



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 29.11.2002
KOM(2002) 683 lopullinen

2001/0308 (COD)

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**ääntä hitaammin lentävien siviili-ilma-alusten meluluokitusta koskevan yhteisön
kehyksen vahvistamisesta melumaksujen laskentaa varten**

(komission esittämä Euroopan yhteisön perustamissopimuksen
250 artiklan 2 kohdan mukaisesti)

PERUSTELUT

1. MENETTELY

Ehdotus KOM(2001) 74 lopullinen (annettu 20. joulukuuta 2001) toimitettiin neuvostolle ja Euroopan parlamentille 20. joulukuuta 2001 perustamissopimuksen 251 artiklassa vahvistetun menettelyn mukaisesti.

Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 29. toukokuuta 2002¹.

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä 3. syyskuuta 2002 ja teki ehdotukseen 12 tarkistusta². Komissio on ottanut huomioon Euroopan parlamentin tarkistukset ja antaa muutetun ehdotuksen.

2. EHDOTUKSEN TARKOITUS

Komission vuonna 1999 antamassa lentoliikennettä ja ympäristöä koskevassa tiedonannossa ehdotettiin, että otettaisiin käyttöön taloudellisia kannustimia, joiden avulla voidaan saada lentoliikenteen harjoittajat käyttämään lentoliikenteen ympäristövaikutuksia vähentävää teknologiaa.

Tästä syystä tällä ehdotuksella on tarkoitus ottaa käyttöön lentoasemamaksujen eriyttämisen yhteinen menetelmä, jossa otetaan huomioon kunkin ilma-aluksen aiheuttaman meluhaitan määrä.

Ehdotuksen tekniset osat vastaavat Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) melumaksuja koskevaa suositusta. Kun vahvistetaan yhteisön laajuinen selkeyteen, tasapuoliseen kohteluun sekä ennakoitavuuteen perustuva järjestelmä, voidaan välttää sellaisten maksujärjestelmien lisääntyminen, jotka pohjautuvat erilaisiin teknisiin muuttujiin yhteisön eri osissa. Tällöin toimitaan sisämarkkinoiden tavoitteiden mukaisesti.

Ehdotettu menetelmä perustuu seuraaviin pääperiaatteisiin:

- avoimuus ja kustannusvastaavuus ICAOn vakiintuneen lähestymistavan mukaisesti, mikä tarkoittaa tulojen muuttumattomuuden periaatteen soveltamista, jollei maksuja peritä nimenomaan lentoasemilla ja niitä ympäröivillä alueilla toteutettavien ympäristöhaittojen lieventämistoimenpiteiden rahoittamiseksi
- saatavilla olevien ja helposti todennettavien objektiivisten perusteiden käyttö (ilma-aluksen melutaso sellaisena kuin se vahvistetaan ilma-aluksen melutodistuksessa)
- melumaksujen suhteuttaminen meluvaikutuksiin
- joustavuus, joka toteutetaan ottamalla huomioon lentoasemakohtaiset muuttujat, ja näin mahdollistetaan yhdenmukaistetun menetelmän sujuva käyttöönotto.

¹ EYVL C 221, 17.9.2002, s. 17.

² ...

Ehdotus on vastaus yhteisön velvoitteeseen edistää taloudellisten toimintojen kestävä kehitystä sekä pyrkiä parantamaan ympäristön laatua sisällyttämällä ympäristönsuojeluvaatimuksia yhteisiin politiikkoihin.

3. HUOMAUTUKSET

Euroopan parlamentti teki 3. syyskuuta 2002 ehdotukseen ensimmäisessä käsittelyssä 12 tarkistusta. Komissio on selvittänyt tarkistusten mahdolliset vaikutukset

- edellä kohdassa 2 mainittuihin ehdotuksen tavoitteisiin ja periaatteisiin
- ehdotetun menetelmän tekniseen luotettavuuteen
- uuteen eurooppalaiseen lainsäädäntöön, joka on annettu sen jälkeen, kun ehdotus toimitettiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Komissio hyväksyy 12 tarkistuksesta viisi (tarkistukset 1, 5, 7, 12 ja 14).

Komissio ei hyväksy muita tarkistuksia (4, 8, 9, 10, 15, 16 ja 17).

3.1 Euroopan parlamentin tekemät tarkistukset, jotka komissio hyväksyy

- Komissio hyväksyy tarkistuksen 1, jolla muutetaan ehdotuksen nimi. Kun ehdotuksen nimestä poistetaan viittaus "meluluokitukseen", se vastaa paremmin ehdotettua menetelmää, joka perustuu jatkuvaan kaavaan eikä erilliseen ilma-alusten luokitukseen.
- Komissio hyväksyy tarkistuksen 5, jossa muutamien 3 artiklan 1 alakohdan sanamuotoon tehtyjen muutosten lisäksi viitataan mahdollisuuteen käyttää erilaisia melusta perittäviä yksikkömaksuja vuorokauden eri ajanjaksoina. Vaikka tämä jo epäsuorasti sisältyikin menetelmään, joka kuvaillaan alkuperäisen ehdotuksen liitteessä 1, kyseinen 3 artiklaan tehty lisäys selventää tekstiä.
- Komissio hyväksyy tarkistuksen 7, jolla siirretään 4 artiklassa ehdotettua määräaikaa (1. huhtikuuta 2003) vuodelle (1. huhtikuuta 2004). Kun otetaan huomioon komission ehdotuksen antamisesta jo kulunut aika ja neuvoston työohjelma lähitulevaisuudessa, tässä tarkistuksessa mainittu määräaika on järkevämpi direktiivin ensimmäiselle täytäntöönpanovaiheelle.
- Komissio hyväksyy johdanto-osan 6 kappaletta muuttavan tarkistuksen 12, jossa pelkästään vahvistetaan, että ehdotus on asiaa koskevien ICAOn suuntaviivojen mukainen.
- Komissio hyväksyy 3 artiklan 3 alakohtaa muuttavan tarkistuksen 14, jolla lisätään kaksi uutta säännöstä: ensiksi rajoitetaan ajanjaksojen määrä enintään kolmeen 24 tunnin pituisessa ajanjaksossa ja toiseksi nostetaan alimman ja korkeimman maksun väliseksi enimmäissuhteeksi tiettyinä aikana 1:40. Ajanjaksojen määrän rajoittaminen kolmeen kompensoi suhteen kaksinkertaistamisen (suhteesta 1:20 suhteeseen 1:40) mahdollisia vaikutuksia. Tarkistus vastaa myös ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta 25. kesäkuuta

2002 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/49/EY, jossa myös käytetään kolmea ajanjaksoa (päivä, ilta ja yö).

3.2 Euroopan parlamentin tekemät tarkistukset, joita komissio ei hyväksynyt

- **Tarkistusta 4**, jolla muutetaan 2 artiklan 1 kohdan b alakohta, ei hyväksytty, koska se ei lisäisi ehdotukseen mitään uutta, vaan saattaisi päinvastoin vähentää ehdotusluonnoksen selkeyttä. Tarkistuksesta ei käy tarpeeksi selvästi ilmi, että ns. maksujen eriyttämisen käsitettä ei pidä soveltaa ainoastaan silloin, kun tulojen määrä ei muutu, vaan myös silloin, kun nettotuloja kerätään ympäristöhaittojen lieventämistoimenpiteiden rahoittamiseksi.
- **Tarkistusta 8**, jolla muutetaan 7 artiklan 1 kohta, ei hyväksytty, koska siinä edellytetään, että komissio arvioi laatimassaan kertomuksessa, onko ehdotetun järjestelmän korvaaminen melutasojen mittaamiseen perustuvalla järjestelmällä toteutettavissa. Koska menetelmällä, joka perustuu melutasojen mittaamiseen paikalla, ei pystytä takaamaan riittävää avoimuutta, kyseinen selvitys olisi tarpeeton.
- **Tarkistuksessa 9**, jolla muutetaan liitteen 2 kohta, otetaan käyttöön vähimmäismelumaksu. Koska lentoasemilla, joilla ei ole meluongelmia, ei tarvitse toteuttaa toimenpiteitä melun vähentämiseksi tai rajoittamiseksi, ei ole mitään syytä tehdä vähimmäismelumaksuista pakollisia.
- **Tarkistusta 10**, jolla muutetaan liitettä (Melumaksujen eriyttäminen), ei hyväksytty, koska tarkistuksessa otettaisiin käyttöön velvoite kerätä tuloja melumaksuista myös niillä lentoasemilla, joilla on hyvin matalat melutasot. Tämä on vastoin tärkeää periaatetta, joka ehdotuksessa on haluttu säilyttää.
- **Tarkistuksia 15, 16 ja 17**, joilla muutetaan johdanto-osan 9 kappale, 1 artiklan 2 kohta ja 4 artiklan 2 kohta, ei hyväksytty, koska ne ovat ehdotuksen päätavoitteen – yhdenmukaistamisen vähimmäistason toteuttaminen – vastaisia.

4. PÄÄTELMÄ

Komissio muuttaa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan mukaisesti ehdotustaan edellä esitetyllä tavalla ottaen huomioon Euroopan parlamentin tekemät tarkistukset. Viiden tarkistuksen, jotka komissio hyväksyy, lisäksi liitteeseen tehdään pieni tekninen muutos.

Muutos on tarpeen 3 artiklaan tehdyn tarkistuksen takia. Tarkistuksessa kaksinkertaistettiin alimman ja korkeimman maksun välinen suhde lentoasemalla suhteesta 1:20 suhteeseen 1:40.

Tästä syystä on johdonmukaisuuden vuoksi tarpeen mukauttaa alempia kynnyksiä liitteessä olevassa melumaksujen laskutavan kuvauksessa. Kynnykset määriteltiin 13 dB alemmaksi kuin ylempi kynnyks, ja ne mukautetaan 16 dB alemmaksi kuin ylempi kynnyks.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**ääntä hitaammin lentävien siviili-ilma-alusten melumaksuja koskevan yhteisön
kehityksen vahvistamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen³,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁵,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁶,

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Yhteisön politiikkaan kuuluu perustamissopimuksen 2 ja 6 artiklan mukaisesti, että ympäristönsuojeluvaatimusten sisällyttämistä muihin alakohtaisiin politiikkoihin, mukaan luettuna liikennepolitiikka, tehostetaan merkittävästi.
- 2) Yksi yhteisen liikennepolitiikan päätavoitteista on edistää liikennetoimintojen kestävä kehitystä.
- 3) Komission antamassa lentoliikennettä ja ympäristöä koskevassa tiedonannossa⁷ ehdotetaan taloudellisten välineiden käyttämistä ympäristönsuojelun tason parantamiseksi lentoliikenteessä.
- 4) Direktiivissä lentoasemamaksuista⁸ säädetään mahdollisuudesta eriyttää lentoasemamaksuja ympäristövaikutusten perusteella, mutta ei vahvisteta tällaisessa eriyttämisessä sovellettavia perusteita.

³ EYVL C 103, 30.4.2002, s. 221.

⁴ EYVL C 221, 17.9.2002, s. 17.

⁵ EYVL C, , s. .

⁶ EYVL C, , s. .

⁷ KOM(1999) 640 lopullinen, 1.12.1999.

⁸ **Ehdotus neuvoston direktiiviksi lentoasemamaksuista KOM(1997) 154 lopullinen** (EYVL C 257, 22.8.1997, s. 2). Ehdotus sellaisena kuin se on muutettuna asiakirjalla KOM(1998) 509 lopullinen (EYVL C 319, 16.10.1998, s. 4).

- 5) Kun ympäristötarkoituksia varten perittävien melumaksujen eriyttäminen perustuu ilma-alusten yhteiseen luokitukseen niiden meluvaikutusten perusteella, lisätään maksujen ympäristötehokkuutta, maksujärjestelmien selkeyttä sekä ennakoitavuutta lentoliikenteen harjoittajien kannalta.
- 6) Tällaisen eriyttämisen tarkoituksena ei ole tuottaa lisää tuloja. Eriyttämisen yhteydessä olisi noudatettava tulojen muuttumattomuuden periaatetta, ja eriyttämistä olisi sovellettava selkeästi ja ketään syrjimättä. **Ympäristömaksut, jotka peritään nimenomaan siinä tarkoituksessa, että voitaisiin rahoittaa lentoasemaa ympäröivillä alueilla toteutettavia ympäristöhaittojen lieventämistoimenpiteitä, kuten ääneneristystoimenpiteitä, ovat kuitenkin ICAOn voimassa olevien maksuperiaatteiden mukaisia, ja ne olisi näin ollen tämän direktiivin nojalla sallittava.**
- 7) Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevassa I niteessä määriteltyjen melutodistusten mukaisten melutasojen katsotaan kuvaavan riittävästi meluvaikutuksia lentoasemien lähistön asukkaisiin. Laskeutumismelutasoa kuvaa riittävästi mainitussa liitteessä 16 määritelty melutodistuksen mukainen melutaso lähestymismittauspisteessä, ja lentoonlähdomelutasoa vastaa hyvin keskiarvo mainitussa liitteessä 16 määritellyistä melutodistuksen mukaisista melutasoista sivumittaus- ja ylilentomittauspisteissä.
- 8) Melumaksujen olisi oltava suhteutettuja siihen ihmisille aiheutuvaan lisähaittaan, jonka yksittäiset ilma-alukset aiheuttavat erikseen laskeutumisen ja lentoonlähdomen yhteydessä. Tämän lisähaitan ja ilma-aluksen melutason välistä suhdetta voidaan kuvata parhaiten meluenergian tason avulla.
- 9) Jotta voitaisiin varmistaa, että yhteisön lentoasemilla sovellettavat melumaksujärjestelmät ovat mahdollisimman vertailukelpoisia keskenään, yhteistä kehystä ilma-alusten luokitusta varten olisi sopivan siirtymäkauden jälkeen sovellettava kaikilla lentoasemilla, jotka hoitavat kaupallisia lentoja jäsenvaltioiden välillä, jos ne perivät melumaksuja.
- 10) On hyödyllistä lisätä tietoutta erityisesti raskaampien ilma-alusten tuottavuudesta niiden aiheuttamaan meluun verrattuna antamalla lisätietoa meluntuotosta kuljetettua yksikköä kohti.
- 11) Ottaen huomioon toissijaisuusperiaate ja suhteellisuusperiaate, joista määrätään perustamissopimuksen 5 artiklassa, jäsenvaltiot eivät pysty riittävässä määrin saavuttamaan melumaksujen ympäristötehokkuuden parantamista koskevaa tavoitetta, koska maksuja perittäessä käytetään erilaisia meluluokitusjärjestelmiä. Sen vuoksi yhteisö voi päästä paremmin tavoitteeseen melumaksujen laskennassa sovellettavan yhdenmukaisen kehyksen avulla. Direktiivissä säädetään ainoastaan niistä vähimmäisvaatimuksista, jotka ovat tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- 12) Koska tämän direktiivin täytäntöön panemisen edellyttämät toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁹ 2 artiklassa tarkoitettuja

⁹ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

laajakantoisia toimenpiteitä, toimenpiteistä olisi päätettävä mainitun päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen.

- 13) Komission olisi tehtävä tämän direktiivin täytäntöönpanosta arviointi, jonka olisi oltava valmis viimeistään 1 päivänä huhtikuuta 2008,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tavoitteet ja soveltamisala

Tämän direktiivin tavoitteena on parantaa lentoasemilla perittävien melumaksujen ympäristötehokkuutta varmistamalla, että näiden ympäristötarkoituksia varten perittävien maksujen tason laskennassa sovelletaan yhteisiä laskentaperusteita, jotka perustuvat ilma-alusten melutasoon.

Tätä direktiiviä sovelletaan 4 artiklan säännösten mukaisesti lentoasemiin tai lentoasemajärjestelmiin, jotka hoitavat kaupallisia lentoja jäsenvaltioiden välillä ja jotka sijaitsevat jonkin jäsenvaltion alueella, edellyttäen, että ne soveltavat melumaksuja.

2 artikla

Määritelmät

1. Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) 'melumaksulla' lentoaseman melusta perimää erityistä maksua, joka vastaa ilma-aluksen melutodistuksen mukaisia meluominaisuuksia ja jonka tarkoituksena on kattaa meluongelmien lieventämisestä tai ehkäisemisestä aiheutuvat kustannukset sekä edistää meluttomampien ilma-alusten käyttöä;
- b) 'eriyttämisellä' mahdollisuutta soveltaa erilaisia melumaksujen tasoja edellyttäen, että kokonaistulojen määrä ei muutu;
- c) arvolla '*La*' ilma-aluksen melutasoa aluksen laskeutuessa. Tämä on yhtä kuin melutodistuksen mukainen melutason arvo lähestymismittauspisteessä ilmaistuna desibeleinä tehollista meluisuutta (EPN) ja laskettuna siten kuin kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevassa 1 niteessä on määritelty. Vastaava meluenergia on yhtä kuin antilogaritmi $La/10$;
- d) arvolla '*Ld*' ilma-aluksen melutasoa lentoonlähdössä. Tämä on yhtä kuin aritmeettinen keskiarvo (keskiarvo) melutodistuksen mukaisista melutasoista ilmaistuna desibeleinä tehollista meluisuutta ja mitattuina sivumittaus- ja ylilentomittauspisteissä siten kuin edellä mainitussa liitteessä 16 on määritelty. Vastaava meluenergia on yhtä kuin antilogaritmi $Ld/10$;
- e) 'ilma-aluksen tuottavuudella sen aiheuttamaan meluun verrattuna' melupäästöjä hyötykuormayksikköä eli matkustajaa tai lastitonnia kohti.

2. Tämän direktiivin 2 artiklan 1 kohdan c ja d alakohtia voidaan mukauttaa 6 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen sellaisten kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevan 1 niteen myöhempien muutosten soveltamiseksi tätä direktiiviä varten, jotka tulevat voimaan tämän direktiivin antamisen jälkeen.

3 artikla

Yhteinen kehys melumaksujen laskentaa varten

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että melumaksut lasketaan niiden alueella sijaitsevilla lentoasemilla seuraavien laskentaperusteiden mukaisesti:

- (1) Laskeutumisten ja lentoonlähtöjen melumaksun **on vastattava suhteellisia meluvaikutuksia**, joita laskeutumisista ja lentoonlähdöistä aiheutuu lentoasemien ympäristön väestölle. Melumaksu laskeutumisesta ja lentoonlähdöstä kullakin lentoasemalla **on** laskettava tämän direktiivin liitteessä määritetyllä tavalla. **Melusta perittävä yksikkömaksu voi vaihdella vuorokauden eri ajanjaksojen mukaan.**
- (2) Laskeutumisen ja lentoonlähdön meluenergioiden laskennan on perustuttava *La*- ja *Ld*-melutasoihin.
- (3) Melumaksujen eriyttäminen **on 24 tunnin pituisen ajanjakson tiettynä aikana** rajoitettava siten, että alimman ja korkeimman melumaksun välinen suhde voi olla enintään 1:40. Myös pienempää suhdetta voidaan soveltaa.
- (4) **Edellä 3 alakohdassa kukin 24 tunnin pituinen ajanjakso voidaan jakaa enintään kolmeen ajanjaksoon (päivä, ilta ja yö).**

4 artikla

Yhteisen kehyksen soveltaminen

Jäsenvaltiot toteuttavat tarvittavat toimenpiteet huolehtiakseen siitä, että yhteistä melumaksujen laskennan kehystä sovelletaan:

- (1) 1 päivästä huhtikuuta 2004 alkaen
 - a) kaikissa voimassa olevien melumaksujärjestelmien merkittävässä tarkistuksissa
 - b) käyttöön otettavissa uusissa melumaksujärjestelmissä;
- (2) 1 päivästä huhtikuuta 2006 alkaen kaikissa melumaksujärjestelmissä.

5 artikla

Yleisölle annettavat tiedot

Varmistaakseen, että käsite 'tuottavuus aiheutettuun meluun verrattuna' ymmärretään hyvin, jäsenvaltiot tai lentoasemaviranomaiset voivat täydentää melumaksujen laskennassa käytettäviä ilma-alusten *La*- ja *Ld*-meluominaisuustietoja lisätiedoilla, jotka kuvaavat

yksittäisen ilma-aluksen tuottavuutta sen aiheuttamaan meluun verrattuna, erityisesti kun ilma-aluksen enimmäislento-olot paino on yli 34 tonnia.

6 artikla

Säätelykomitea

1. Komissiota avustaa 16 päivänä joulukuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/91¹⁰ perustettu ilmailun turvallisuuden säätelykomitea, jäljempänä 'komitea', joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan neuvoston päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa säädettyä säätelymenettelyä ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 8 artikla.
3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on kolme kuukautta.

7 artikla

Uudelleentarkastelu ja kertomukset

Komissio toimittaa viimeistään 1 päivänä huhtikuuta 2008 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta saaduista kokemuksista.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa tämän direktiivin muuttamista koskevia ehdotuksia.

8 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään vuoden kuluttua sen voimaantulosta. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltiot säätävät siitä, miten viittaukset tehdään.

9 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

¹⁰ EYVL 373, 31.12.1991, s. 4. Asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (ETY) N:o 2176/96 (EYVL L 291, 14.11.1996, s. 15).

10 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

• Melumaksun laskutapa

Kokonaismelumaksu, joka peritään kullakin lentoasemalla yhdestä laskeutumisesta ja yhdestä lentoonlähdestä, lasketaan soveltamalla kaavaa:

$$C = Ca \cdot 10^{[(La - Ta)/10]} + Cd \cdot 10^{[(Ld - Td)/10]}$$

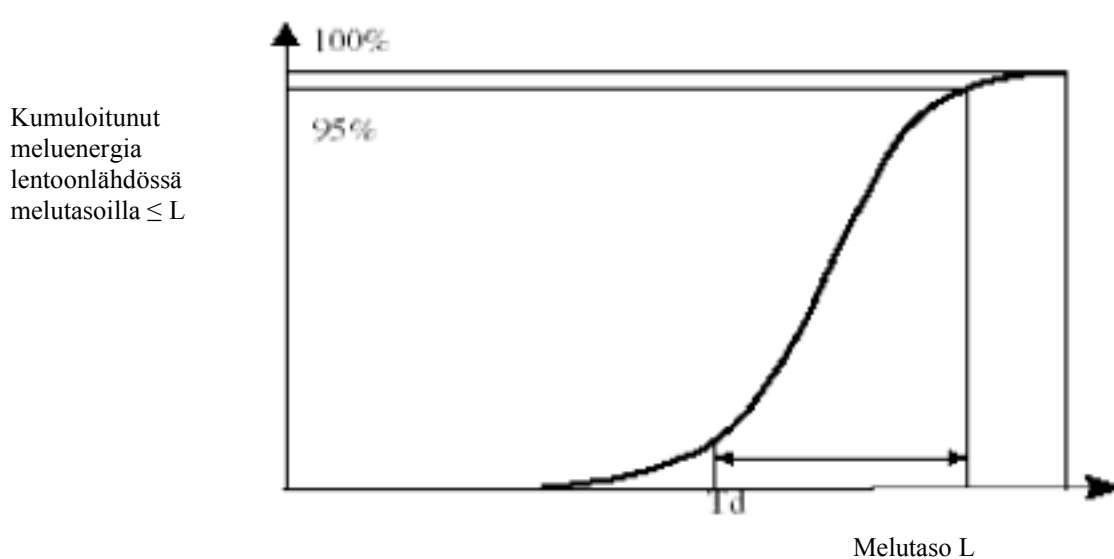
jossa:

Ca ja Cd ovat laskeutumisesta ja lentoonlähdestä perittävät yksikkömelumaksut kyseisellä lentoasemalla. Ca :n ja Cd :n arvo voi olla nolla. Ne kuvaavat laskeutumis- ja lentoonlähtömelupäästöjen suhteellista merkitystä niiden vaikutuksen kohteena olevan väestön kannalta;

La on melutodistuksen mukainen laskeutumismelutaso;

$Ld = (Lf + Ll)/2$, Lf ja Ll ovat melutodistuksen mukaiset melutasot ylilento- ja sivumittauspisteissä; ja

Ta ja Td ovat laskeutumisen ja lentoonlähdon melukynnyksiä, jotka vastaavat suhteellisen hiljaisten ilma-alusten luokkia kyseisellä lentoasemalla. Nämä kynnykset on määritetty noin 16 desibeliä alemmaksi kuin ylemmät kynnykset, joiden alle jää 95 prosenttia kaikesta lentoaseman aiheuttamasta meluenergiasta oheisessa kuviossa esitetyllä tavalla.



Melumaksujen eriyttäminen

Maksujen mahdollisimman suuren kustannusvastaavuuden periaatteen mukaisesti olisi sovellettava erityisiä melumaksuja melunlieventämisohjelmien rahoittamista varten ja kompensoitava muita melumaksuja negatiivisilla melumaksuilla (hyvityksillä) tulojen muuttumattomuuden säilyttämiseksi.

Tulojen muuttumattomuus olisi säilytettävä erikseen lentoonlähdön ja laskeutumisen osalta. Esimerkiksi lentoonlähdön (positiivisen tai negatiivisen) melumaksun ilma-alukselle i olisi oltava:

$$C_i = C_d \cdot [E_{d_i}^{-1/N} \cdot \sum E_{d_j}]$$

jossa:

C_d on lentoonlähdön yksikkömaksu kyseisellä lentoasemalla,

E_{d_i} on kyseisen ilma-aluksen suhteellinen meluenergia lentoonlähdössä ja

N ja $\sum E_{d_j}$ ovat ennustettu lentoonlähtöjen lukumäärä ja ennustettu kumuloitunut lentoonlähtöjen meluenergia kyseisen vuoden aikana.

C_i :n arvo voi olla positiivinen tai negatiivinen.