laga og viðtekinna venja og þessi aðferð hefur ekki áhrif á þessa þætti. Uptaka alþjóðlegra reglna í yfirvegaða matið á úrræðum í þessari reglugerð ætti að draga umtalsvert úr þeirri áhættu að alþjóðlegar deilur skapist ef flutningsaðilar frá þriðja landi verða fyrir áhrifum rekstrartakmarkana vegna hávaða.
- 4) Í kjölfar þess að hávaðasömustu loftförin hafa verið tekin úr notkun, samkvæmt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/30/EB ⁽⁴⁾ og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/93/EB ⁽⁵⁾, er nauðsynlegt að endurskoða hvernig eigi að nýta ráðstafanir vegna rekstrartakmarkana til að gera yfirvöldum kleift að meðhöndla þau loftför sem gefa frá sér mesta hávaðann til að bæta hljóðvist í nálægð flugvalla í Sambandinu innan alþjóðlegs ramma yfirvegaðs mats á úrræðum.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 173, 12.6.2014, bls. 65. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegrar EES-nefndarinnar nr. 287/2014 frá 12. desember 2014 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 181, 21.6.2012, bls. 173.

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 277, 13.9.2012, bls. 110.

⁽³⁾ Afstaða Evrópuþingsins frá 12. desember 2012 (hefur enn ekki verið birt í *Stjórnartíðindunum*) og afstaða ráðsins eftir fyrstu umræðu frá 24. mars 2014 (hefur enn ekki verið birt í *Stjórnartíðindunum*). Afstaða Evrópuþingsins frá 15. apríl 2014 (hefur enn ekki verið birt í *Stjórnartíðindunum*).

⁽⁴⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/30/EB frá 26. mars 2002 um að koma á reglum og málsmæðferð að því er varðar rekstrartakmarkanir vegna hávaða á flugvöllum Bandalagsins (Stjtið. EB L 85, 28.3.2002, bls. 40).

⁽⁵⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/93/EB frá 12. desember 2006 um reglur um notkun loftfara sem falla undir 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, 2. útg. (1988) (Stjtið. ESB L 374, 27.12.2006, bls. 1).

- 5) Í skýrslu framkvæmdastjórnarinnar frá 15. febrúar 2008 „Rekstrartakmarkanir vegna hávaða á flugvöllum í ESB“ er bent á þörfina á að skýra betur sem fram kemur í tilskipun 2002/30/EB um úthlutun ábyrgðar og hvað felst nákvæmlega í réttindum og skuldbindingum hagsmunaaðila í matsferlinu um hávaða til að tryggja að gerðar séu ráðstafanir sem lúta að kostnaðarhagkvæmni til að ná markmiðunum um hávaðamildun á hverjum flugvelli.
- 6) Innleiðing aðildarríkjanna á rekstrartakmörkunum á hverjum flugvelli í Sambandinu takmarkar afkastagetu en getur stuðlað að bættri hljóðvist í nálægð flugvalla. Þó er hættu á að óskilvirk nýting fyrirliggjandi afkastagetu geti raskað samkeppni eða hamlað heildarnýtni flugnetsins í Sambandinu. Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð sérstöku markmiði þessarar reglugerðar um hávaðamildun og því verður betur náð á vettvangi Sambandsins, vegna samræmdra reglna um rekstrartakmarkanir sem hluti af stjórn á hávaða, er Sambandinu heimilt að samþykka ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná þessu markmiði. Í þessari samhæfðu aðferð eru ekki tilgreind nein gæðamarkmið um hávaða, sem enn má rekja til tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/49/EB⁽⁶⁾, annarra viðkomandi reglna eða löggjafar Sambandsins í hverju aðildarríki fyrir sig, og hún hefur ekki áhrif á raunhæft val ráðstafana.
- 7) Þessi reglugerð ætti aðeins að gilda um aðildarríki þar sem flugvelli hafa fleiri en 50 000 flughreyfingar almenningsloftfara á hverju almanaksári og þegar það kemur til álita að innleiða rekstrartakmarkanir vegna hávaða á slíkum flugvelli.
- 8) Þessi reglugerð ætti að gilda um loftför sem stunda almenningsflug. Hún ætti ekki að gilda um loftför eins og herloftför og loftför, sem notuð eru við toll- og lögregluáðgerðir, sem og við slökkvistarf. Enn fremur ætti ýmis konar starfræksla af sérstökum toga, t.d. flug vegna brýnna mannúðarástæðna, leitar og björgunar ef neyðarástand skapast, læknaaðstoðar og aðstoðar við hamfarir, að vera undanþegin þessari reglugerð.
- 9) Þó svo að mat á hávaða ætti að fara fram með reglulegu millibili, í samræmi við tilskipun 2002/49/EB, ætti slíkt mat þó aðeins að leiða til ráðstafana til frekari hávaðamildunar ef núverandi samsetning ráðstafana til mildunar hávaða nær ekki þeim markmiðum hávaðamildunar sem stefnt er að, með tilliti til þeirrar þróunar flugvalla sem búist er við. Að því er varðar flugvelli þar sem komið hafa í ljós vandamál vegna hávaða ætti að grípa til viðbóttaráðstafana vegna hávaðamildunar í samræmi við aðferðafræði yfirvegaða matsins á úrræðum. Til að tryggja útbreidda beitingu yfirvegaða matsins á úrræðum innan Sambandsins er mælt með notkun aðferðarinnar hvenær sem einstök hlutaðeigandi aðildarríki telja að hún sé fullnægjandi, jafnvel þótt gengið sé lengra en gildissvið þessarar reglugerðar nær til. Aðeins ætti að setja rekstrartakmarkanir vegna hávaða þegar aðrar ráðstafanir yfirvegaða matsins á úrræðum nægja ekki til að ná tilteknum markmiðum hávaðamildunar.
- 10) Kostnaðar- og ábatagreining gefur vísbendingu um efnahagslega heildarvelferð með því að bera saman allan kostnað og ábata, en við mat á kostnaðarhagkvæmni er aftur á móti einblínt á að ná tilteknu markmiði með sem mestri kostnaðarhagkvæmni þar sem aðeins er nauðsynlegt að bera saman kostnað. Þessi reglugerð ætti ekki að hindra aðildarríkin í því að nota kostnaðar- og ábatagreiningu, eftir því sem við á.
- 11) Viðurkenna þarf mikilvægi heilbrigðisþátta í tengslum við hávaðavandamál og því er mikilvægt að tekið sé tillit til þeirra þátta með samræmdum hætti á öllum flugvöllum þegar ákvörðun um markmið vegna hávaðamildunar er tekin, með tilliti til fyrirliggjandi sameiginlegra reglna Sambandsins á þessu sviði. Því ætti að meta heilbrigðisþætti í samræmi við löggjöf Sambandsins við mat á áhrifum vegna hávaða.
- 12) Mat á hávaða ætti að byggjast á markmiði og mælanlegum viðmiðunum, sem eru sameiginleg öllum aðildarríkjunum og ættu að byggjast á fyrirliggjandi upplýsingum, sem eru fáanlegar, t.d. upplýsingum sem eiga rætur sínar að rekja til framkvæmdar tilskipunar 2002/49/EB. Aðildarríki ættu að tryggja að slíkar upplýsingar séu áreiðanlegar, að þær séu fengnar á gagnsæjan hátt og að þær séu aðgengilegar lögbærum yfirvöldum og hagsmunaaðilum. Lögbær yfirvöld ættu að koma fyrir nauðsynlegum búnaði til vöktunar.

⁽⁶⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/49/EB frá 25. júní 2002 um mat og stjórn á hávaða í umhverfinu (Stjtið. EB L 189, 18.7.2002, bls. 12).

- 13) Lögbært yfirvald, sem ber ábyrgð á að samþykkja rekstrartakmarkanir vegna hávaða, ætti að vera óháð öllum stofnunum eða fyrirtækjum sem koma að starfrækslu flugvallar, flutningum í lofti eða veitingu flugleiðsöguþjónustu eða þeim sem eru málsvavar hagsmuna þessara aðila og íbúa sem búa í nágrenni við flugvöllinn. Þetta ætti ekki að skiljast sem krafa um að aðildarríkin eigi að breyta skipulagi stjórnýslu sinnar eða tilhögun ákvarðanatöku.
- 14) Viðurkennt er að aðildarríkin hafi ákveðið rekstrartakmarkanir vegna hávaða í samræmi við löggjöf sína og á grundvelli innlendra, viðurkenndra aðferða, sem kunna ekki enn að vera í fullu samræmi við aðferðina, sem lýst er í opinberri skýrslu Evrópusambands flugmálastjórna, skjali nr. 29, sem ber yfirskriftina „Stöðluð aðferð til að reikna út jafnhávaðalínur í nálægð almennra flugvalla“ (e. *Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*) (ECAC-skjal nr. 29) og þar sem mögulega eru ekki heldur notaðar alþjóðlega viðurkenndar upplýsingar um mæligildi loftfars fyrir hávaða. Þó ætti að meta hagkvæmni og skilvirkni rekstrartakmarkana vegna hávaða í samræmi við aðferðirnar sem lýst er í ECAC-skjali nr. 29 og yfirveguðu mati á úrræðum. Til samræmis við það ættu aðildarríkin að aðlaga mat sitt á rekstrartakmörkunum í löggjöf sinni þannig að það samrýmist að öllu leyti ECAC-skjali nr. 29.
- 15) Innleiða ætti nýja og rýmri skilgreiningu á rekstrartakmörkunum samanborið við tilskipun 2002/30/EB til að greiða fyrir innleiðingu nýrrar tækni og nýrrar starfrækslugetu loftfara og búnaðar á jörðu niðri. Beiting hennar ætti ekki að leiða til seinkunar á framkvæmd rekstrarráðstafana sem gæti tafarlaust dregið úr áhrifum hávaða án þess að hafa umtalsverð áhrif á rekstrarlega getu flugvallar. Því ætti ekki að líta á slíkar ráðstafanir sem nýjar rekstrartakmarkanir.
- 16) Söfnun upplýsinga um hávaða á einn stað myndi draga umtalsvert úr stjórnýslubyrði, bæði fyrir flugrekendur loftfara og rekstraraðila flugvalla. Slíkar upplýsingar eru sem stendur veittar og þeim stýrt á hverjum flugvelli fyrir sig. Þessar upplýsingar þurfa að vera aðgengilegar flugrekendum loftfara og rekstraraðilum flugvalla að því er rekstur varðar. Mikilvægt er að nota gagnabanka Flugöryggisstofnunar Evrópu („Flugöryggisstofnunin“) við vottun mæligilda fyrir hávaða sem tæki til fullgildingar, ásamt gögnum Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu (Eurocontrol) um einstök flug. Nú þegar er kerfisbundið óskað eftir slíkum gögnum vegna miðlægrar flæðisstjórnunar en þau eru, sem stendur, hvorki aðgengileg framkvæmdastjórninni né Flugöryggisstofnuninni og þarf að tilgreina þau að því er varðar þessa reglugerð og varðandi reglusetningu um afkastagetu rekstrarstjórnunar flugumferðar. Góður aðgangur að fullgildum gögnum úr líkönum, sem eru ákvörðuð í samræmi við alþjóðlega viðurkenndar aðferðir og bestu starfsvenjur, ætti að bæta gæðin við kortlagningu jafnhávaðalína á einstökum flugvöllum til að styðja við stefnumótandi ákvarðanir.
- 17) Til að koma í veg fyrir óæskilegar afleiðingar fyrir flugöryggi, afkastagetu flugvalla og samkeppni ætti framkvæmdastjórnin að tilkynna viðkomandi lögbæru yfirvaldi um það ef hún kemst að því að ferlið, sem er notað við innleiðingu rekstrartakmarkana vegna hávaða, uppfyllir ekki kröfur þessarar reglugerðar. Viðkomandi lögbært yfirvald ætti að skoða tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar og upplýsa framkvæmdastjórnina um fyrirætlanir sínar áður en rekstrartakmarkanir eru innleiddar.
- 18) Til að hafa hliðsjón af yfirveguðu mati á úrræðum ætti að setja ákvæði um hugsanlegar undanþágur við sérstakar aðstæður fyrir flugrekendur frá þróunarlöndum, sem eru þriðju lönd, en án þess myndu slíkir flugrekendur lenda í óþarfa erfiðleikum. Tilvísun í „þróunarlönd“ á að skiljast í ljósi þessa sérstaka samhengis varðandi flugmál og tekur ekki til allra landa sem að öðrum kosti myndu teljast til slíkra landa í samfélagi þjóðanna. Einkum er nauðsynlegt að tryggja að allar slíkar undanþágur séu í samræmi við meginregluna um bann við mismunun.
- 19) Til að endurspeglar stöðugar framfarir að því er varðar tækni sem tengist hreyflum og flugskrokkum og aðferðirnar, sem notaðar eru til að kortleggja jafnhávaðalínur, ætti að framselja valdheimildir til að samþykkja gerðir, í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins, til framkvæmdastjórnarinnar, að því er varðar reglubundna uppfærslu á hljóðstyrksstöðlum fyrir loftför, sem um getur í þessari reglugerð og með tilvísun í tengdar vottunaraðferðir, með tilliti til, eftir því sem við á, breytinga á viðeigandi skjölum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og uppfærslu tilvísunar í aðferð til að reikna út jafnhávaðalínur, með tilliti til, eftir því sem við á, breytinga á viðeigandi skjölum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Að auki ætti einnig að taka tillit til breytinga á ECAC-skjali nr. 29 varðandi tæknilegar uppfærslur fyrir tilstuðlan framseldra gerða, eins og við á. Einkum er mikilvægt að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga. Við undirbúning og samningu framseldra gerða ætti framkvæmdastjórnin að tryggja samhliða, tímanlega og viðeigandi afhendingu allra viðkomandi skjala til Evrópuþingsins og ráðsins.

- 20) Þar sem í þessari reglugerð er gerð krafa um reglulegt mat á hávaða á flugvöllum felur slíkt mat ekki endilega í sér samþykkt nýrra rekstrartakmarkana vegna hávaða eða endurskoðun á fyrirbyggjandi rekstrartakmörkunum. Því er þess ekki krafist í þessari reglugerð að endurskoða þurfi rekstrartakmarkanir vegna hávaða, sem eru þegar til staðar við gildistöku hennar, þ.m.t. þær sem leiða af ákvörðunum dómstóla eða staðbundnu málamiðlunarferli. Ekki ætti að líta svo á að minniháttar tæknilegar breytingar á ráðstöfunum, án þess að þær hafi í för með sér efnislegar afleiðingar fyrir afkastagetu eða starfrækslu, séu nýjar rekstrartakmarkanir vegna hávaða.
- 21) Hafi samráðsferli átt sér stað áður en rekstrartakmarkanir vegna hávaða voru samþykktar, samkvæmt tilskipun 2002/30/EB, og sem eru enn í gildi við gildistöku þessarar reglugerðar, þykir rétt að heimila að endanleg ákvörðun verði tekin í samræmi við tilskipun 2002/30/EB til að viðhalda þeim framförum sem þegar hafa áunnist í þessu ferli.
- 22) Að teknu tilliti til þarfarinnar fyrir samræmda aðferð við mat á hávaða innan loftflutningamarkaðs Sambandsins eru í þessari reglugerð settar sameiginlegar reglur á sviði rekstrartakmarkana vegna hávaða.
- 23) Því ber að fella tilskipun 2002/30/EB úr gildi.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Efni, markmið og gildissvið

1. Í þessari reglugerð er mælt fyrir um reglur um ferlið sem á að fylgja við innleiðingu rekstrartakmarkana vegna hávaða með samræmdum hætti fyrir hvern flugvöll um sig, þegar vandamál vegna hávaða hefur verið greint, til að stuðla að bættri hljóðvist og takmarka þann fjölda eða fækka því fólki sem verður fyrir hugsanlegum skaðlegum áhrifum af völdum hávaða frá loftförum, í samræmi við yfirvegað mat á úrræðum.
2. Markmið þessarar reglugerðar eru:
 - a) að greiða fyrir því að á hverjum flugvelli náist þau sérstöku markmið sem sett hafa verið um hávaðamildun, þ.m.t. heilbrigðisþættir, á sama tíma og viðeigandi reglur Sambandsins séu virtar, einkum þær sem mælt er fyrir um í tilskipun 2002/49/EB og löggjöf í hverju aðildarríki,
 - b) að gera notkun rekstrartakmarkana mögulega, í samræmi við yfirvegað mat á úrræðum, til að stuðla að sjálfbærri þróun flugvallar og afkastagetu nets fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar sem byggist á hugmyndinni „frá hliði að hliði“ (e. *from a gate-to-gate*).
3. Þessi reglugerð gildir um loftför sem stunda almenningsflug. Hún gildir ekki um loftför sem eru notuð á vegum hers, toll- og lögreglufirvalda eða vegna sambærilegrar starfrækslu.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „loftfar“: fastvængjaloftfar, með skráðan hámarksflugtaksmassa sem er 34 000 kg eða meiri, eða tegund loftfars með skírteini sem leyfir fleiri en 19 farþegasæti, að frátöldum sætum sem eru eingöngu ætluð áhöfninni,
- 2) „flugvöllur“: flugvöllur þar sem flughreyfingar almenningsloftfara eru fleiri en 50 000 á hverju almanaksári (flughreyfing er flugtak eða landing), á grundvelli meðalfjölda flughreyfinga síðustu þriggja almanaksára áður en mat á hávaða fer fram,

- 3) „yfirvegað mat á úrræðum“: aðferð, sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur þróað, þar sem margar, tiltækar ráðstafanir, einkum minnkun hávaða í loftförum á upptakastað, skipulag og stjórnun landnýtingar, hávaðamildun, með því að setja verklagsreglur og rekstrartakmarkanir, eru settar í samhengi með það í huga að ráða bót á vandamáli af völdum hávaða á sem kostnaðarhagkvæmasta hátt á hverjum flugvelli fyrir sig,
- 4) „loftför sem uppfylla staðla naumlega“ (e. *marginally compliant aircraft*): loftför sem eru vottuð í samræmi við mörkin, sem mælt er fyrir um í 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningsflug, sem var undirritaður 7. desember 1944, með heildarvirkmörkum sem eru ekki meiri en 8 EPNdB (virkur, skynjaður hávaði í desíbelum (e. *Effective Perceived Noise in Decibels*)) á umbreytingartímabili, sem lýkur 14. júní 2020, og með heildarvirkmörkum sem eru ekki meiri 10 EPNdB við lok umbreytingartímabilsins, þar sem heildarvirkmörkin eru talan, gefin upp sem EPNdB, sem fæst þegar einstök virkni eru lögð saman (þ.e. munurinn milli skráðs hávaða og mesta, leyfilega hávaðastigs) á hverjum hinna þriggja viðmiðunarpunkta fyrir mælingar á hávaða sem skilgreindir eru í 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við Chicago-samninginn,
- 5) „aðgerð vegna hávaða“: hvers konar ráðstöfun, sem hefur áhrif á hávaða í nálægð flugvalla, sem meginreglurnar um yfirvegað mat á úrræðum eiga við um, þ.m.t. aðrar aðgerðir sem tengjast ekki rekstri og geta haft áhrif á fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum af völdum hávaða frá loftförum,
- 6) „rekstrartakmarkanir“: aðgerðir, sem tengjast hávaða og takmarka eða draga úr rekstrarlegri getu flugvallar, þ.m.t. rekstrartakmarkanir sem miða að því að loftför, sem uppfylla staðla naumlega, megi ekki nota tiltekna flugvelli, svo og rekstrartakmarkanir varðandi tiltekinn hluta starfseminnar, sem gilda t.d. á tilgreindum tíma dags eða gilda aðeins um tiltekna flugbrautir á flugvelli.

3. gr.

Lögbær yfirvöld

1. Aðildarríki, þar sem flugvöllurinn, eins og um getur í 2. lið 2. gr., er staðsettur, skal tilnefna eitt lögbært yfirvald eða fleiri sem bera ábyrgð á því ferli sem á að fylgja þegar rekstrartakmarkanir eru samþykktar.
2. Lögbæru yfirvöldin skulu vera óháð öllum stofnunum eða fyrirtækjum sem aðgerðirnar, sem tengjast hávaða, geta haft áhrif á. Heimilt er að öðlast þetta óháði með aðskilinni starfsemi.
3. Aðildarríki skulu tilkynna framkvæmdastjórninni tímanlega nöfn og heimilisföng tilnefndra lögbærra yfirvalda sem um getur í 1. mgr. Framkvæmdastjórnin skal birta þessar upplýsingar.

4. gr.

Áfrýjunarréttur

1. Aðildarríki skulu, í samræmi við landslög og málsmeðferð, tryggja rétt til að áfrýja rekstrartakmörkunum, sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð, til áfrýjunaraðila sem er annar en lögbæra yfirvaldið sem samþykkt hefur þá rekstrartakmörkun sem ágreiningur er um.
2. Aðildarríkið þar sem flugvöllurinn, eins og um getur í 2. lið 2. gr., er staðsettur skal tilkynna framkvæmdastjórninni tímanlega nafn og heimilisfang tilnefnds áfrýjunaraðila, sem um getur í 1. mgr., eða, eftir því sem við á, um fyrirkomulagið sem tryggir að áfrýjunaraðili sé tilnefndur.

5. gr.

Almennar reglur um stjórnun hávaða frá loftförum

1. Aðildarríki skulu tryggja að hávaði á einstökum flugvöllum, eins og um getur í 2. lið 2. gr., sé metinn í samræmi við tilskipun 2002/49/EB.

2. Aðildarríki skulu tryggja að yfirvegað mat á úrræðum sé samþykkt að því er varðar stjórnun hávaða frá loftförum á þeim flugvöllum þar sem vandamál í tengslum við hávaða hefur komið upp. Í því skyni skulu þau tryggja:

- a) að markmið um hávaðamildun fyrir þann flugvöll, með tilliti til, eins og við á, 8. gr. tilskipunar 2002/49/EB og V. viðauka við sömu tilskipun, séu skilgreind,
- b) að tiltækar ráðstafanir til að minnka áhrif hávaða séu tilgreindar,
- c) að líkleg kostnaðarhagkvæmni ráðstafana til að draga úr hávaða sé ítarlega metin,
- d) að ráðstafanirnar, með tilliti til almannahagsmuna á sviði flutninga í lofti, að því er varðar mögulega uppbyggingu á flugvöllum þeirra, séu valdar án þess að dregið sé úr öryggi,
- e) að haft sé samráð við hagsmunaaðila um fyrirhugaðar aðgerðir með gagnsæjum hætti,
- f) að ráðstafanirnar séu samþykktar og að veittar séu nægilegar upplýsingar,
- g) að ráðstafanirnar séu framkvæmdar og
- h) lausn deilumála.

3. Aðildarríki skulu tryggja að þegar gripið er til aðgerða, sem tengjast hávaða, skal taka til athugunar eftirfarandi tiltækar, samtengdar ráðstafanir, með það í huga að ákvarða þá ráðstöfun eða ráðstafanir sem eru kostnaðarhagkvæmastar:

- a) fyrirsjáanlegra áhrifa þess að minnka hávaða frá loftförum á upptakastað,
- b) skipulags og stjórnunar landnýtingar,
- c) verklagsreglna um hávaðamildun,
- d) að rekstrartakmörkunum sé ekki beitt sem fyrsta úrræði heldur aðeins eftir að tekið hefur verið tillit til annarra ráðstafana yfirvegaðs mats á úrræðum.

Ef nauðsyn krefur geta tiltækar ráðstafanir falið í sér að taka úr notkun loftför sem uppfylla staðla naumlega. Aðildarríki eða framkvæmdastjórnir flugvalla, eins og við á, geta boðið efnahagshvata til að hvetja flugrekendur loftfara til að nota hávaðaminni loftför á umbreytingartímabilinu sem um getur í 2. mgr. 4. gr. Þessir efnahagshvatar skulu vera í samræmi við gildandi reglur um ríkisaðstoð.

4. Heimilt er að aðgreina ráðstafanirnar, innan yfirvegaðs mats á úrræðum, eftir tegund loftfars, mæligildi loftfars fyrir hávaða, notkun flugvallar og flugleiðsöguvirkja, flugslóð og/eða tímaramma.

5. Með fyrirvara um 4. mgr. skulu rekstrartakmarkanirnar, sem felast í því að taka loftför, sem uppfylla staðla naumlega, úr notkun á flugvelli, ekki hafa áhrif á hljóðsein loftför í almenningsflugi, sem uppfylla, annaðhvort á grundvelli upprunalegrar vottunar eða endurvottunar, kröfur um hljóðstyrksstaðla sem mælt er fyrir um í 4. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við Chicago-samninginn.

6. Þær ráðstafanir eða þær samtengdu ráðstafanir sem gerðar eru samkvæmt þessari reglugerð fyrir tiltekinn flugvöll skulu ekki vera meira takmarkandi en nauðsynlegt er til að ná þeim markmiðum um hávaðamildun sem sett eru fyrir þann flugvöll. Rekstrartakmarkanir skulu vera án mismununar, einkum á grundvelli ríkisfangs eða auðkennis og þær skulu ekki vera gerræðislegar.

6. gr.

Reglur um mat á hávaða

1. Lögbær yfirvöld skulu tryggja að mat á hávaða á flugvöllum, sem þau bera ábyrgð á, fari fram með reglulegu millibil í samræmi við tilskipun 2002/49/EB og gildandi löggjöf í hverju aðildarríki. Lögbær yfirvöld geta leitað eftir stuðningi framstjóðumatsnefndarinnar sem um getur í 3. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 691/2010⁽⁷⁾.

2. Ef matið, sem um getur í 1. mgr., gefur til kynna að nauðsynlegt geti verið að setja nýjar rekstrartakmarkanir til að ráða bót á vandamáli vegna hávaða á flugvelli, skulu lögbær yfirvöld tryggja:

- a) að aðferðin, vísarnir og upplýsingarnar í I. viðauka séu notuð þannig að tilhlýðilegt tillit sé tekið til framlags hverrar ráðstöfunar, samkvæmt yfirveguðu mati á úrræðum, áður en rekstrartakmarkanir eru innleiddar,
- b) að komið sé á tæknisamvinnu á viðeigandi stigi á milli rekstraraðila flugvalla, flugrekenda loftfara og veitenda flugleiðsöguþjónustu til að skoða ráðstafanir til að draga úr hávaða; lögbær yfirvöld skulu einnig tryggja að haft sé samráð við íbúa á staðnum eða fulltrúa þeirra og viðeigandi staðaryfirvöld og að þeim séu veittar tæknilegar upplýsingar um ráðstafanir til að draga úr hávaða,
- c) að kostnaðarhagkvæmni hverrar nýrrar rekstrartakmörkunar sé metin í samræmi við II. viðauka; ekki ætti að líta svo á að minniháttar tæknilegar breytingar á ráðstöfunum, sem hafa hvorki veruleg áhrif á afkastagetu né rekstur, séu nýjar rekstrartakmarkanir,
- d) að ferlið við samráð hagsmunaaðila, sem getur verið á formi málamiðlunarferlis, sé skipulagt tímanlega og á ítarlegan hátt þar sem tryggja skal aðgengileika og gagnsæi að því er varðar gögn og aðferðafræði við útreikning. Hagsmunaaðilar skulu hafa a.m.k. þriggja mánaða fyrirvara til að leggja fram athugasemdir sínar áður en nýjar rekstrartakmarkanir eru samþykktar. Hagsmunaaðilarnir skulu a.m.k. vera:
 - i. íbúar á staðnum sem búa í nágrenni við flugvöll og verða fyrir áhrifum af völdum hávaða frá flugumferð eða fulltrúar þeirra og viðkomandi staðaryfirvöld,
 - ii. fulltrúar fyrirtækja á staðnum sem eru staðsett í nágrenni flugvallar þar sem starfsemi þeirra verður fyrir áhrifum af völdum flugumferðar og starfrækslu flugvallarins,
 - iii. viðeigandi rekstraraðilar flugvalla,
 - iv. fulltrúar þeirra flugrekenda loftfara sem aðgerðir, sem tengjast hávaða, geta haft áhrif á,
 - v. viðkomandi veitendur flugleiðsöguþjónustu,
 - vi. netstjórnandi, eins og hann er skilgreindur í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 677/2011⁽⁸⁾,
 - vii. tilnefndur samræmingarstjóri afgreiðslutíma, eftir atvikum.

⁽⁷⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 691/2010 frá 29. júlí 2010 um frammiðdukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu og starfsemi neta og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 2096/2005 um sameiginlegar kröfur vegna veitingar þjónustu á sviði flugleiðsögu (Stjtið. ESB L 201, 3.8.2010, bls. 1).

⁽⁸⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 677/2011 frá 7. júlí 2011 um ítarlegar reglur um framkvæmd í tengslum við starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 691/2010 (Stjtið. ESB L 185, 15.7.2011, bls. 1).

3. Lögbær yfirvöld skulu fylgja eftir og vakta framkvæmd rekstrartakmarkana og grípa til aðgerða eins og við á. Þau skulu tryggja að upplýsingarnar, sem skipta máli, séu tiltækar án endurgjalds og að þær séu aðgengilegar íbúum á staðnum í nágrenni flugvalla og viðkomandi staðaryfirvöldum með greiðum og skjótum hætti.

4. Viðkomandi upplýsingar geta verið:

- a) upplýsingar um meint brot vegna breytinga á verklagi í flugi, með tilliti til áhrifa þeirra og ástæður fyrir slíkum breytingum, sbr. þó landslög,
- b) almennu viðmiðanirnar, sem beitt er við dreifingu og stjórnun umferðar á hverjum flugvelli, að því marki sem þessar viðmiðanir geta haft umhverfisleg áhrif eða áhrif vegna hávaða, og
- c) gögn, sem kerfi fyrir hávaðamælingar safna, ef þau liggja fyrir.

7. gr.

Upplýsingar um mæligildi fyrir hávaða

1. Ákvarðanir um rekstrartakmarkanir vegna hávaða skulu byggjast á mæligildum loftfarsins fyrir hávaða, sem ákvörðuð eru samkvæmt vottunarmálsmeðferð sem fram fer í samræmi við 1. bindi 16. viðauka við Chicago-samninginn, sjöttu útgáfu frá mars 2011.

2. Að beiðni framkvæmdastjórnarinnar skulu flugrekendur loftfarsins senda eftirfarandi upplýsingar um hávaða, að því er varðar loftför sem þeir starfrækja á flugvöllum í Sambandinu:

- a) ríkisfang loftfars og skráningarmerki,
- b) skjöl um hávaða frá loftfarinu, sem er notað, ásamt tilheyrandi hámarksflugtaksþyngd,
- c) hvers konar breyting á loftfarinu sem hefur áhrif á mæligildi þess fyrir hávaða og er tilgreind í skjölum um hávaða.

3. Að beiðni Flugöryggisstofnunarinnar skulu handhafar tegundarvottorðs fyrir loftfar eða viðbótartegundarvottorðs, sem er gefið út í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008⁽⁹⁾, og lögaðilar eða einstaklingar, sem starfrækja loftfar sem ekki hefur verið gefið út tegundarvottorð fyrir, samkvæmt þeirri reglugerð, láta í té upplýsingar um mæligildi loftfarsins fyrir hávaða að því er varðar líkanasmíð með tilliti til hávaða. Flugöryggisstofnunin skal tilgreina hvaða gagna er krafist, innan hvaða tímaramma skal láta þau í té, á hvaða formi og með hvaða hætti. Flugöryggisstofnunin skal sannreyna móttöku upplýsinganna um mæligildi loftfars fyrir hávaða vegna líkanasmíðar og gera upplýsingarnar aðgengilegar öðrum aðilum að því er varðar líkanasmíð með tilliti til hávaða.

4. Gögnin, sem um getur í 2. og 3. mgr. þessarar greinar, skulu takmörkuð við þau sem eru algjörlega nauðsynleg og skulu látin í té rafrænt, án endurgjalds með því að nota það snið sem er tilgreint, eftir atvikum.

5. Flugöryggisstofnunin skal sannreyna gögnin um mæligildi loftfars fyrir hávaða með tilliti til líkanasmíðar í tengslum við verkefnið sem hún framkvæmir í samræmi við 1. mgr. 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008.

⁽⁹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu og niðurfellingu tilskipunar ráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002 og tilskipunar 2004/36/EB (Stjtið. ESB L 79, 19.3.2008, bls. 1).

6. Geyma skal gögnin í miðlægu gagnasafni og þau gerð aðgengileg lögbærum yfirvöldum, flugrekendum loftfara, veitendum flugleiðsöguþjónustu og rekstraraðilum flugvalla að því er varðar rekstur.

8. gr.

Reglur um innleiðingu rekstrartakmarkana

1. Áður en rekstrartakmarkanir eru innleiddar skulu lögbær yfirvöld gefa aðildarríkjunum, framkvæmdastjórninni og viðkomandi hagsmunaaðilum sex mánaða frest, sem lýkur a.m.k. tveimur mánuðum áður en breyturnar fyrir samræmingu afgreiðslutíma eru ákvarðaðar, eins og skilgreint er í m-lið 2. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 95/93⁽¹⁰⁾, að því er varðar viðkomandi flugvöll á viðeigandi áætlunartímabili.

2. Í kjölfar matsins, sem framkvæmt var í samræmi við 6. gr., skal fylgja tilkynningunni skrifleg skýrsla í samræmi við kröfurnar, sem tilgreindar eru í 5. gr., þar sem ástæður fyrir innleiðingu rekstrartakmarkananna eru skýrðar, markmið um hávaðamildun sem eru sett fyrir flugvöllinn, ráðstafanir sem voru taldar fullnægjandi til að ná þessu markmiði og mat á hugsanlegri kostnaðarhagkvæmni mismunandi ráðstafana, sem voru teknar til athugunar, þ.m.t., ef við á, áhrif þeirra yfir landamæri.

3. Að beiðni aðildarríkis eða að frumkvæði þess getur framkvæmdastjórnin, innan þriggja mánaða frá þeim degi sem hún móttækur tilkynninguna skv. 1. mgr., endurskoðað ferlið við innleiðingu rekstrartakmarkananna. Komist framkvæmdastjórnin að þeirri niðurstöðu að innleiðing rekstrartakmarkana vegna hávaða sé ekki í samræmi við ferlið, sem sett er fram í þessari reglugerð, getur hún tilkynnt viðkomandi lögbæru yfirvaldi um það. Viðkomandi lögbært yfirvald skal skoða tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar og upplýsa hana um fyrirætlanir sínar áður en rekstrartakmarkanir eru innleiddar.

4. Þegar rekstrartakmarkanir fela í sér að taka loftför, sem uppfylla staðla naumlega, úr notkun á flugvelli skal ekki heimila neina viðbótarþjónustu umfram þann fjölda flughreyfinga loftfara, sem uppfylla staðla naumlega, á samsvarandi tímabili næstliðins árs á þeim flugvelli, sex mánuðum eftir tilkynninguna sem um getur í 1. mgr. Aðildarríki skulu tryggja að lögbær yfirvöld ákveði hversu mikið viðkomandi rekstraraðilar á þessum flugvelli skuli árlega fækka flughreyfingum loftfara, sem uppfylla staðla naumlega, með tilhlýðilegu tilliti til aldurs loftfarsins og samsetningar heildarflotans. Án þess að hafa áhrif á 4. mgr. 5. gr. skal hver rekstraraðili á þessum flugvelli ekki fækka flughreyfingum loftfara, sem uppfylla staðla naumlega, um meira en 25%.

9. gr.

Þróunarlönd

1. Til að koma í veg fyrir óþarfa efnahagslegar byrðar geta lögbær yfirvöld undanþegið loftför, sem uppfylla staðla naumlega, sem eru skráð í þróunarlöndum, rekstrartakmörkunum vegna hávaða, á sama tíma og meginreglan um bann við mismunun er að fullu virt, að því tilskildu að slík loftför:

- a) hafi hljóðstyrksvottun í samræmi við staðlana sem tilgreindir eru í 3. kafla, 1. bindis í 16. viðauka við Chicago-samninginn,
- b) hafi verið starfrækt í Sambandinu næstliðin fimm ár áður en þessi reglugerð öðlaðist gildi,
- c) hafi verið skráð í hlutaðeigandi þróunarlandi á þessu fimm ára tímabili og
- d) verði áfram starfrækt af einstaklingi eða lögaðila sem hefur staðfestu í því landi.

2. Þegar aðildarríki veitir undanþágu, sem kveðið er á um í 1. mgr., skal það þegar í stað upplýsa lögbær yfirvöld í öðrum aðildarríkjum og framkvæmdastjórnina um það.

⁽¹⁰⁾ Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 95/93 frá 18. janúar 1993 um sameiginlegar reglur um úthlutun afgreiðslutíma á Bandalagsflugvöllum (Stjtið. EB L 14, 22.1.1993, bls. 1).

*10. gr.***Undanþága fyrir starfrækslu loftfars af sérstöku tagi**

Lögbær yfirvöld geta, í hverju tilviki fyrir sig, heimilað einstaka starfrækslu á flugvöllum, sem þau bera ábyrgð á, að því er varðar loftför, sem uppfylla staðla naumlega, ef sú starfræksla gæti annars ekki átt sér stað á grundvelli þessarar reglugerðar.

Þessi undanþága skal einskorðast við:

- a) starfrækslu sem er svo sérstök að ósanngjarnt væri að synja um tímabundna undanþágu, þ.m.t. flug í hjálpar- og mannúðarskyni,
- b) óarðbært flug sem tengist breytingum, viðgerðum eða viðhaldi.

*11. gr.***Framseldar gerðir**

Framkvæmdastjórninni skal hafa umboð til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 12. gr., að því er varðar:

- a) tæknilegar uppfærslur á hljóðstigsvottunarstöðlunum, sem kveðið er á um í 5. mgr. 5. gr. og a-lið 1. mgr. 9. gr., og á vottunarmálsmeðferðinni sem kveðið er á um í 1. mgr. 7. gr.,
- b) tæknilegar uppfærslur á aðferðafræðinni og vísunum sem sett eru fram í I. viðauka.

Tilgangur þessara uppfærslna skal vera að taka tillit til breytinga á viðeigandi alþjóðlegum reglum, eins og við á.

*12. gr.***Beiting framsals**

1. Framkvæmdastjórninni eru veittar valdheimildir til að samþykkja framseldar gerðir, sbr. þó skilyrðin sem mælt er fyrir um í þessari grein.
2. Framkvæmdastjórninni skulu veittar valdheimildir til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 11. gr., í fimm ára tímabil sem hefst 13. júní 2016. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um framsal valdheimilda, eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Framsal valdheimilda skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.
3. Evrópuþinginu eða ráðinu er heimilt að afturkalla framsal valdheimildanna sem um getur í 11. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endir á framsal þeirra valdheimilda sem tilgreindar eru í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í ákvörðuninni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi framseldra gerða sem þegar eru í gildi.
4. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framseldu gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.
5. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 11. gr., skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þetta tímabil skal framlengt um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

13. gr.

Upplýsingar og endurskoðun

Aðildarríki skulu veita framkvæmdastjórninni upplýsingar um beitingu þessarar reglugerðar sé þess óskað.

Eigi síðar en 14. júní 2021 skal framkvæmdastjórnin gefa Evrópuþinginu og ráðinu skýrslu um beitingu þessarar reglugerðar.

Ef nauðsyn krefur skulu tillögur um endurskoðun á þessari reglugerð fylgja skýrslunni.

14. gr.

Rekstrartakmarkanir sem eru þegar í gildi

Rekstrartakmarkanir vegna hávaða, sem hafa þegar verið innleiddar fyrir 13. júní 2016, skulu halda gildi sínu þar til lögbær yfirvöld ákveða að endurskoða þær í samræmi við þessa reglugerð.

15. gr.

Niðurfelling

Tilskipun 2002/30/EB er felld úr gildi frá og með 13. júní 2016.

16. gr.

Umbreytingarákvæði

Þrátt fyrir ákvæði 15. gr. þessarar reglugerðar er heimilt að samþykkja rekstrartakmarkanir vegna hávaða í samræmi við tilskipun 2002/30/EB eftir 13. júní 2016 ef samráðsferli um samþykkt þeirra var yfirstandandi á þeim degi og að því tilskildu að þessar takmarkanir séu samþykktar eigi síðar en einu ári eftir þann dag.

17. gr.

Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi 13. júní 2016.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Strassborg 16. apríl 2014.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

M. SCHULZ

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

D. KOURKOULAS

forseti.

I. VIÐAUKI

MAT Á HÁVAÐA Á FLUGVELLI

Aðferðafræði:

Lögbær yfirvöld munu tryggja notkun aðferða við mat á hávaða, sem hafa verið þróaðar í samræmi við skýrslu Evrópusambands flugmálastjórna, skjal nr. 29, sem ber yfirskriftina „Stöðluð aðferð til að reikna út jafnhávaðalínur í nálægð almennra flugvalla“, þriðja útgáfa.

Vísar:

1. Áhrif hávaða af flugumferð verður lýst a.m.k. með hávaðavísunum L_{den} og L_{night} sem eru skilgreindir og reiknaðir út í samræmi við I. viðauka við tilskipun 2002/49/EB.
2. Nota má viðbótarhávaðavísa sem byggjast á markmiðum.

Upplýsingar um stjórn á hávaða

1. Raunverulegar aðstæður
 - 1.1. Lýsing á flugvellinum, þ.m.t. upplýsingar um stærð, legu, umhverfi, umfang og samsetningu flugumferðar.
 - 1.2. Lýsing á öllum umhverfismarkmiðunum sem sett hafa verið fyrir flugvöllinn út frá samhengi í hverju ríki fyrir sig. Þetta mun m.a. fela í sér lýsingu á markmiðum flugvallarins um mildun hávaða frá loftförum.
 - 1.3. Upplýsingar um jafnhávaðalínur viðkomandi undangenginna ára — þ.m.t. mat á því hversu margt fólk verður fyrir áhrifum af völdum hávaða frá loftförum, sem fer fram í samræmi við II. viðauka við tilskipun 2002/49/EB.
 - 1.4. Lýsing á fyrirliggjandi og áætluðum ráðstöfunum til að stjórna hávaða frá loftförum, sem þegar hefur verið gripið til, innan ramma yfirvegaðs mats á úrræðum og áhrif þeirra á og framlag þeirra til bættrar hljóðvistar, með vísan til:
 - 1.4.1. Að því er varðar takmarkanir við upptök:
 - a) upplýsinga um núverandi flugflota og hvers konar fyrirsjáanlegra tæknilegra úrbóta,
 - b) sérstakra áætlana um endurnýjun flotans.
 - 1.4.2. Að því er varðar skipulag og stjórnun landnýtingar:
 - a) fyrirliggjandi stjórn tækja vegna skipulagsgerðar, t.d. heildarskipulags eða afmörkunar svæða með tilliti til hávaða,
 - b) fyrirliggjandi ráðstafana til að draga úr hávaða, t.d. byggingarreglugerða, áætlana um einangrun hávaða eða ráðstafana til að draga úr landnýtingu á viðkvæmum svæðum,
 - c) samráðsferlis að því er varðar ráðstafanir sem gripið er til við landnýtingu,
 - d) vöktunar ágangs.
 - 1.4.3. Að því er varðar rekstrarlegar ráðstafanir til að milda hávaða, að því marki sem þessar ráðstafanir takmarka ekki afköst flugvallar:
 - a) notkunar valinna flugbrauta,
 - b) notkunar flugleiða, sem eru valdar sérstaklega með tilliti til hávaða,

- c) notkunar hávaðamildunar við flugtaks- og aðflugsverklag,
- d) upplýsinga um að hvaða marki þessar ráðstafanir eru reglufestar með umhverfisvisbendum, eins og tilgreint er í I. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 691/2010.

1.4.4. Að því er varðar rekstrartakmarkanir:

- a) notkunar takmarkana á heimsvísu, t.d. þaks á flughreyfingar eða hávaðakvóta,
- b) notkunar takmarkana sem gilda um tiltekin loftför, t.d. að taka loftför, sem uppfylla staðla naumlega, úr notkun,
- c) notkunar takmarkana að hluta til þar sem gerður er greinarmunur á ráðstöfunum að degi og að nóttu til.

1.4.5. Fjármálagæringar, sem eru fyrir hendi, t.d. flugvallargjöld vegna hávaða.

2. Horfur án nýrra ráðstafana

- 2.1. Lýsing á uppbyggingu flugvallar, ef um hana er að ræða, sem þegar hefur verið samþykkt og sett á áætlun, t.d. á aukinni afkastagetu, stækkun flugbrauta og/eða flugafgreiðslu, spám um aðflug og flugtak, áætlaðri samsetningu flugumferðar í framtíðinni og væntanlegum vexti og ítarlegri athugun á áhrifum hávaða á nærliggjandi svæði vegna aukinna afkasta, stækkunar flugbrauta og flugafgreiðslu og vegna breytinga á flugslóðum og aðflugs- og flugtaksleiðum.
- 2.2. Ef afkastageta flugvallar er aukin skal gera grein fyrir þeim ávinningi sem af henni hlýst almennt innan flugnetsins og svæðisins.
- 2.3. Lýsing á því hvaða áhrif það hefur á hávaða ef engar frekari ráðstafanir verða gerðar og lýsing á því hvaða áhrif þær ráðstafanir sem þegar hafa verið áætlaðar til að draga úr áhrifum hávaða, hafa á sama tímabili.
- 2.4. Jafnhávaðalínur, sem vænta má í framtíðinni, ásamt mati á því hve margt fólk er líklegt að verði fyrir áhrifum af völdum hávaða frá loftförum þar sem greint er á milli gamalgróinnar og nýlegrar íbúðabyggingar og áætlaðrar íbúðabyggingar í framtíðinni, sem lögbær yfirvöld hafa þegar veitt leyfi fyrir.
- 2.5. Mat á afleiðingum og hugsanlegum kostnaði sem fylgir því ef ekki er gripið til aðgerða til að draga úr áhrifum aukins hávaða, ef þess er vænst að hann aukist.

3. Mat á frekari ráðstöfunum

- 3.1. Yfirlit yfir frekari ráðstafanir, sem gripa má til, og upplýsingar um helstu ástæður þess að þeir kostir voru valdir. Lýsing á ráðstöfunum, sem valdar voru til frekari greiningar, og upplýsingar um niðurstöður greiningar á kostnaðarhagkvæmni, einkum kostnaðinum við að koma þessum ráðstöfunum á, væntanlegur fjöldi fólks, sem þær koma til góða, og tímarammi, svo og röðun tiltekinnar ráðstafana sem grundvallast á heildarárangri sem næst með þeim.
- 3.2. Yfirlit yfir hugsanleg áhrif, sem framlagðar tillögur geta haft á umhverfi og samkeppni, að því er varðar aðra flugvelli, rekstraraðila og aðra sem hagsmuna eiga að gæta.
- 3.3. Ástæður þess að viðkomandi kostur var valinn.
- 3.4. Almenn samantekt.

*II. VIÐAUKI***Mat á kostnaðarhagkvæmni rekstrartakmarkana vegna hávaða**

Kostnaðarhagkvæmni fyrirhugaðra rekstrartakmarkana vegna hávaða munu verða metnar á mælanlegu formi, að því marki sem mögulegt er, með tilhlýðilegu tilliti til eftirfarandi þátta:

- 1) þess ávinnings, sem gert er ráð fyrir að fyrirhugaðar ráðstafanir leiði af sér, nú og í framtíðinni,
- 2) öryggi flugrekstrar, þ.m.t. áhættu fyrir þriðja aðila,
- 3) afkastagetu flugvallarins,
- 4) hvers konar áhrifa á evrópska flugnetið.

Að auki er lögbærum yfirvöldum heimilt að taka tilhlýðilegt tillit til eftirfarandi þátta:

- 1) heilbrigðis og öryggis íbúa á staðnum sem búa í nágrenni við flugvöllinn,
- 2) umhverfislegar sjálfbærni, þ.m.t. vixltengsla hávaða og losunar,
- 3) allra beinna, óbeinna eða hvetjandi þátta fyrir atvinnu- og efnahagsmál.

Yfirlýsing framkvæmdastjórnarinnar um endurskoðun tilskipunar 2002/49/EB

Framkvæmdastjórnin á í viðræðum við aðildarríkin um II. viðauka við tilskipun 2002/49/EB (aðferðir til að reikna út hávaða) með það í huga að samþykkja hann á næstu mánuðum.

Framkvæmdastjórnin hyggst endurskoða III. viðauka við tilskipun 2002/49/EB (mat á áhrifum á heilbrigði, ferill fyrir tengsl skammtastærðar og svörunar), á grundvelli vinnu sem um þessar mundir er í gangi á vegum Alþjóðaheilbrigðismálastofnunarinnar varðandi aðferðafræði til að meta áhrif hávaða á heilbrigði.
