



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, 28.11.2001  
KOM(2001) 695 endelig

2001/0282 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede  
driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne**

**(Forelagt af Kommissionen)**

## BEGRUNDELSE

### 1. INDLEDNING

1. Fællesskabet har længe anmodet Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) om at ajourføre støjcertificeringsnormerne i kapitel 3, som blev vedtaget i 1977. Det femte plenarmøde i ICAO's udvalg om luftfart og miljøbeskyttelse (CAEP - Committee on Aviation and Environmental Protection) henstillede, at ICAO strammer støjgrænserne for de certificeringsnormer, der gælder for jetfly og store propeldrevne fly.
2. Efter høring af ICAO's medlemmer vedtog ICAO-rådet i juni 2001 en ny støjcertificeringsnorm, der bliver kapitel 4 i bilag 16, bind 1 til den internationale civilluftfartskonvention, og som bl.a. omfatter følgende:
  - den gælder for certificering af fly, og skal ikke danne grundlag for driftsrestriktioner for fly
  - den specificerer en maksimalt tilladt kumulativ tærskel for summen af de tre støjmålingspunkter. Værdien af disse tre punkter specificeres for øjeblikket separat for den eksisterende kapitel 3-certificeringsnorm
  - den nye kumulative tærskel er 10 decibel lavere end summen af de individuelle grænser i den eksisterende norm
  - "vægnings"-bestemmelsen i den eksisterende kapitel 3-norm, som gjorde det muligt at afveje overskridning på et af målepunkterne ved en tilsvarende reduktion på det andet punkt eller punkter indgår ikke i kapitel 4-normen
  - kapitel 4-normen gælder *obligatorisk* for nye flytyper, der anmoder om certificering efter den 1. januar 2006 og *frivilligt* for fly, der oprindeligt blev certificeret i henhold til krav i kapitel 3, og som ansøger om certificering i henhold til kapitel 4.
3. ICAO's råd vedtog endvidere bestemmelser vedrørende omcertificering, som bør sikre, at de nationale certificeringsmyndigheder anvender samme strengthed overfor første certificering af fly som for omcertificering.
4. Vedtagelse af kapitel 4 og af bestemmelserne for omcertificering bør betragtes som et vigtigt skridt frem mod forbedring af lufttransportaktiviteters støjpræstation. Da de fleste af de fly, der på nuværende tidspunkt produceres, allerede er i overensstemmelse med kapitel 4-normen, viser følgerne af kapitel 4-normens vedtagelse sig først over et længere tidsrum, efterhånden som flåderne moderniseres og fornyes og er derfor ikke tilstrækkelige til at forbedre støjsituationen efter at udfasingen af kapitel 2-fly er afsluttet. Indførelse af kapitel 4 på markedet kræver derfor ledsageforanstaltninger, som muliggør harmoniseret anvendelse af driftsrestriktioner, inklusive udtagelse af drift af de fly, som kun netop opfylder kravene i kapitel 3.
5. På den 33. ICAO-forsamling, som blev afholdt fra den 25. september til 5. oktober 2001, nåede man frem til en verdensomspændende aftale ved forsamlingens

resolution A33/7 om, hvorledes sådanne ledsageforanstaltninger/driftsrestriktioner kan indgå i en afbalanceret strategi for støjstyring. Dette gør det nu muligt for Fællesskabets medlemsstater gradvis - på grundlag af en procedure og regler, der skal overholdes - at tilbagetrække fly, der kun netop opfylder kravene i støjfølsomme EF-lufthavne.

## 2. STØJPROBLEMER I FÆLLESSKABETS LUFTHAVNE

6. Lufttrafikken er koncentreret på et relativt lille antal lufthavne i Fællesskabet<sup>1</sup>. Det er i høj grad denne koncentration, der er grunden til de store støjgener på og ved disse lufthavne. Den analyse, der blev udført af CAEP<sup>2</sup> konkluderede, at af de 1700 lufthavne der på verdensniveau indgik i analysen skrev kun 180 lufthavne, eller 11%, (hvoraf 35 befandt sig i ECAC) for 91% af den population, der globalt var udsat for støjeksposering.
7. I betragtning af denne koncentration var det ikke muligt fra et cost benefit-synspunkt at begrunde en ICAO-ramme med henblik på global udfasning på samme måde som for kapitel 2-fly<sup>3</sup>. ICAO's vurdering viste dog, at der er betydelige regionale forskelle, når det drejer sig om, i hvilket omfang flystøj forventes at blive et problem i de næste 20 år.
8. Det antal mennesker i Fællesskabet, der udsættes for overdreven flystøj forventes at stige efter 2002, på hvilket tidspunkt kapitel 2-fly er fuldstændig afviklet i Fællesskabet, hvis man går ud fra fortsat vækst i lufttransportaktiviteterne på mellem- og lang sigt, trods den nylige nedgang efter de tragiske begivenheder den 11. september 2001, og uden at der gøres en indsats for at begrænse støj omkring lufthavne.
9. Ud fra et miljøbeskyttelsessynspunkt er det målet, at antallet af mennesker udsat for flystøj ikke må stige efter år 2000, og dette skal opnås på en måde, som er i overensstemmelse med det indre markeds krav. Kommissionen foreslår derfor et fælles sæt bestemmelser og principper vedrørende støjrelaterede driftsrestriktioner inden for rammerne af en afbalanceret strategi for støjstyring. Vedlagte forslag iværksætter og udvikler yderligere på fællesskabsniveau ICAO's retningslinjer om støjstyring, som støttet af ICAO's 33. forsamling, der blev afholdt i Montreal fra 25. september til 5. oktober 2001, og som fastlagt i forsamlingens resolution A33/7 vedrørende en konsolideret erklæring om ICAO's fortsatte politikker og praksis, navnlig bilag C, som vedrører politikker og programmer, der bygger på en afbalanceret strategi, hvad angår styring af flystøj samt E, som vedrører lokale støjrelaterede driftsrestriktioner i lufthavne.

---

<sup>1</sup> Den europæiske konference for civil luftfart (ECAC - The European Civil Aviation Conference) - Eurocontrol-undersøgelse om vækstproblemer, som blev forelagt for ECAC's transportministre i januar 2000 omfattede 107 ECAC-lufthavne, som tilsammen håndterer ca. 85% af trafikken i ECAC.

<sup>2</sup> Vurdering på grundlag af en model der blev udarbejdet for CAEP: MAGENTA (Model for Assessing Global Exposure to the Noise of Transport Aircraft).

<sup>3</sup> Rådets direktiv 92/14/EØF.

### 3. FORESLÅEDE LØSNINGER AF STØJPROBLEMET I EF-LUFTHAVNE: HOVEDTRÆK

10. I medlemsstaternes støjstyringspolitikker findes en række foranstaltninger til at dæmpe støjen ved lufthavne. Bl.a.:
  - Nedsikæring af flystøj ved kilden. Virkningen af denne foranstaltning viser sig først på længere sigt, efterhånden som eksisterende, støjende fly erstattes med mindre støjende fly.
  - Fysisk planlægning og styring. Den eventuelle merværdi af denne foranstaltning er afhængig af, i hvor høj grad denne foranstaltning allerede er blevet udnyttet.
  - Anvendelse af støjdæmpende driftsprocedurer. Her afhænger den eventuelle merværdi også af, hvor meget disse procedurer allerede er blevet udnyttet eller håndhævet.
  - Lokale driftsrestriktioner. Det drejer sig bl.a. om tidsbegrænsede driftsrestriktioner, som kun gælder i bestemte tidsrum, samt driftsrestriktioner, som sigter på at tage fly, der kun netop opfylder kravene, ud af drift.
  - Økonomiske instrumenter, f.eks. støjrelaterede lufthavnsafgifter. Kommissionen har for øjeblikket et forslag til direktiv om etablering af en fællesskabsramme for støjklassificering af civile subsoniske jettfly med henblik på beregning af støjafgifter til behandling med henblik på vedtagelse. Formålet med dette forslag er at forbedre den miljømæssige effektivitet af støjafgifter, der afkræves på lufthavnsniveau.
11. Direktivforslaget tager hensyn til alle ovennævnte tilgængelige foranstaltninger på linje med aftalen på ICAO's 33. forsamling samt driftsrestriktioner, når det drejer sig om støjproblemer ved EF-lufthavne. Det indeholder med henblik på dette principper og bestemmelser om, hvorledes støjvurdering udføres med henblik på støjdæmpning.
12. Hvad angår støjproblemer og de tilgængelige foranstaltninger til at løse disse problemer skelner direktivforslaget mellem følgende lufthavns kategorier:
  - Lufthavne med under 50 000 bevægelser om året. Disse mindre lufthavne, som normalt ikke har international lufttrafik, falder uden for direktivforslagets anvendelsesområde. Hvis der påvises støjproblemer ved disse lufthavne, må medlemsstaterne indføre passende foranstaltninger.
  - Lufthavne som har civilluftfartsoperationer og som har over 50 000 bevægelser om året. Denne kategori omfatter lufthavne både med og uden specifikke støjproblemer. For lufthavne med specifikke problemer fastsætter den fælles ramme bestemmelser om indførelse af delvise restriktioner for drift af bestemte civile subsoniske jettfly og driftsrestriktioner, der sigter på at trække fly, der kun netop opfylder kravene, ud af drift.
  - Bylufthavne omfatter et begrænset antal lufthavne midt i store byområder, hvor basisstøjen allerede er stor, således at disse lufthavne er særlig følsomme over for yderligere støj fra fly. Direktivet indeholder en definition. En lufthavn må kun defineres som "bylufthavn" hvis byen også betjenes af en alternativ lufthavn.

13. I dette direktiv vurderes flys miljøpræstation på grundlag af kapitel 3's certificeringstærskler. Fly, der har en kumulativ margin på højst 5 decibel i forhold til kapitel 3's certificeringstærskler, betragtes som kun netop at opfylde kravene og de bidrager, i forhold til fly med samme vægt, mere til støjsituationen i en specifik lufthavn. Lufthavne med en problematisk støjsituation, har lov til gradvist at tage disse fly ud af drift efter en vurdering. Andre støjdæmpningsmuligheder anvendes, hvis tilbagetrækning af sådanne fly ikke er nok til, at direktivets mål opfyldes.
14. Direktivforslaget indeholder i overensstemmelse med ICAO-resolutionen de nødvendige bestemmelser om udbredelse af vurderingsresultaterne, om høring af alle involverede parter og om løsning af tvister.
15. Fællesskabsinstitutionerne erkender generelt, at luftfartsselskaber i udviklingslande står over for vanskeligheder. Alle institutionerne er enige om, at det er nødvendigt at være særlig opmærksom på udviklingslandenes specifikke situation, når man indfører foranstaltninger, der sigter på at løse støjproblemerne ved Fællesskabets lufthavne. Dette princip indgår også i Rådets direktiv 92/14/EØF vedrørende udfasning af kapitel 2-fly, som indeholder en undtagelse til den endelige tidsfrist, den 1. april 2002, på hvilket tidspunkt fly skal opfylde kravene.
16. Når det drejer sig om udviklingslandenes situation, er en af vanskelighederne at blive enige om en definition af "udviklingsland". Der foreligger rent faktisk en række definitioner og derfor en række forskellige fortegnelser over stater, der falder ind under de forskellige definitioner. Organisationen for økonomisk samarbejde og udvikling (OECD) udarbejder en fortegnelse over udviklingslande (den såkaldte del 1), der tages op til revision hvert tredje år og som bygger på Verdensbankens højindkomstlands tærskel. Lande, der kommer op over denne tærskel tre år i træk fjernes fra fortegnelsen over udviklingslande. En anden fortegnelse over udviklingslande udarbejdes hvert år i forbindelse med De Forenede Nationers udviklingsprogram (United Nations Development Programme - UNDP). Det bør bemærkes, at begge fortegnelser i høj grad overlapper hinanden.
17. I dette forslag defineres "udviklingsland" som et land, som enten forekommer på del 1 på den nuværende OECD-forteignelse og/eller UNDP's og UNLDC's fortegnelser. Bilag 3 til nærværende forslag indeholder fortegnelsen over fly, der kun netop opfylder kravene, og som er registreret i udviklingslande, og som tilhører luftfartsselskaber, som vides at operere i Fællesskabet. For at være i overensstemmelse med tidligere EF-lovgivning, navnlig Rådets direktiv 92/14/EØF og andre EF-politikker, dækker bilag 3 ikke luftfartsselskaber fra udviklingslande, der enten er medlemmer af ECAC eller det foreslåede europæiske civilluftfartsområde. Bilag 3 er blevet etableret på grundlag af en undersøgelse<sup>4</sup>, som for nylig blev udført for Kommissionen. Nærværende forslag henviser på samme måde som foranstaltningerne i Rådets direktiv 92/14/EØF til udvalgsproceduren for at ajourføre fortegnelsen over fly, der er registreret i udviklingslande.

Bilag 3 indeholder en liste over fly fra udviklingslande, som en medlemsstat kan give undtagelse. For at kunne modtage undtagelse skal flyet endvidere have været opereret af en fysisk eller juridisk person, der er etableret i det pågældende

---

<sup>4</sup> TRL, undersøgelse om, hvilken påvirkning Fællesskabets lovgivning om flystøj har på udviklingslande B2001/B2-7040/512.315628.

udviklingsland mellem den 1. januar 1996 og den 31. december 2001. Det skal fortsat opereres af en fysisk eller juridisk person i det pågældende udviklingsland for at opretholde undtagelsen.

18. Det er passende at vurdere resultaterne af direktivets iværksættelse efter et par år for at vurdere, hvor effektive harmoniseringsforanstaltningerne i nærværende forslag er, og for at sikre, at foranstaltningerne fungerer efter hensigten på længere sigt. Kommissionen forelægger derfor senest fem år efter ikrafttrædelse af forslaget en rapport, som vurderer, om det er nødvendigt med nye forslag til retsakter på baggrund af situationen. Denne rapport behandler navnlig behovet for at indføre en strengere definition af kapitel 3-fly, der kun netop opfylder kravene f.eks. ved at flytte den kumulative margin fra 5EPNdB til 8EPNdB.
19. Rådets forordning (EF) 925/1999 havde som hovedformål at indføre en foranstaltning til at forebygge yderligere spredning af lokal støj forbundet med driftsrestriktioner i EF-lufthavne på kort sigt. Efter vedtagelse af denne forordning gav ICAO-rådet et specifikt mandat til CAEP med henblik på at undersøge udarbejdelse af tekniske muligheder for eventuelle driftsrestriktioner for fly, der opfylder kapitel 3-kravene på verdensniveau. Man nåede på CAEP's femte plenarmøde ikke til enighed om specifikke henstillinger for udfasning i alle de involverede staters lufthavne, men arbejdet om "en afbalanceret strategi" var meget relevant for den enighed, man nåede frem til på den 33. ICAO-forsamling om resolution A33/7, som er nævnt tidligere.
20. Rådet bestående af transportministre erklærede den 16. oktober 2001, at denne resolution åbnede muligheden for at erstatte forordningen vedrørende støjdempningsanordninger i den nære fremtid. Nærværende forslag bidrager til på mellemlangt sigt at skabe tilstrækkelig og nødvendig miljøbeskyttelse for mennesker, der bor i nærheden af lufthavne, inklusive muligheden for, i modstrid med denne forordning, også at udtage fly med traditionelle rettigheder fra operationer til og fra støjfølsomme EF-lufthavne, samtidig med at den fuldt ud er på linje med den nye internationale ramme. Bestemmelserne i Rådets forordning (EF) 925/1999 er derfor overflødige. Forordningen har derfor opfyldt sit mål og kan ophæves.

#### **4. SUBSIDIARITET OG PROPORCIONALITET: BEGRUNDELSE OG MERVÆRDI**

21. Kommissionen har ved fremsættelse af sit forslag også taget hensyn til overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincipperne.
22. En harmoniseret fremgangsmåde, som led i støjstyringsprocessen og driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne bidrager til bedre miljøpræstation for lufttransportoperationer i Fællesskabet og skaber et bedre kontrolleret arbejdsmiljø for lufttransportoperatører. Det er i et liberaliseret lufttransportmarked nødvendigt at undgå forvriddinger, der skyldes en for opdelt strategi for restriktioner i lufthavne. Et af de centrale mål med nærværende direktivforslag er derfor at sikre, at lignende støjproblemer i forskellige lufthavne løses på lignende måde.
23. En harmoniseret strategi for støjrelaterede driftsrestriktioner giver også flere muligheder for at finde omkostningseffektive løsninger på miljøproblemer ved lufthavne. Hvis der ikke foreligger harmoniserede parametre, er der stor risiko for, at man ender med forskellige støjpræstationskrav for fly, når der gennemføres

driftsrestriktioner. En sådan opdeling øger omkostningerne for operatørerne og gør planlægning af flyvning til og fra og i Fællesskabet mere vanskeligt. Hvis der fastsættes fælles tærskler for fly, der kun netop opfylder kravene, undgår man, at andre fly økonomisk lider under, at de enkelte lufthavne fastsætter deres egne, strengere krav. Forskellige støjpræstationsparametre ville også medføre ekstra omkostninger.

24. Indførelse af fælles parametre, f.eks. definitionen af fly, der netop opfylder kravene, er også nødvendig på grund af eksisterende fællesskabsbestemmers påvirkning af det indre marked (Rådets forordning (EF) 2408/92 om markedsadgang og Rådets direktiv 92/14/EØF om udfasning af kapitel 2-fly) som betyder, at fuldstændig forbud mod drift af bestemte kapitel 3-fly i Fællesskabets lufthavne er en overtrædelse af denne lovgivning. Rådets direktiv 92/14/EØF må betragtes som en harmoniseringsforanstaltning, og medlemsstaterne har derfor ikke på nuværende tidspunkt ret til fuldstændig at forbyde drift af sådanne fly i deres lufthavne, medmindre beslutningerne dækkes af nyetableret specifik EF-lovgivning, der specificerer og harmoniserer betingelserne for sådanne foranstaltninger.
25. I nærværende forordning er de vigtigste parametre, der kræver harmonisering: tærsklen i decibel, der anvendes til definition af fly, der netop opfylder kravene (artikel 6) og vurderingsmetoden i forbindelse med støjdæmpning (artikel 5 og bilag 2).
26. Den foreslåede foranstaltning er endvidere på linje med Fællesskabets generelle forpligtelser til at fremme bæredygtig udvikling af økonomiske aktiviteter, f.eks. lufttransport, samt at forbedre miljøkvaliteten ved at integrere miljøbeskyttelseskrav i de fælles politikker, f.eks. lufttransportpolitikken<sup>5</sup>. Målene med direktivforslaget er altså på linje med den fælles transportpolitik generelle mål, som er at fremme bæredygtig udvikling af transportaktiviteter.
27. Et direktiv betragtes som værende tilstrækkeligt i dette tilfælde i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Den enkelte medlemsstat overlades hermed retten til at beslutte de gennemførelsesinstrumenter, der bedst passer dets nationale system. Den foreslåede foranstaltning er begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at opnå ovennævnte mål, uden at gå ud over, hvad der er nødvendigt i denne forbindelse. Der er tilstrækkelig margin til, at medlemsstaterne kan tage hensyn til lufthavnsspecifikke situationer med henblik på at finde løsninger, der er egnede for støjproblemerne i lufthavne på deres territorium.

## **5. RESULTATET AF HØRING AF MEDLEMSSTATERNE OG DE INVOLVEREDE**

28. Kommissionen har afholdt flere møde med medlemsstaternes eksperter og de involverede både før og efter ICAO's 33. forsamling med henblik på at drøfte dette direktivs forskellige elementer. De hørte parter reagerede positivt og gav konstruktive bidrag.

---

<sup>5</sup> Som fastlagt i artikel 2 og artikel 6 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

## 6. **OMKOSTNINGER OG FORDELE VED IVÆRKSÆTTELSEN**

29. Omkostningerne og fordelene ved et scenario, hvor driftsrestriktioner indføres som en del af en afbalanceret strategi i de enkelte lufthavne er aldrig blevet vurderet af CAEP. På CAEP's femte plenarmøde forsøgte man dog<sup>6</sup> at sætte tal på omkostningerne og fordelene ved at indføre driftsrestriktioner i form af udfasning i alle lufthavne i ECAC-området. Denne kvantificering viste, at gennemførelse af en sådan udfasning ville medføre en omkostningsbesparelse for andre regioner i verden uden at få negative følger for støjklimaet i disse regioner. Det er rimeligt at formode, at omkostningerne ved at udtage fly, der kun netop opfylder kravene, i de enkelte lufthavne i kun en del af verden, dvs. Fællesskabet, er betydeligt lavere sammenlignet med en generel udfasning, der gælder for alle Fællesskabets lufthavne. Endvidere bygger valget af støjdæmpningsforanstaltninger i enhver given lufthavn på et vejledende princip for at opnå maksimal miljøvenlighed på mest omkostningseffektiv måde.

## 7. **FORSLAGETS BESTEMMELSER**

30. Artikel 80, stk. 2, i traktaten er det korrekte retsgrundlag for direktivforslaget, da det sigter på at indføre et harmoniseret grundlag, der skal anvendes af lufthavne i Fællesskabet, når de overvejer at indføre støjrelaterede driftsrestriktioner. Dette mål er nært forbundet med rigtig funktion af det indre marked for lufttransport, som blev gennemført ved den tredje liberaliseringpakke. Det samme retsgrundlag er endvidere blevet anvendt til al EF-lovgivning inden for lufttransport, inklusive lovgivning om begrænsning af flystøj.

Artikel 1 fastsætter direktivforslagets mål.

Artikel 2 indeholder de definitioner, der er nødvendig for korrekt fortolkning af direktivet.

Artikel 3 kræver, at medlemsstaterne udpeger en uafhængig myndighed, der har ansvaret for at implementere direktivet.

Artikel 4 fastsætter de almindelige bestemmelser om at tage driftsrestriktioner i betragtning ved en afbalanceret strategi for støjstyring i og omkring lufthavne.

Artikel 5 fastsætter kravene for vurdering af støjproblemet i en specifik lufthavn. De tekniske standarder for denne vurdering foreligger i bilag 2.

Artikel 6 indeholder de fælles bestemmelser, der skal anvendes for at tage fly, der kun netop opfylder kravene, ud af drift, når vurderingen har vist, at dette er nødvendigt med henblik på at opnå miljømålene.

Artikel 7 behandler hævdvundne rettigheder og mindre ændringer, hvad angår driftsrestriktioner, der eksisterede før direktivets ikrafttrædelse.

Artikel 8 fastsætter de betingelser, under hvilke undtagelser kan udstedes til fly, der er registreret i udviklingslande.

---

<sup>6</sup> CAEP/5, nyhedsbrev nr. 23.

Artikel 9 indfører forpligtelse til at høre involverede parter om nye driftsrestriktioner.

Artikel 10 vedrører forpligtelse til offentlig fremlæggelse og til at meddele driftsrestriktioner forud.

Artikel 11 vedrører ankeret mod foranstaltninger, der træffes i forhold til dette direktiv.

Artikel 12 fastsætter oprettelse af et udvalg, som skal bistå Kommissionen med overvågning af direktivets anvendelse.

Artikel 13 forpligter Kommissionen til at aflægge rapport.

Artikel 14 ophæver Rådets forordning (EF) nr. 925/1999

Artikel 15-17 er standardartikler, der hovedsagelig vedrører gennemførelse af direktivet i national lov.

Bilag 1 opfører bylufthavne efter særlige parametre.

Bilag 2 specificerer krav, der skal opfyldes ved vurdering af behovet for og omfanget af eventuelle driftsrestriktioner.

Bilag 3 indeholder en liste over fly, der er registreret i udviklingslande, som kan undtages fra driftsrestriktioner.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til Kommissionens forslag<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

i henhold til proceduren i artikel 251 i traktaten<sup>4</sup> og

ud fra følgende foranstaltninger:

- (1) Et af den fælles transportpolitikks centrale mål er bæredygtig udvikling. Dette kræver en integreret fremgangsmåde, der sigter på at sikre både at Fællesskabets transportsystemer fungerer effektivt og på at beskytte miljøet.
- (2) En bæredygtig udvikling af lufttransport kræver, at der indføres foranstaltninger, med henblik på at nedskære støjgener fra fly i lufthavne med særlige støjproblemer.
- (3) Det er blevet fastsat en ny, strengere støjcertificeringsnorm, som er defineret i kapitel 4, bind 1, del II i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart inden for rammerne af organisationen for international civil luftfart (ICAO) som bidrager til en forbedring af støjklimate omkring lufthavne på længere sigt.
- (4) Kapitel 4-normen er blevet fastsat med henblik på certificering af fly og ikke som et grundlag for indførelse af driftsrestriktioner.
- (5) Gradvis fjernelse af kapitel-2 fly ved anvendelse af Rådets direktiv 92/14/EØF<sup>5</sup> afsluttes den 1. april 2002, og nye foranstaltninger er påkrævede for at hindre en

---

<sup>1</sup> EFT C, s.

<sup>2</sup> EFT C, s.

<sup>3</sup> EFT C, s.

<sup>4</sup> EFT C, s.

<sup>5</sup> EFT L 76 af 23.3.1992, s. 21, ændret ved Rådets direktiv 98/20/EF, EFT L 107 af 7.4.1998, s. 4.

forværring af støjklimaet efter 2002 under forudsætning af fortsat vækst inden for lufttransport i Europa.

- (6) Anvendelse af fly med bedre miljøpræstation kan bidrage til mere effektiv udnyttelse af den tilgængelige lufthavnskapacitet og lette udvikling af lufthavnsinfrastruktur på linje med markedskrav.
- (7) En fælles ramme bestående af bestemmelser og procedurer til indførelse af driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne som en del af en afbalanceret strategi til støjstyring medvirker til at sikre det indre markeds krav ved at indføre lignende driftsrestriktioner i lufthavne med stort set sammenlignelige støjproblemer. Dette inkluderer vurdering af støjen i en lufthavn og evaluering af de tilgængelige foranstaltninger til at afhjælpe dette støjproblem samt udvælgelse af passende dæmpningsforanstaltninger med henblik på at opnå størst mulig miljømæssig vinding så omkostningseffektivt som muligt.
- (8) Forordning 2408/92<sup>6</sup> fastsætter i artikel 8 og 9 bl.a. meddelelse om og undersøgelse af driftsrestriktioner: forholdet mellem disse bestemmelser og dette direktiv bør forklares.
- (9) Lufttransportsektorens legitime interesse i at anvende omkostningseffektive løsninger for at opfylde støjstyringsmålene må anerkendes.
- (10) Den 33. ICAO-forsamling vedtog resolution A33/7, som indfører begrebet om en "afbalanceret strategi" for støjstyring, hvorved man etablerer en politisk behandling af flystøj, inklusive internationale retningslinjer for indførelse af driftsrestriktioner alt efter den enkelte lufthavn. Den afbalancerede strategi vedrørende styring af flystøj omfatter principielt fire elementer og kræver omhyggelig vurdering af de forskellige muligheder for at dæmpe støj, inklusive nedskæring af flystøj ved kilden, foranstaltninger til fysisk planlægning og forvaltning, støjdæmpning ved operationelle procedurer og driftsrestriktioner med forbehold af relevante retlige forpligtelser, eksisterende aftaler, gældende love og etableret praksis.
- (11) Direktiv 2002/-/EF<sup>7</sup>, som er et horisontalt foranstaltninger, indførte en fælles strategi til vurdering og styring af miljøstøj. Det sigter på at kontrollere det miljøproblem, der skyldes støj i større byområder og nær store transportinfrastrukturer, herunder lufthavne, at stille oplysninger om miljøstøj og virkningerne heraf til rådighed for offentligheden, og at anmode de kompetente myndigheder om at udarbejde handlingsplaner med henblik på at forebygge og nedskære miljøstøj, hvor dette er nødvendigt, og at bevare miljøstøjkvaliteten, hvor denne er god.
- (12) Direktiv 85/337/EØF<sup>8</sup> fastsætter allerede en omfattende vurdering af luftfartsprojekter, inklusive afhjælpning af støj. Dette opfylder delvis vurderingskriterierne i dette direktiv, når det drejer sig om projekter vedrørende udvidelse af lufthavnsinfrastruktur.
- (13) En sådan vurdering kan vise, at målene kun kan nås ved at begrænse nye flyvninger og gradvis tilbagetrækning af fly, der kun netop opfylder støjcertificeringsnormen for kapitel 3.

---

<sup>6</sup> EFT L 240 af 24.08.92, s. 8.

<sup>7</sup> EFT L , s.

<sup>8</sup> EFT L 175 af 5.7.1985, s. 40 ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF, EFT L 73 af 14.3.1997, s. 5.

- (14) Man bør erkende, at lufthavne, der er beliggende midt i store byområder ("bylufthavne"), har særlige støjproblemer, idet man tillader indførelse af strengere bestemmelser.
- (15) Den vejledende liste over bylufthavne må afsluttes på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne.
- (16) Udvidelse af lufthavnsinfrastruktur bør lettes med henblik på at sikre bæredygtig udvikling af lufttransportaktiviteter.
- (17) Det skal være muligt at fortsætte eksisterende lufthavnsspecifikke støjstyringsforanstaltninger og bestemte tekniske ændringer af delvise driftsrestriktioner.
- (18) Man bør undgå unødvendige økonomiske problemer for operatører fra udviklingslande ved at tillade undtagelser, hvor dette er hensigtsmæssigt, og disse foranstaltninger skal indeholde beskyttelse mod misbrug.
- (19) Det er nødvendigt at sikre gennemsigtighed og høring af alle parter, der berøres af forslaget om støjrelaterede foranstaltninger, inklusive indførelse af nye driftsrestriktioner.
- (20) Operatører gives en rimelig forhåndsmeddelelse, når der indføres nye driftsrestriktioner.
- (21) Der fastsættes bestemmelser for at sikre ankeret mod indførelse af driftsrestriktioner.
- (22) Direktivet er i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincipperne som fastsat i traktatens artikel 5. Indførelse af driftsrestriktioner i EF-lufthavne kan bidrage til målet, som er at forebygge en forværring af støjklimaet omkring lufthavne, men der er mulighed for at dette medfører konkurrenceforvridning. Målet kan derfor mest effektivt nås på fællesskabsniveau ved at indføre harmoniserede bestemmelser om indførelse af driftsrestriktioner som en del af støjstyringsprocessen. Direktivet begrænser sig til det minimum, der er nødvendigt for at nå dette mål og går ikke ud over dette.
- (23) I henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999<sup>9</sup> om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen vedtages foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv ved hjælp af rådgivningsproceduren i artikel 3 i nævnte afgørelse.
- (24) Da bestemte foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv er foranstaltninger af generel art som anført i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, vedtages de ved anvendelse af forskriftsproceduren i nævnte afgørelses artikel 5.
- (25) Bestemmelserne i nærværende direktiv erstatter bestemmelserne i Rådets forordning (EF) 925/1999 af 29. april<sup>10</sup> om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse

---

<sup>9</sup> EFT L 184, af 17.7.1999, s. 23-26.

<sup>10</sup> EFT L 120, 8.5.99, p. 47.

typer subsoniske civile jetfly, som er blevet ombygget og omcertificeret, så de opfylder normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen om international civilluftfart, tredje udgave (juli 1993). Denne forordning ophæves derfor.

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### **Formål**

Dette direktiv har til formål

- (a) at fastlægge bestemmelser for Fællesskabet med henblik på at lette ensartet indførelse af driftsrestriktioner på lufthavnsplan for at forebygge en forværring af støjklimaet og for at begrænse eller nedskære det antal mennesker, der påvirkes betydeligt af flystøjs skadelige virkninger
- (b) at skabe en ramme, som sikrer det indre markeds krav ved at sikre, at der anvendes lignende løsninger af lignende støjproblemer ved lufthavne
- (c) at lette en bæredygtig udvikling af lufthavnskapacitet
- (d) at lette opnåelse af specifikke støjdemningsmål i den enkelte lufthavn
- (e) at gøre det muligt at udvælge de tilgængelige foranstaltninger med henblik på at opnå maksimal miljømæssig vinding på den mest omkostningseffektive måde.

### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

I dette direktiv forstås ved:

- (a) "*Lufthavn*": en civil lufthavn, som har over 50 000 bevægelser om året (en bevægelse er en afgang eller en landing), eksklusive bevægelser, der foretages af lette fly udelukkende i uddannelsesøjemed.
- (b) "*Bylufthavn*": en lufthavn midt i store byområder, hovedsagelig med flyvning fra punkt til punkt inden for Europa, hvor et betydeligt antal mennesker objektivt påvirkes af flystøj, og hvor enhver forøgelse af flybevægelser udgør en særlig stor gene i betragtning af den ekstreme støjsituation. En lufthavn kan kun betragtes som en bylufthavn, hvis også en alternativ lufthavn betjener denne by. Disse lufthavne er opført i bilag I.
- (c) "*Subsonisk civiljetfly*": subsonisk civiljetfly med en certificeret maksimumsstartmasse på 34 000 kg eller derover eller med certificeret maksimumskapacitet for den pågældende flytype på over 19 passagerpladser, eksklusive pladser til besætningen.
- (d) "*Fly, der kun netop opfylder kravene*": betyder et subsonisk civiljetfly, der opfylder certificeringskravene i kapitel 3, som fastlagt i bind I, del II, kapitel 3 i bilag 16 til konventionen om international civilluftfart med en kumulativ margin på højst

5EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels) hvorved den kumulative margin er det tal udtrykt i EPNdB, som fås ved at sammenlægge de enkelte margin (dvs. forskellene mellem den certificerede støjtærskel og den maksimalt tilladte støjtærskel) på hvert af de tre støjmålingspunkter som defineret i bind I, del II, kapitel 3 i bilag 16 til konventionen om international civil luftfart.

- (e) "*Driftsrestriktioner*": støjrelateret indsats, der begrænser eller nedskærer adgangen for subsoniske civiljetfly til en lufthavn. Herunder driftsrestriktioner, der sigter på at tage fly, der kun netop opfylder kravene, ud af drift i specifikke lufthavne samt driftsrestriktioner af delvis art, som påvirker driften af subsoniske civiljetfly alt efter tidspunktet.
- (f) "*Involverede parter*": alle fysiske eller juridiske personer, der påvirkes eller med sandsynlighed påvirkes af eller har en interesse i indførelse af støjnedsøkæringsforanstaltninger, inklusive driftsrestriktioner.

### *Artikel 3*

#### **Den kompetente myndighed**

Medlemsstaterne udpeger de uafhængige kompetente myndigheder, der har ansvaret for spørgsmål, der falder ind under nærværende direktivs anvendelsesområde.

### *Artikel 4*

#### **Almindelige bestemmelser vedrørende styring af støj fra fly**

1. Medlemsstaterne sikrer, at de kompetente myndigheder anvender en afbalanceret strategi ved at tage hensyn til de tilgængelige foranstaltninger til at løse støjproblemer i en lufthavn på deres territorium, dvs. de overskuelige følger af en nedskæring af flystøj ved kilden, fysisk planlægning og forvaltning, støjdæmpende operationelle procedurer og andre mulige støjstyringsforanstaltninger, f.eks. økonomiske incitamentter og driftsrestriktioner.
2. Hvad angår driftsrestriktioner, tager de kompetente myndigheder hensyn til de sandsynlige omkostninger og fordele ved de forskellige tilgængelige foranstaltninger samt lufthavnens specifikke træk.
3. De foranstaltninger eller en kombination af foranstaltninger, der træffes i henhold til dette direktiv, må ikke være mere restriktive end nødvendigt for at nå det miljømål, der er fastsat for den enkelte lufthavn. Der må ikke diskrimineres på grundlag af nationalitet eller flyselskab.

### *Artikel 5*

#### **Vurderingsbestemmelser**

1. Hvis en lufthavns forvaltningsorgan eller en offentlig myndighed anmoder den kompetente myndighed om afgørelse vedrørende driftsrestriktioner, sikrer

medlemsstaterne at en sådan afgørelse bygger på de i bilag 2 specificerede oplysninger, som lufthavnens forvaltningsorgan forelægger i passende form.

2. Hvis lufthavnsprojekter skal underkastes en miljøpåvirkningsvurdering i medfør af Rådets direktiv 85/337/EØF ændret ved direktiv 97/11/EF betragtes en vurdering, der er udført i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv 85/337/EØF som svarende til og opfyldende kravene i bestemmelserne i stk. 1, under forudsætning af, at vurderingen omfatter elementerne i bilag 2 til nærværende direktiv.

### *Artikel 6*

#### **Bestemmelser vedrørende indførelse af driftsrestriktioner, der sigter på inddragelse af fly, der kun netop opfylder kravene**

1. Hvis en vurdering af alle tilgængelige foranstaltninger, der er udført i overensstemmelse med kravene i artikel 5 - og efter at delvise driftsrestriktioner er blevet taget i betragtning - viser, at målene i dette direktiv kræver indførelse af driftsrestriktioner, der sigter på at inddrage fly, der kun netop opfylder kravene, gælder følgende bestemmelser i stedet for proceduren i artikel 9 i Rådets forordning 2408/92/EF i den pågældende lufthavn:
  - (a) seks måneder efter afslutning af vurderingen og den kompetente myndigheds beslutning om indførelse af driftsrestriktioner tillades ingen nye flyvninger med fly, der kun netop opfylder kravene, i den pågældende lufthavn
  - (b) senest et år herefter, kan den kompetente myndighed kræve, at operatører eliminerer de fly fra deres flåde, der kun netop opfylder kravene, og som beflyver lufthavnen, således at højst 20% elimineres om året. Elimineringshastigheden tager flyets alder og flådens sammensætning i betragtning.
2. Med forbehold af vurderingsbestemmelserne i artikel 5, kan bylufthavne, som er opført i bilag 1, indføre foranstaltninger, der er strengere, hvad angår definition af fly, der kun netop opfylder kravene, under forudsætning af at disse foranstaltninger ikke påvirker subsoniske civiljetfly der enten ved oprindelige certificering eller omcertificering opfylder støjnormerne i bind I, del II, kapitel 4 i bilag 16 til konventionen om international civilluftfart.
3. Kommissionen undersøger på en medlemsstats anmodning eller på eget initiativ anvendelsen af stk. 1 og 2 og træffer indenfor tre måneder efter modtagelse af en anmodning og efter høring af udvalget i artikel 12, stk. 1, og i henhold til proceduren i artikel 12, stk. 3, beslutning om, hvorvidt den pågældende medlemsstat må indføre driftsrestriktioner. Kommissionen underretter Rådet og medlemsstaterne om sin beslutning.

Enhver medlemsstat kan henvise til Kommissionens beslutning til Rådet inden for en måned. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe en anden beslutning inden for en måned.

Artikel 8 I forordning 2408/92/EØF berøres ikke af denne artikel.

## *Artikel 7*

### **Eksisterende driftsrestriktioner**

Artikel 5 gælder ikke for\_

- (a) driftsrestriktioner, der allerede er trådt i kraft på dette direktivs ikrafttrædelsesdato.
- (b) tekniske ændringer af delvise driftsrestriktioner, som ikke medfører nævneværdige omkostninger for flyselskabsoperatørerne i en given EF-lufthavn, og som indføres efter nærværende direktivs ikrafttrædelsesdato.

## *Artikel 8*

### **Udviklingslande**

1. Fly, der ikke opfylder kravene, som er registreret i udviklingslande og opført i bilag 3 undtages fra bestemmelserne i artikel 6, stk. 1 og 2, under forudsætning af at
  - (a) sådanne fly med støjcertificering i henhold til normerne, der specificeres i kapitel 3, bind 1, i bilag 16 til konventionen om international civil luftfart befløj Fællesskabet mellem den 1. januar 1996 og den 31. december 2001 ("referenceperioden")
  - (b) disse fly i referenceperioden var optaget på registeret i det pågældende udviklingsland og fortsat opereres af fysiske eller juridiske personer, der er etableret i dette land.
2. Enhver medlemsstat der tillader en undtagelse skal straks informere de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater og Kommissionen om de undtagelser, det har udstedt, med angivelser af detaljer, som specificeret i bilag 3.

## *Artikel 9*

### **Høring og gennemsigtighed**

Medlemsstaterne sikrer at der etableres en høringsprocedure forbundet med anvendelsen af artikel 5 og 6, som involverer alle involverede parter. De kompetente myndigheder sikrer åbenhed og gennemsigtighed, hvad angår oplysninger og beregningsmetode inden for grænserne af forretningshemmelighed.

## *Artikel 10*

### **Offentlig fremlæggelse**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de kompetente myndigheder, når de beslutter at indføre nye driftsrestriktioner, fremlægger dette offentligt for alle involverede parter mindst
  - (a) seks måneder før ikrafttrædelse af foranstaltningerne i artikel 6, stk. 1, litra a)

- (b) et år før ikrafttrædelse af foranstaltningerne i artikel 6, stk. 1, litra b) og artikel 6, stk. 2.
2. Den enkelte medlemsstat informerer straks de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater og Kommissionen om nye driftsrestriktioner, den har til hensigt at indføre i en lufthavn på sit territorium.

#### *Artikel 11*

##### **Ankeret**

Medlemsstaterne sikrer, at enhver involveret part har ret til at anke de foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 6 og 7 for en national domstol eller en anden uafhængig offentlig myndighed end den, der har vedtaget den pågældende foranstaltning.

#### *Artikel 12*

##### **Rådgivende udvalg**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der nedsættes i henhold til artikel 11 i Rådets forordning 2408/92/EF.
2. Udvalget kan høres af Kommissionen vedrørende ethvert spørgsmål om anvendelse af dette direktiv.
3. Når der henvises til dette stykke anvendes rådgivningsproceduren i artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, og artikel 8 i denne afgørelse.
4. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, og artikel 8 i denne afgørelse.

#### *Artikel 13*

##### **Information og revision**

Medlemsstaterne indsender på anmodning informationer om anvendelse af dette direktiv til Kommissionen.

Senest 5 år efter dette direktivs ikrafttrædelse aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om direktivets anvendelse.

Rapporten ledsages, om nødvendigt, af forslag til revision af direktivet.

Den indeholder en vurdering af direktivets effektivitet, navnlig behovet for at revidere definitionen af fly, der kun netop opfylder kravene, som fastsat i artikel 2, stk. d.

#### *Artikel 14*

##### **Ophævelse**

Rådets forordning (EF) nr. 925/1999 ophæves på datoen for nærværende direktivs ikrafttrædelse.

#### *Artikel 15*

##### **Iværksættelse**

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft til at efterkomme nærværende direktiv senest den 1. januar 2003. De informerer straks Kommissionen herom.

Når medlemstaternes vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv eller ledsages af en sådan henvisning ved offentliggørelsen. Medlemsstaterne afgør selv, hvorledes en sådan henvisning udformes.

#### *Artikel 16*

##### **Ikrafttrædelse**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

#### *Artikel 17*

##### **Addressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG 1**

### **Liste over bylufthavne**

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

## **BILAG 2**

### **Information som anført i artikel 5, stk. 1.**

#### **1. Aktuel situation**

1.1 En beskrivelse af lufthavnen, herunder oplysninger om dens størrelse, beliggenhed, omgivelser, luftrafikvolumen og sammensætning.

1.2 En beskrivelse af miljømål for lufthavnen og den nationale sammenhæng.

1.3 Enkeltheder vedrørende støjkonturer for indeværende og tidligere år - inkl. en vurdering af de mennesker, der påvirkes af flystøj. Beskrivelse af den beregningsmetode der anvendes til at udarbejde konturerne.

1.4 En beskrivelse af foranstaltninger til at forbedre flystøj, som allerede er gennemført: f.eks. information om fysisk planlægning og styring; støjisoleringsprogrammer; driftsprocedurer som f.eks. PANS-OPS; driftsrestriktioner som f.eks. støjtærskler, begrænsning af eller forbud mod natteflyvning, støjafgifter; anvendelse af bestemte startbaner, ruter/kontrol; og støjovervågning.

#### **2. Prognose uden nye foranstaltninger**

2.1 Beskrivelse af eventuelle lufthavnsudviklinger, som allerede er godkendt og ingår i programmet, f.eks. øget kapacitet, udvidelse af startbaner og/eller terminaler og den beregnede fremtidige trafiksammensætning og anslået vækst.

2.2 I tilfælde af udvidelse af lufthavnen beskrives fordelene ved at skabe denne yderligere kapacitet.

2.3 En beskrivelse af virkningerne på støjklimate uden yderligere foranstaltninger og beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er planlagt med henblik på at forbedre denne støjpåvirkning i samme periode.

2.4 Forudberegnete støjkonturer - inkl. en vurdering af det antal mennesker, der med sandsynlighed bliver påvirket af flystøj - der skelnes mellem etablerede beboelsesområder og nyopførte beboelsesområder.

2.5 Vurdering af konsekvenserne og de eventuelle omkostninger ved ikke at gøre en indsats for at reducere følgerne af øget støj - hvis man forventer øget støj.

#### **3. Vurdering af yderligere foranstaltninger**

3.1 Oversigt over yderligere foranstaltninger, der er til rådighed, og en angivelse af de vigtigste grunde til, at de er blevet valgt. Beskrivelse af de foranstaltninger, der er blevet udvalgt med henblik på yderligere analyse og oplysninger om omkostningerne ved at indføre disse foranstaltninger; det antal mennesker, der forventes at nyde godt heraf og en tidsangivelse; en opstilling efter vigtighed af bestemte foranstaltningers effektivitet.

3.2 Vurdering af omkostningseffektiviteten eller cost/benefit ved indførelse af specifikke foranstaltninger under hensyntagen til foranstaltningernes socio-økonomiske virkninger for brugerne af lufthavnen: operatører (passagerer og fragt); rejsende og lokalsamfund.

3.3 En oversigt over eventuelle virkninger for miljøet og konkurrencen af de foreslåede foranstaltninger for andre lufthavne, operatører og andre involverede parter.

3.4 Begrundelse af valget af den udvalgte løsning.

3.5 Et ikke-teknisk resumé.

4. Direktivforslagets forbindelse med vurdering og styring af ekstern støj [KOM(2000)468]

4.1 Hvis der er blevet udarbejdet støjkort eller handlingsplaner i henhold til bestemmelserne i direktivet om ekstern støj, anvendes disse til at indhente de oplysninger, der kræves i henhold til dette bilag.

4.2 Vurdering af støjeksponering (dvs. støjkurver og antal mennesker, der påvirkes) udføres med anvendelse af mindst de fælles støjindikatorer  $L_{den}$  og  $L_{night}$  som specificeret i direktivet om ekstern støj hvor disse foreligger.

### BILAG 3

#### Liste over fly, der kun netop opfylder kravene, fra udviklingslande (efter geografisk område)

Bemærk: Undtagelser for fly i dette bilag gives inden for rammerne af FN's politikker og beslutninger (f.eks. sanktioner, forbud osv.).

Type	Registrering	Kumulativ margen i EPNdB)	operatør
<b><u>ACAC og AFCAC</u></b>			
<b>Egypten</b>			
B707-300F-	SU-AVZ	2.5	Air Memphi
B747-300	SU-GAL	3.4	Egyptair
B747-300	SU-GAM	3.4	Egyptair
<b>Marokko</b>			
B747-200	CN-RME	0.6	Royal Air
<b>Angola</b>			
B747-300	D2-TEA	3.4	TAAG
B747-300	D2-TEB	3.4	TAAG
IL62medlemsstaterne	D2-TIF	0.1	TAAG
<b>Gabon</b>			
B747-200	F-ODJG	3.4	Air Gabon
<b>Ghana</b>			
DC8-62F ca	9G-BAN	1.1	Continenta
B747-200F	9G-MKI	2.3	MK Airline
B747-200F	9G-MKJ	2.6	MK Airline
B747-200F	9G-MKL	?	MK Airline
DC8-62F Ca	9G-MKG	1.4	MK Airline
DC8-62F Ca	9G-MKH	1.4	MK Airline
DC8-62F Ca	9G-MKK	1.2	MK Airline

<b>Sydafrika</b>			
B747SP	ZS-SPA	4.9	SAA
B747SP	ZS-SPC	4.9	SAA
B747SP	ZS-SPE	4.9	SAA
B747-300	ZS-SAC	3.4	SAA
B747-300	ZS-SAJ	3.4	SAA
B747-300	ZS-SAT	3.4	SAA
B747-300	ZS-SAU	3.4	SAA
B747-300	ZS-SKA	3.4	SAA
B747-300	ZS-SKB	3.4	SAA
B767-200	ZS-SRB	4.2	SAA
B767-200	ZS-SRC	4.2	SAA
<b><u>LACAC</u></b>			
<b>Cuba</b>			
IL62medlemsstaterne	CU-T-1217	0.1	Cubana
IL62medlemsstaterne	CU-T-1225	0.1	Cubana
IL62medlemsstaterne	CU-T-1280	0.1	Cubana
IL62medlemsstaterne	CU-T-1282	0.1	Cubana
IL62medlemsstaterne	CU-T-1283	0.1	Cubana
IL62medlemsstaterne	CU-T-1284	0.1	Cubana
<b>Argentina</b>			
B747-200	LV-MLO	2.4	Aerolineas
B747-200	LV-MLP	2.4	Aerolineas
B747-200	LV-MLR	2.4	Aerolineas
B747-200	LV-OEP	2.4	Aerolineas
B747-200	LV-OEZ	2.4	Aerolineas
B747-200	LV-OPA	2.4	Aerolineas

B747-200	LV-YPC	2.4	Aerolineas
<b><u>Østeuropa (undtagen medlemmer af ECAC eller det foreslåede Fælles Europæiske Luftrum)</u></b>			
<b>Bosnien-Hercegovina</b>			
Yak 42	T9-ABD	5.0	Air Bosnia
Yak 42	T9-ABF	5.0	Air Bosnia
<b>Georgien</b>			
IL62M	UK 86577	0.1	Airzena Ge
<b>Kasakstan</b>			
TU 154M	UN 85719	1.6	Aero Eko
TU 154M	UN 85780	1.6	Aero Eko
TU 154M	UN 85781	1.6	Aero Eko
Yak42	UN 42338	5.0	Irtysch Avi
Yak42	UN 42342	5.0	Irtysch Avi
Yak42	UN 42407	5.0	Irtysch Avi
Yak42	UN 42447	5.0	Irtysch Avi
Yak42	UN 42448	5.0	Irtysch Avi
<b>Kirgisistan</b>			
TU 154M	EX 85718	1.6	Kyrghystan
TU 154M	EX 85762	1.6	Kyrghystan
IL62M	EX 62100	0.1	Quadrotour
<b>Tidligere Jugoslaviske Republik Macedonien</b>			
DC9-32	Z3-AAB	0.2	MAT Macedo
DC9-32	Z3-ARE	0.2	MAT Macedo
<b>Tadjikistan</b>			
TU 154M	E 85651	1.6	Tajik Air
TU 154M	E 85691	1.6	Tajik Air

<b>Turkmenistan</b>			
Yak 42	EZ-J672	5.0	Turkmenist
Yak 42	EZ-J673	5.0	Turkmenist
Yak 42	EZ-J674	5.0	Turkmenist
<b>Usbekistan</b>			
IL62M	UK 86573	0.1	Uzbekistan
IL62M	UK 86578	0.1	Uzbekistan
IL62M	UK 86579	0.1	Uzbekistan
IL62M	UK 86932	0.1	Uzbekistan
IL62M	UK 86933	0.1	Uzbekistan
<b>Den Føderale Republik Jugoslavien</b>			
DC10-30	YU-AMB	1.1	JAT
DC9-32	YU-AJI	0.2	JAT
DC9-32	YU-AJL	0.2	JAT
<b><u>Den øvrige verden</u></b>			
<b>Kina</b>			
B747-200 c	B 2446	3.4	Air China
B747-200 c	B 2448	3.4	Air China
B747-200 c	B 2450	3.4	Air China
B747-200 c	B 2462	3.4	Air China
<b>Iran</b>			
B747-200	EP-IAG	0.6	Iran Air
B747-200	EP-IAH	0.6	Iran Air
<b>Indien</b>			
B747-200	VT-EDU	0.8	Air India
B747-200	VT-EFU	0.8	Air India
B747-200	VT-EGA	0.8	Air India

B747-200	VT-EGB	0.8	Air India
B747-200	VT-EGC	0.8	Air India
<b>Kuwait</b>			
B747-200	9K-ADB	0.7	Kuwait Air
<b>Malaysia</b>			
B747-300 c	9M-MHK	4.4	Malaysia A
<b>Pakistan</b>			
B747-200	AP-AYV	?	PIA
B747-200	AP-AYW	?	PIA
B747-200	AP-BAK	2.3	PIA
B747-200	AP-BAT	2.3	PIA
B747-200	AP-BCL	?	PIA
B747-200	AP-BCM	?	PIA
B747-200	AP-BCN	?	PIA
B747-200	AP-BCO	?	PIA
B747-300	AP-BFU	?	PIA
B747-300	AP-BFV	?	PIA
B747-300	AP-BFW	?	PIA
B747-300	AP-BFY	?	PIA

## FINANSIERINGSOVERSIGT

**Politisk område: Lufttransport**

**Aktiviteter:**

**Foranstaltningens betegnelse: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i EF-lufthavne**

### 1. BUDGETPOST

Afsnit B2-7 "Transport", budgetkonto:

B2-704 A forberedelse, vurdering og fremme af bæredygtig mobilitet - udgifter til administrativ forvaltning

### 2. OVERSIGTSTAL

#### 2.1. Samlet tilskud til foranstaltningen (del B): € mio. som Forpligtelsesbevillinger

#### 2.2. Periode:

2002 til 2006. Dette svarer til tidsrummet mellem direktivets ikrafttrædelse og den dato, hvorpå Kommissionen skal forelægge sin rapport om direktivets anvendelse. Det forventes, at der er behov for to ekspertmøder for at udarbejde denne rapport.

#### 2.3. Oversigt over de anslåede flerårige udgifter:

- (a) Forfaldsplan for forpligtelsesbevillinger/betalingsbevillinger (økonomisk intervention) (Se punkt 6.1.1)

€ mio. (til tredje decimal)

	År 2002	2003	2004	2005	2006	2007- 2011	I alt
Forpligtelser							0
Bevillinger							0

- (b) Teknisk og administrativ bistand og støtte (Se punkt 6.1.2)chni

Forpligtelser	0	0	0	0.016	0.016	0	0.032
Betalingsbevillinger	0	0	0	0.016	0.016	0	0.032

Delsum a+b							
Forpligtelser	0	0	0	0.016	0.016	0	0.032
Betalingsbevillinger	0	0	0	0.016	0.016	0	0.032

(c) Menneskelige ressourcer og andre administrative ressourcer (Se punkt 7.2 og 7.3)

Forpligtelser/bevillinger	0.036	0.036	0.036	0.036	0.036	0	0.036
---------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	---	-------

MELLEMSUM a+b+c							
Forpligtelser	0.036	0.036	0.036	0.052	0.052	0	0.212
Bevillinger	0.036	0.036	0.036	0.052	0.052	0	0.212

## 2.4. Forenelighed med finansiel planlægning og finansielle perspektiver

Forslaget er forenelig med eksisterende finansiel planlægning

Forslaget indebærer ny planlægning af den relevante post i de finansielle perspektiver

Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interninstitutionelle aftale.

## 2.5. Finansielle virkninger<sup>1</sup>

Forslaget har ingen finansielle virkninger (involverer tekniske aspekter vedrørende gennemførelse af en foranstaltning)

ELLER

Forslaget har finansielle virkninger - påvirker indtægter som følger:

(€ mio. til en decimal)

Budgetpost	Indtægter	For indsatsår n	Situation efter foranstaltningens indførelse						
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]	
	a) Absolutte indtægter								
	b) Ændrede indtægter	Δ							

## 3. UDGIFTERNES/INDTÆGTERS ART

Type udgift	Ny	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlande	Post på finansplanen
-------------	----	-------------	-------------------------	----------------------

<sup>1</sup> Se særskilt begrundelse for yderligere oplysninger.

Ikke obligatoriske udgifter	Diff	Nej	Nej	Nej	Nej [3]
-----------------------------	------	-----	-----	-----	---------

#### 4. RETSGRUNDLAG

*Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab: artikel 80, stk. 2.*

#### 5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

##### 5.1. Behov for fællesskabsforanstaltning<sup>2</sup>

###### 5.1.1. Formål

At sikre en harmoniseret strategi, hvad angår foranstaltninger til at afhjælpe støj ved Fællesskabets lufthavne. Dette kræver høring af det udvalg, som blev oprettet ved artikel 11 i Rådets forordning 2408/92/EØF, som kan rådspørges vedrørende spørgsmål om anvendelse af direktivet, navnlig foranstaltninger, der kan medføre konkurrenceforvridning.

###### 5.1.2. Foranstaltninger truffet i forbindelse med en forudgående evaluering

Ikke relevant

###### 5.1.3. Foranstaltninger der træffes efter en evaluering

Ikke relevant

##### 5.2. Den foreslåede foranstaltning og planlagte budgetforanstaltninger

Da Rådet vedtog Rådets forordning (EF) 925/1999 understregede det, at det var nødvendigt, at Kommissionen fortsatte sine drøftelser med De Forenede Stater inden for ICAO med henblik på at nå til en international forståelse vedrørende bestemmelser om udfasning af de mest støjende fly i støjfølsomme EF-lufthavne. På ICAO's 33. forsamling (september-oktober 2001) nåede man til en verdensomspændende aftale om miljøspørgsmål, navnlig om, hvorledes støj ved lufthavne kan behandles. Direktivet implementerer denne ICAO-resolution på EF-niveau, hvorved konkurrenceforvridninger undgås.

##### 5.3. Implementeringsmetoder

De foranstaltninger, der træffes for at nå denne foranstaltnings mål, forvaltes af Kommissionen ved følgende midler:

- vurdering af lovgivningens effektivitet (ekspertmøder)
- samarbejde med driftsrestriktionsudvalget (artikel 12 i direktivet).

---

<sup>2</sup> Se særskilt begrundelse for yderligere oplysninger.

## 6. FINANSIELLE VIRKNINGER

### 6.1. Samlet finansielle betydning for del B (i hele programperioden)

#### 6.1.1. Finansiell intervention

Forpligtelsesbevillinger (i mio. € med tre decimaler)

Opdeling	[år n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 og s]	I Alt
Foranstaltning 1							
Foranstaltning 2							
og følgende år.							
<b>I ALT</b>							

#### 6.1.2. Teknisk og administrativ bistand, støtteudgifter og IT-udgifter (forpligtelsesbevillinger)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007-2011	I alt
1) Tekniske og administrativ bistand							
a) Kontorer til teknisk bistand							
b) Anden teknisk og administrativ bistand - intra muros - extra muros <i>hvoraf til opbygning og vedligeholdelse af edb-managementsystemer</i>							
Desum 1							
2) Støtteudgifter							
a) Undersøgelser							
b) Ekspertmøder	0	0	0	0.016	0.016	0	0.032
c) Oplysninger og offentliggørelser							
Delsum 2	0	0	0	0.016	0.016	0	0.032
<b>I ALT</b>	0	0	0	0.016	0.016	0	0.032

### 6.2. Beregning af omkostningerne efter foranstaltning i del B (i hele programperioden)<sup>3</sup>

Forpligtelsesbevillinger (i mio. € med tre decimaler)

Opdeling	Type (projekter osv.)	Antal (i alt får årene 1...n)	Gennemsnitlig enhedsomkostning	Samlede omkostninger (i alt for årene 1...n)

<sup>3</sup> Se særskilt begrundelse for yderligere oplysninger.

	1	2	3	4=(2X3)
<u>Foranstaltning 1</u>				
<u>Ekspertmøder</u>	Møder (20 eksperter)	2 (møder i 2005 og 2006)	0.016 (800 €: ekspert = 650 til rejseudgifter og 150 til opholdsudgifter)	0.032
SAMLEDE OMKOSTNINGER				0.032

## 7. UDGIFTER TIL PERSONALE OG ADMINISTRATION

### 7.1. Menneskelige ressourcer

Stilling	Personale til administrering af foranstaltningen med anvendelse af eksisterende ressourcer eller yderligere ressourcer		I alt	Beskrivelse af opgaver forbundet med foranstaltningen	
	Antal faste stillinger	Antal midlertidige stillinger			
Tjenestemænd eller midlertidig personale	A B C	0.15 mandeår		0.15	Udarbejdelse og opfølgning i forbindelse med ekspertmøder og driftsrestriktionsudvalgsmøder <i>En mere indgående beskrivelse af opgaverne kan vedlægges om nødvendigt</i>
Andre menneskelige ressourcer					
I alt		0.15		0.15	

### 7.2. Udgifter til menneskelige ressourcer

Type	Beløb (€)	Beregningsmetode
Tjenestemænd	16 200	0.15 mandeår x 108 000 €
Midlertidigt ansatte		
Andre menneskelige ressourcer (budgetkonto specificeres)		
I alt	16 200	

Beløbene viser samlede udgifter i 12 måneder

### 7.3. Andre administrative udgifter forbundet med foranstaltningen

Budgetkonto (antal og post)	Beløb i €	Beregningsmetode

<b>Samlet tildeling (Afsnit A7)</b>	-	-
A0701 – Rejser	-	-
A07030 – Møder	-	-
A07031 – Obligatoriske udvalg <sup>1</sup>	-	-
Driftsrestriktionsudvalg	19 500	2 møder om året med 15 eksperter à 650 €
A07032 – Ikke-obligatoriske udvalg <sup>1</sup>		
A07040 – Konferencer		
A0705 – Undersøgelser og høringer		
Andre udgifter		
<b>Informationssystemer (A-5001/a-4399)</b>		
<b>Andre udgifter - Del A (specificeres)</b>		
I alt	19 500	

Samlede udgifter for tolv måneder

<sup>1</sup> udvalg og gruppeudvalg specificeres

I.	I alt om året	35700€
II.	Foranstaltningens varighed	5 years
III.	Foranstaltningens samlede omkostninger	178500 €

## 8. OPFØLGNING OG EVALUERING

### 8.1. Opfølgingsordninger

Artikel 12 fastsætter udvalgets rolle i forbindelse med direktivets anvendelse. Artikel 13 fastsætter, at Kommissionen er forpligtet til at forelægge en rapport senest 5 år efter direktivets ikrafttrædelse.

### 8.2. Tilrettelæggelse og plan for den planlagte evaluering

Senest 5 år efter direktivets ikrafttrædelse forelægger Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet en rapport om direktivets anvendelse ledsaget af eventuelle forslag til revision af direktivet. Denne rapport udarbejdes i nært samarbejde med medlemsstaterne.

## 9. FORHOLDSREGLER IMOD SVIG

Kommissionen udfører al nødvendig kontrol før udbetaling af rejse- og opholdsudgifter i forbindelse med ekspertmøder og møder i driftsrestriktionsudvalget.

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIG SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER

**Forslagets betegnelse: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om regler og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne**

#### Dokumentets referencenummer.

KOM (2001) 695

#### Forslaget

1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?

En harmoniseret strategi, hvad angår støjstyring og driftsrestriktioner ved Fællesskabets lufthavne ved hjælp af fællesskabslovgivning, der gennemfører ICAO-resolution A33/7, der er internationalt godkendt, bidrager til at forbedre lufttransportoperationens miljøpræstation i Fællesskabet og til at skabe et mere forudsigeligt arbejdsmiljø for lufttransportoperatører. Det er i et liberaliseret lufttransportmarked vigtigt at undgå forvridninger, der skyldes en for opdelt strategi, hvad angår restriktioner i lufthavne. Et af de centrale mål med nærværende direktivforslag er derfor at sikre, at der anvendes lignende løsninger på lignende støjproblemer i forskellige lufthavne.

#### Virkninger for virksomhederne

2. Hvem påvirkes af forslaget?

- hvilke virksomhedssektorer?

hovedsagelig lufthavne, der falder ind under forslagens anvendelsesområde. Disse lufthavne defineres ved hjælp af en trafikærskel og ved at have et støjproblem samt af lufttransportoperatører, der flyver til og fra en sådan lufthavn.

– hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?

Da lufthavne der ikke overstiger tærsklen på 50 000 bevægelser om året er udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde, er antallet af små- og mellemstore virksomheder ubetydeligt.

– er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?

nej

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

Den kompetente myndighed skal sikre, at der anvendes en "afbalanceret strategi" med henblik på støjstyring ved valg af foranstaltninger til at afhjælpe støjproblemer i en lufthavn, der falder under forslagens anvendelsesområde, og hvor der foreligger et

støjproblem. Lufttransportoperatører kan være nødt til at udfase fly, der kun netop opfylder kravene i en række lufthavne.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

– på beskæftigelsen

ingen

– for investeringer og oprettelse af nye virksomheder?

ingen

– for virksomhedernes konkurrenceevne?

Det udgør et incitament til at anvende mindre støjende fly i lufthavne, hvor man har identificeret et støjproblem.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)

For at overholde proportionalitetsprincippet påvirker forslaget ikke små civile lufthavne, dvs. lufthavne med under 50 000 bevægelser om året.

Der kan tages hensyn til små og mellemstore lufttransportoperatørers særlige situation ved bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, litra b), som bl.a. gør det muligt at gøre udfasningen af fly afhængig af flådens sammensætning.

### **Høring**

6. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.

Kommissionen har under udarbejdelse af forslaget tiltrettelagt mange møder med de forskellige involverede paraplyorganisationer, dvs. Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (Association of European Airlines - AEA), Airports Council International European Region (ACI Europe), Den internationale luftfartssammenslutning (International Air Transport Association - IATA), Den Europæiske Sammenslutning af Fabrikanten af Flymateriel (European Association of Aerospace Industries - AECMA), Den Europæiske Sammenslutning for Forretningsflyvning (European Business Association - EBAA), European Express carriers Association (EEA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (European Regional Airlines - ERA), samt Den Europæiske Føderation for Transport og Miljø (European Federation for Transport and Environment - T&E). De involverede støtter generelt den af Kommissionen foreslåede fremgangsmåde til gennemførelse af ICAO-forsamlingens resolution A33/7.