



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.12.2011
KOM(2011) 828 endelig

2011/0398 (COD)

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

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF

{SEK(2011) 1455 endelig}

{SEK(2011) 1456 endelig}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1. Støj fra luftfartøjer i eller omkring lufthavne er en gene for et voksende antal europæiske borgere, især om natten, hvilket fremgår af tabel 1 nedenfor. En aktiv strategi for støjstyring er derfor nødvendig for at afbøde de uønskede virkninger. En sådan strategi for støj må imidlertid omhyggeligt afveje de berørte borgeres interesser med øvrige interesser og tage behørigt hensyn til følgevirkningerne for det samlede lufttrafiknets kapacitet.

Tabel 1: Prognoser fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) af antallet af personer, der berøres af støj (i mio.) i Europa – uden væsentlige operationelle og teknologiske forbedringer¹

Støjniveau/År	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2.63	3.47	4.48	5.79
> 60 DNL	0.799	1.14	1.53	2.12
> 65 DNL	0.23	0.32	0.43	0.66

2. Indførelsen af driftsrestriktioner kan få betydelig indvirkning på erhvervslivet og driften, fordi adgangen til en lufthavn begrænses. Den proces, der fører til en afgørelse om støjrelaterede driftsrestriktioner, bør derfor være ensartet, bygge på fakta og være solid, således at den kan accepteres af alle interessenter.
3. For at sikre en ensartet tilgang til anvendelsen af støjbekæmpelsesforanstaltninger ved lufthavne har ICAO vedtaget et sæt principper og retningslinjer, der udgør den såkaldte "afbalancerede strategi" for støj, hvori de kontraherende ICAO-lande tilskyndes til:
 - at afbøde støj fra luftfartøjer ved lokalt at vælge den optimale kombination af følgende foranstaltninger: 1) støjen begrænses ved kilden (ved at anvende mindre støjende luftfartøjer), 2) jordarealer udnyttes optimalt (ved at planlægge og forvalte arealerne omkring lufthavne) 3) operationelle procedurer for støjbekæmpelse indføres (ved hjælp af særlige start- og landingsbaner, ruter eller procedurer) og 4) støjrelaterede driftsrestriktioner indføres (f.eks. forbud mod natflyvning eller udfasning af støjende luftfartøjer)
 - at vælge den mest omkostningseffektive kombination af foranstaltninger
 - ikke at indføre støjrelaterede driftsrestriktioner, medmindre myndigheden er i stand på grundlag af undersøgelser og høringer at fastslå, at der findes et

¹ Kilde: CAEP/8 – Information Paper 8 – udtrykt i gennemsnitlig lydstyrke om dagen og om natten (DNL) – referencescenario uden væsentlige teknologiske eller operationelle forbedringer – ICAO European region.

støjproblem, og har fastslået, at en driftsrestriktion udgør en omkostnings-effektiv løsning på problemet.

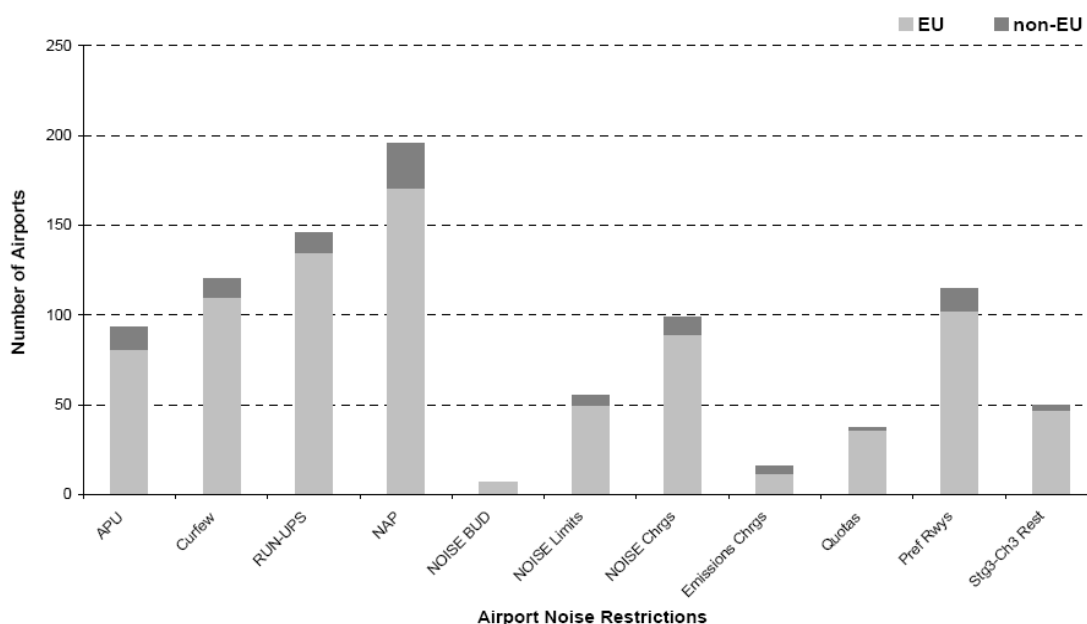
4. Denne forordning tilsigter at anvende de støjrelaterede driftsrestriktioner i den afbalancerede strategi i hele EU på en ensartet måde, således at risikoen for internationale tvister mindskes betydeligt i tilfælde af, at tredjelandes luftfartsselskaber påvirkes af støjbekæmpelsesforanstaltninger i Unionens lufthavne. Desuden forbedres de kompetente myndigheders muligheder for at udfase de mest støjende luftfartøjer i den eksisterende flåde. Ved den foreslåede forordning ophæves direktiv 2002/30/EF, der var afgørende for at bringe en international tvist til ophør, og heri fastsættes de første skridt til at harmonisere støjstyringspolitikker, herunder bekæmpelse af de mest støjende luftfartøjer på daværende tidspunkt. Retsinstrumentet bør imidlertid tilpasses til lufttrafiksystemets aktuelle krav og det tiltagende støjproblem.
5. Med denne forordning sikres det, at støjvurderingsprocessen bliver mere robust. Alle trin i vurderingsprocessen vil blive fastlagt nærmere for at sikre en mere konsekvent anvendelse af den afbalancerede strategi i hele Unionen. Dette forslag indeholder dog ikke støj kvalitetsmål; disse vil fortsat afhænge af de eksisterende nationale og lokale bestemmelser. Forslaget sigter i stedet mod at skabe et system, der skal lette opfyldelsen af disse støj kvalitetsmål på den mest omkostningseffektive måde.
6. På ICAO-niveau støtter EU aktivt udviklingen af nye standarder for luftfartøjers støj og investerer i nye teknologier via rammeprogrammerne og Clean Sky-projektet². Men den fysiske planlægning og de dertil knyttede afskærmnings- og kompensationsprogrammer henhører under national eller lokal kompetence.
7. Støjbekæmpelse ved operationelle procedurer benyttes i alle lufthavne på forskellige måder: ruter udvalgt af støj hensyn (hvor luftfartøjer f.eks. overflyver de tyndest befolkede områder), jetkraftstyring (jo mere jetkraft, jo mere støj genereres, men desto stejlere kan luftfartøjet stige) eller særlige foranstaltninger på landjorden (f.eks. anvendelse af specifikke taxi- eller start- og landingsbaner). EU bidrager gennem sin lovgivning på området fælles europæisk luftrum, der har til formål at opstille præstationsmål for luftfartstjenesteudøvere på miljøområdet, og via de dermed forbundne forskningsprogrammer Sesar og Clean Sky.
8. Som det fremgår af figur 1, anvender de europæiske lufthavne først og fremmest procedurer for støjbekæmpelse. Men derudover benyttes ofte driftsrestriktioner. Følgende restriktioner er indført i de 224 EU-lufthavne, som er vurderet³ i forbindelse med denne rapport: 116 tilfælde af spærretid⁴, 52 støjgrænser, 51 restriktioner, som er målrettet luftfartøjer efter "kapitel 3"-støjstandarden, 38 støjkvoter og 7 støjbudgetter.

² Det fælles teknologiinitiativ Clean Sky vil blive et af de hidtil største europæiske forskningsprojekter med et budget på skønsmæssigt 1,6 mia. EUR, der deles ligeligt mellem Europa-Kommissionen og branchen i perioden 2008-2013.

³ Boeings database over "Lufthavne med støjrelaterede driftsrestriktioner" er offentligt tilgængelig på: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Skønt kun 69 lufthavne i dag er omfattet af direktivet, vil flere lufthavne falde inden for dets anvendelsesområde med den forventede trafikforøgelse i fremtiden. Derfor forelægges en oversigt over alle 224 lufthavne.

⁴ Spærretid begrænser driften i et bestemt tidsrum (støjrelaterede restriktioner for trafikken).

Figur 1: Oversigt over europæiske (EU og ikke-EU) lufthavnes nugældende støjrelaterede restriktioner



Kilde: Boeing Database

Bemærk:

APU: reguleret anvendelse af hjælpemotor (ved motorstart)

NAP: Støjhandlingsplan

Stg3-Ch3: udfasning af de mest støjende luftfartøjer, der kun opfylder den gamle ICAO-støjstandard, som er beskrevet i kapitel 3 i ICAO's relevante bilag.

- **Europæiske bestemmelser om støjstyring via driftsrestriktioner**

9. Dette forslag sigter mod at styrke grundtanken i ICAO's afbalancerede strategi ved at skabe en tættere forbindelse mellem dens søjler og fastlægge de forskellige trin i beslutningsprocessen nærmere, når det overvejes at indføre driftsrestriktioner.
10. Med en konsekvent anvendelse af denne strategi bør det tilstræbes at afdække de mest omkostningseffektive løsninger, der er målrettet den specifikke lufthavns situation. Vurderingsmetoden vil også tage behørigt hensyn til de støjdæmpende tiltags virkninger for det samlede net.
11. De gældende bestemmelser omfatter ca. 70 europæiske lufthavne med mere end 50 000 civile subsoniske luftfartøjsbevægelser pr. kalenderår.

- **Overensstemmelse med EU's politik for civil luftfart og andre mål**

12. Dette initiativ er i overensstemmelse med andre dele af den europæiske luftfartspolitik og miljøpolitikker mere generelt.
13. Den europæiske luftfartsbranche bør vokse på en bæredygtig måde, hvor økonomiske, sociale og miljømæssige aspekter afvejes på passende måde. Støjdæmpende foranstaltninger kan i væsentlig grad påvirke luftrafiknettets kapacitet på jorden og i luften. Forslagene vil sikre større sammenhæng mellem

støjrelaterede foranstaltninger, krav til lufthavnes kapacitet og flyvningens effektivitet inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum og gennemførelsen af forordningen om lufttrafikstyringens præstationer. Forslagene følger "gate to gate"-tilgangen som grundtanke.

14. Forslaget vil medvirke til at give de "nationale handlingsplaner" om lufttrafikstøj, som medlemsstaterne er forpligtet til at vedtage på grundlag af direktiv 2002/49/EF.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

• Høring af interesserede parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

15. De væsentligste interessenter, hvad angår støj og luftfart, er de borgere, som bor i nærheden af lufthavne, og som er repræsenteret af lokalsamfundets grupper, samt lufthavne, luftfartøjsoperatører (med luftfragt som en særlig niche), flyfabrikker, lokale myndigheder (herunder planlægningsmyndigheder, der også repræsenterer de bredere økonomiske interesser) og uafhængige støjråd. Der er foretaget en grundig høring af disse interessenter:

- i 2007 indsamlede den eksterne konsulent spørgeskemabesvarelser og foretog interviews af en række interessenter om gennemførelsen af direktiv 2002/30/EF
- i 2008 tilrettelagde Kommissionen en åben høring om de forskellige muligheder for at ændre direktivet
- i 2010 blev alle aktører, der tidligere havde bidraget til høringsprocessen, kontaktet på ny, og kredsen af interessenter blev udvidet.

Sammenfatning af svarene

16. Medlemsstaterne fremhævede behovet for at bevare en vis fleksibilitet i vurderingen af støjproblemer og nødvendigheden af at fastsætte overgangsordninger for at undgå dobbeltarbejde (f.eks. miljøvurderinger, der skal genanvendes) og finjustere forholdet mellem de to direktiver 2002/30/EF og direktiv 2002/49/EF, så de samme vurderinger kan opfylde dem begge, samtidig med at der tages højde for den internationale sammenhæng hvad angår anvendelsen af metoder og foranstaltninger.
17. Repræsentanter for lokalsamfundets grupper, dvs. Aviation Environment Federation, der repræsenterer støj- og miljøgrupper fra Det Forenede Kongerige, Frankrig og Tyskland, understregede behovet for egentlig lovgivning (og ikke blot retningslinjer), der skal hvile på støjbeskyttelsesgrænser; driftsrestriktionernes centrale rolle i at mindske støjgenerne og incitamentet til at udskifte de mest støjende luftfartøjer; og der er behov for at udvide definitionen af "luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene", så den får en reel virkning.

18. Luftfartsselskaber⁵, dvs. Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber, der repræsenterer de etablerede luftfartsselskaber, og European Express Association fremførte, at principperne i ICAO's afbalancerede strategi skulle anvendes korrekt (for hver enkelt lufthavn); at driftsrestriktioner som den sidste udvej bør anvendes til at afbøde påviste støjproblemer; at metoden bør frembringe de mest omkostningseffektive foranstaltninger; og at fysisk planlægning bør integreres i afgørelser om driftsrestriktioner. Luftfartsselskaberne anmodede også om en yderligere præcisering af direktivet og gentog behovet for at overveje at ændre definitionen af luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, på grundlag af lovgivning på internationalt plan for at undgå markedsforvridninger. Hvis lovgivning blev anset for nødvendigt, foretrak luftfartsselskaberne en forordning frem for et direktiv.
19. Lufthavnene⁶, der blev repræsenteret af ACI, understregede, at samtlige den afbalancerede strategis foranstaltninger bør udnyttes, og at der er mulighed for at udvide definitionen af luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene.
20. Det franske uafhængige støjråd (ACNUSA)⁷ gik ind for en udvidelse af definitionen af luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, anvendelse af parametre, der reelt afspejler den berørte befolknings følelser, bedre modellering af støj fra lufthavne og en mere systematisk brug af støjfokuserede driftsprocedurer, såsom "Continuous Descent Approach".
21. Luftfartsindustrien er især involveret i udviklingen af nye støjstandarder i ICAO's tekniske arbejdsgrupper og fokuserer på sammenhængen mellem eventuelt modstridende målsætninger, som f.eks. støj og CO₂-nedbringelsen, og den mere langsigtede udvikling af standarder, hvor tempoet for fastsættelsen af standarder må holde trit med den teknologiske gennemførlighed og værdien af flåden over luftfartøjers levetid, og de må ikke virke konkurrenceforvridende.
22. Endelig har de lokale myndigheder i Airports Regions Conference, som fortrinsvis er ansvarlig for arealanvendelse, fremhævet deres tilgang fra en regions miljømæssige synsvinkel, som omfatter fysisk planlægning, brug af egnede indikatorer, en mæglingsproces og et behov for bedre at integrere kravene i direktivet om ekstern støj med direktivet om lufthavnsstøj (2002/30/EF).
23. Forslagene ligger generelt set tæt på de synspunkter, der kom til udtryk i forbindelse med høringen. I de formelle forslag understreges den indbyrdes afhængighed mellem de forskellige støjdæmpende foranstaltninger, hvorved støjrelaterede driftsrestriktioner ikke fremdrages som den første løsning, men de bør om fornødent betragtes som et vigtigt supplerende bidrag til en bredere kombination af omkostningseffektive foranstaltninger. Definitionen af luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, gøres også strengere, så de kompetente myndigheder atter har et effektivt støjdæmpningsretsinstrument til deres rådighed.

⁵ Selv om dette er AEA's erklæring, bør dens holdning repræsentere alle luftfartsselskaber, dvs. ERA (regional), IACA (fritid) og ELFAA (lavpris), da disse påvirkes på stort set samme måde. IACA har måske som den eneste relativt flere natflyvninger.

⁶ Airports Council International ACI har en særlig arbejdsgruppe, som beskæftiger sig med emnet.

⁷ ACNUSA er (sammen med sin vallonske søsterorganisation) et enestående forum der, som et rådgivende organ, tager fat på støjgener uafhængigt af myndigheder og lufthavne.

- **Ekspertbistand**

Relevante videnskabs/ekspertområder

24. En baggrundsundersøgelse er blevet gennemført med henblik på en kvantitativ og kvalitativ analyse af konsekvenserne af denne revision. Eurocontrol har desuden afgivet nyere og detaljerede oplysninger om antallet af flyvninger med "luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene".

Anvendt metodologi

25. Konsulenten foretog en intensiv høring, først og fremmest i form af interviews med forskellige interessenter såvel som en dokumentationsundersøgelse. Desuden fremlagde Eurocontrol aktuelle oplysninger fra de relevante datalagre.

Sammendrag af indkomne og anvendte udtalelser

26. De vigtigste konklusioner var, at skønt direktivets værdi anerkendes, fordi det bragte en international tvist til ophør⁸ og gav EU kompetence angående driftsrestriktioner, var det ikke så effektivt med hensyn til at harmonisere beslutningsprocessen, som det var håbet. Der var behov for at ajourføre direktivet for at tage højde for udviklingen i flådens sammensætning, for at styrke forbindelsen mellem den afbalancerede strategis forskellige elementer og indføre nye retsinstrumenter for støjstyring, f.eks. direktivet om ekstern støj (2002/49/EF), udviklingen af nye støjstandarder eller præstationsregulering af det fælles europæiske luftrum.

Tiltag til at gøre ekspertrådgivningen offentligt tilgængelig

27. Den fulde rapport om undersøgelsen er offentliggjort på GD MOVE's websted.

3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD

- **Resumé af forslaget**

28. Med forslaget indføres en ny forordning til afløsning af direktiv 2002/30/EF. I denne forordning præciseres og suppleres kravene i nævnte direktiv.
1. Målsætninger specificeres for at understrege forbindelsen til den afbalancerede strategis andre elementer og andre retsinstrumenter, hvormed det tilsigtes at styre lufttrafikstøj.
 2. Ansvarsfordelingen defineres.
 3. Generelle krav til støjstyring opstilles.
 4. Der tilvejebringes mere detaljerede oplysninger om støjvurderingsprocessen.
 5. Det specificeres, hvilke interessenter der skal høres.

⁸ Nogle europæiske stater blev truet med en officiel klageprocedure i ICAO.

6. Data og metoder harmoniseres.
7. Krav vedrørende underretning og indførelse specificeres.
8. Det tillades at tilpasse henvisninger til støjstandarder til nye teknologiske fremskridt efter en udvalgsprocedure.
9. Der ydes støtte til kompetente myndigheder.

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Subsidiaritetsprincippet**

29. Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under Unionens enekompetence. Målene med forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig.
30. Målene i forslaget vil bedre kunne opfyldes på europæisk plan af følgende årsager:
31. En harmoniseret fremgangsmåde for støjrelaterede driftsrestriktioner som led i støjstyringsprocessen omkring europæiske lufthavne bidrager til at forbedre lufttransportens miljøpræstation og skaber et mere forudsigeligt operationelt miljø for luftfartsselskaber og lufthavnsoperatører. Desuden bør den harmoniserede vurderingsmetode mindske risikoen for konkurrenceforvridning mellem lufthavne eller luftfartsselskaber og for, at en dårlig praksis gennemføres, hvilket ikke blot kan påvirke den pågældende lufthavns kapacitet, men det samlede luftrutenets effektivitet.
32. En sådan strategi fører til mere omkostningseffektive løsninger på miljøproblemerne omkring lufthavne og forebygger et kludetæppe af forskellige støjkrav til luftfartsselskaber, som i sagens natur driver et internationalt net.

- **Proportionalitetsprincippet**

33. Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Selvom en forordning indebærer en streng harmonisering af den anvendte metode, giver den medlemsstaterne mulighed for at tage hensyn til lufthavnsspecifikke forhold med henblik på at udvikle egnede løsninger på støjproblemer for hver enkelt lufthavn. Forslagene foregriber ikke de ønskede miljømålsætninger eller de konkrete trufne foranstaltninger.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

34. Foreslået reguleringsmiddel: forordning.
35. Andre midler ville af følgende grunde ikke være hensigtsmæssige:
 - Forordningens genstand er en støjvurderingsmetode. En fuld harmonisering af denne metode kan kun garanteres med en forordning.

- Den foreslåede vurderingsmetode er tilstrækkeligt fleksibel til at kunne tage højde for særlige forhold i lufthavne og foregriber ikke det beskyttelsesniveau, som medlemsstaterne ønsker at sikre deres borgere eller det konkrete valg af omkostningseffektive foranstaltninger.

4. VIRKNING FOR BUDGETTET

36. Forslaget har ingen yderligere konsekvenser for Den Europæiske Unions budget. De omkostninger, der er forbundet med retten til indsigt, medfører ikke yderligere omkostninger i forhold til den nuværende finansielle byrde ved kontrol af gennemførelsen af den eksisterende lovgivning, herunder godtgørelse for udvalgets møder. Databaser med oplysninger om støjcertificering findes allerede. Med forslaget indføres en mere formel henvisning med henblik på at sikre kvaliteten af dataene og garantere adgangen for interesserede parter. Endelig udgør forslaget en integrerende del af arbejdet vedrørende støjstyring – med de tilhørende budgetter – som allerede er iværksat på andre områder, f.eks. ICAO's støjbegrænsningsarbejde, det fælles luftrum og Sesar-projektet.

5. FAKULTATIVE ELEMENTER

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**
37. Den foreslåede retsakt er EØS-relevant og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF**

Europa-Parlamentet og Rådet har –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter den almindelige lovgivningsprocedure⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Et af den fælles transportpolitikks centrale mål er bæredygtig udvikling. Dette kræver en integreret fremgangsmåde, der sigter på at sikre, dels at Unionens transportsystemer fungerer effektivt og dels at beskytte miljøet.
- (2) En bæredygtig udvikling af lufttransport kræver, at der indføres foranstaltninger med henblik på at begrænse støjgener fra luftfartøjer i lufthavne med særlige støjproblemer. Et stort antal EU-borgere er udsat for høje støjniveauer, som kan føre til skadelige sundhedsvirkninger.
- (3) Efter at de mest støjende luftfartøjer er taget ud af drift i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 om bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne⁵ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/93/EF af 12. december 2006 om regulering af operationen af luftfartøjer, som er omfattet af del II, kapitel 3, bind 1 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988)⁶, er der behov for en ajourføring af nye foranstaltninger, således

¹ EUT C af ..., s. .

² EUT C af ..., s. .

³ EUT C af ..., s. .

⁴ EUT C af ..., s. .

⁵ EFT L 85 af 28.3.2002, s. 40.

⁶ EUT L 374 af 27.12.2006, s. 1.

at myndighederne kan tage fat på de mest støjende luftfartøjer for at forbedre støjklimaet omkring Unionens lufthavne inden for den afbalancerede strategi for støjstyrings internationale rammer.

- (4) Ved Resolution A33/7, der er vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), indføres begrebet "afbalanceret strategi" for støjstyring, og der fastsættes en sammenhængende metode for at tage fat på støj fra luftfartøjer. ICAO's "afbalancerede strategi" bør fortsat danne grundlag for lovgivning om støj fra luftfarten som en verdensomspændende industri. Den afbalancerede strategi anerkender værdien af, og foregriber ikke relevante retlige forpligtelser, eksisterende aftaler, gældende love og etableret praksis. Ved at indarbejde den afbalancerede strategis internationale bestemmelser i denne forordning bør risikoen for internationale tvister mindskes i væsentlig grad, hvis tredjelandes luftfartsselskaber måtte blive berørt af støjrelaterede driftsrestriktioner.
- (5) I rapporten fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om støjdæmpende driftsrestriktioner i lufthavne i EU⁷ blev det påpeget, at det er nødvendigt i direktivets tekst at præcisere fordelingen af ansvarsområder og de interesserede parter præcise forpligtelser og rettigheder i forbindelse med støjvurderingen for at sikre, at der træffes omkostningseffektive foranstaltninger for at opfylde støjbekæmpelsesmålene.
- (6) Medlemsstaternes indførelse af driftsrestriktioner i Unionens lufthavne for den enkelte lufthavn begrænser kapaciteten, men kan bidrage til at forbedre støjklimaet omkring lufthavne. Der er dog en risiko for at skabe konkurrenceforvridning eller hindre den samlede effektivitet i Unionens lufttrafiknet på grund af en ineffektiv udnyttelse af den eksisterende kapacitet. Da disse mål ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor bedre kan gennemføres af Unionen ved hjælp af harmoniserede bestemmelser for indførelse af driftsrestriktioner som led i styringsprocessen, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. En sådan harmoniseret metode pålægger ikke støjkvalitetsmål, der fortsat udledes af direktiv 2002/49/EF eller andre europæiske, nationale eller lokale bestemmelser, og den foregriber ikke den konkrete udvælgelse af foranstaltninger.
- (7) Støjvurderinger bør foretages med jævne mellemrum, men sådanne vurderinger bør kun føre til yderligere støjbekæmpelsesforanstaltninger, hvis den aktuelle kombination af støjdæmpende foranstaltninger ikke opfylder støjbekæmpelsesmålene.
- (8) En cost benefit-analyse giver en indikation af virkningerne for den samlede økonomiske velfærd ved at sammenligne alle omkostninger og fordele, men en omkostningseffektivitetsanalyse fokuserer på at opfylde et givet mål på den mest omkostningseffektive måde, hvilket alene kræver en sammenligning af omkostninger.
- (9) Suspension af støjdæmpende foranstaltninger er væsentlig for at undgå uønskede konsekvenser for luftfartssikkerhed, lufthavnskapacitet og konkurrence. En ankesag mod støjrelaterede driftsrestriktioner kan vedrøre støjbekæmpelsesmål, vurderings-

⁷ KOM(2008) 66.

metoder og valg af omkostningseffektive foranstaltninger, men gennemførelsen af restriktionerne suspenderes ikke nødvendigvis som følge af anken. Derfor bør Kommissionen i god tid før gennemførelsen kunne gøre brug af retten til indsigt og til at suspendere foranstaltninger, som anses for at medføre uønskede eller uoprettelige konsekvenser. Det erkendes, at suspensionen bør gælde for en begrænset periode.

- (10) Støjturderinger bør bygge på de foreliggende oplysninger og sikre, at disse oplysninger er pålidelige og tilgængelige for de kompetente myndigheder og interessenter. De kompetente myndigheder bør iværksætte de nødvendige overvågnings- og håndhævelsesværktøjer.
- (11) Det anerkendes, at medlemsstaterne har truffet afgørelser om støjrelaterede driftsrestriktioner efter national lovgivning ud fra nationalt anerkendte støjmetoder, som muligvis (endnu) ikke er i fuld overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i den officielle rapport fra den europæiske konference for civil luftfart - Doc. 29 om "*Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*", og som heller ikke i alle tilfælde benytter de internationalt anerkendte oplysninger om luftfartøjers støjniveau. Driftsrestriktioners effektivitet og omkostningseffektivitet tillige med effektiviteten af den relevante handlingsplan, som restriktionen indgår i, bør vurderes i overensstemmelse med metoder, der er beskrevet i ECAC Doc. 29 og ICAO's afbalancerede strategi. Medlemsstaterne bør derfor bringe deres vurderinger af driftsrestriktioner efter national lovgivning i fuld overensstemmelse med ECAC Doc. 29.
- (12) En centralisering af oplysninger om støj vil i høj grad mindske den administrative byrde for luftfartsselskaber og lufthavnsoperatører. Disse oplysninger tilvejebringes og styres i øjeblikket af den enkelte lufthavn. Der er behov for at stille disse oplysninger til rådighed til operative formål. Det er vigtigt at udnytte databasen i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (agenturet) vedrørende støjcertificering som et valideringsredskab sammen med data fra Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol) om individuelle flyvninger. I øjeblikket anmodes der allerede systematisk om sådanne data til den centrale lufttrafikstyring, men de vil skulle specificeres med henblik på denne forordning og præstationsreguleringen af lufttrafikstyringen. God adgang til valideret modeldata forventes at forbedre kvaliteten af kortlægning af støjkurver omkring de enkelte lufthavne og strategisk kortlægning til støtte for den politiske beslutningstagning.
- (13) For at afspejle de løbende teknologiske fremskridt inden for motor- og skrogteknologier og metoderne til at kortlægge støjkurver bør en beføjelse til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde uddelegeres til Kommissionen med hensyn til en regelmæssig ajourføring af støjstandarder for luftfartøjer, der er omhandlet i denne forordning, henvisningen til de tilknyttede certificeringsmetoder, ændring af definitionerne af henholdsvis luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, og civile luftfartøjer samt ajourføring af henvisningen til metoden til beregning af støjkurver. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen under forberedelserne hertil gennemfører passende høringer, herunder af eksperter. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

- (14) For at skabe ens betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør gennemførelsesbeføjelserne overdrages til Kommissionen. Disse beføjelser skal udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser⁸.
- (15) Rådgivningsproceduren bør anvendes til at vedtage gennemførelsesbestemmelser for, om de medlemsstater, der planlægger at indføre driftsrestriktioner, kan gå videre at indføre disse i tilfælde af, at Kommissionen har suspenderet restriktionerne, idet disse afgørelser kun har begrænset rækkevidde.
- (16) Idet der er behov for en konsekvent anvendelse af støjvurderingsmetoden inden for EU's luftfartsmarked fastsætter denne forordning fælles bestemmelser for støjrelaterede driftsrestriktioner. Direktiv 2002/30/EF bør derfor ophæves —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand, mål og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastsættes bestemmelser for at lette indførelsen på en ensartet måde af støjrelaterede driftsrestriktioner for individuelle lufthavne, således at de kan bidrage til at forbedre støjklimatet og begrænse eller mindske antallet af personer, der påvirkes i betydelig grad af de skadelige virkninger af støj fra luftfartøjer, i overensstemmelse med den afbalancerede strategi.
2. Formålet med denne forordning er:
 - a) at lette opfyldelsen af specifikke miljømæssige støjbekæmpelsesmål, der er fastsat i Unionens, nationale og lokale bestemmelser, og at bedømme deres indbyrdes afhængighed af andre miljømål i de enkelte lufthavne
 - b) at åbne mulighed for at vælge de mest omkostningseffektive støj dæmpende foranstaltninger efter den afbalancerede strategi for at opnå en bæredygtig udvikling af lufthavnen og lufttrafikstyringsnettets kapacitet ud fra en "gate to gate"-synsvinkel.
3. Denne forordning finder anvendelse på luftfartøjer i civil luftfart.

Den finder ikke anvendelse på luftfartøjer, der er inddraget i militær-, told- og politioperationer eller lignende opgaver.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

⁸ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

- 1) "lufthavn": en lufthavn med mere end 50 000 civile luftfartøjsbevægelser (ved bevægelse forstås en start eller landing) pr. kalenderår målt på det gennemsnitlige antal bevægelser i de seneste tre kalenderår forud for støjvurderingen
- 2) "en afbalanceret strategi": en metode, hvormed de disponible foranstaltninger, bl.a. begrænsning af støj fra luftfartøjer ved kilden, fysisk planlægning og forvaltning, støjbekæmpelse ved hjælp af operationelle procedurer og driftsrestriktioner, overvejes på en sammenhængende måde med henblik på at imødegå støjproblemet på den mest omkostningseffektive måde for den individuelle lufthavn
- 3) "luftfartøj": et luftfartøj med faste vinger og med en maksimal certificeret startmasse på 34 000 kg eller derover eller med en maksimal certificeret sædekapacitet for den pågældende luftfartøjstype på mere end 19 passagersæder, eksklusive sæder til besætningen
- 4) "luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene": et civilt luftfartøj, der opfylder certificeringskravene i bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart (Chicago-konventionen) med en kumulativ margin på mindre end 10 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels), idet den kumulative margin er det tal udtrykt i EPNdB, som fås ved at sammenlægge de enkelte marginer (dvs. forskellene mellem den certificerede støjtærskel og den maksimalt tilladte støjtærskel) i hvert af de tre støjmålingspunkter som defineret i bind 1, del II, kapitel 4, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart
- 5) "støjrelaterede foranstaltninger": enhver foranstaltning, som påvirker støjklimaet omkring lufthavne, der er omfattet af principperne i ICAO's afbalancerede strategi, også ikke-operationelle foranstaltninger, der kan påvirke antallet af personer, som udsættes for støj fra luftfartøjer
- 6) "driftsrestriktioner": støjrelaterede foranstaltninger, der begrænser adgangen til eller hæmmer en optimal kapacitetsudnyttelse i en lufthavn, herunder driftsrestriktioner med henblik på at tage luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, ud af drift i nærmere bestemte lufthavne og delvise driftsrestriktioner, som påvirker driften af civile luftfartøjer på visse tidspunkter.

Artikel 3

Kompetente myndigheder

1. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at vedtage foranstaltninger vedrørende driftsrestriktioner, og en uafhængig ankeinstans.
2. De kompetente myndigheder og ankeinstansen skal være uafhængige af enhver organisation, som kunne påvirkes af støjrelaterede foranstaltninger.
3. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om navne og adresser på de i stk. 1 udpegede kompetente myndigheder og ankeinstansen.

Artikel 4

Almindelige bestemmelser for styring af støj fra luftfartøjer

1. Medlemsstaterne skal vedtage en afbalanceret strategi angående styring af støj fra luftfartøjer. De skal til dette formål:
 - a) vurdere støjsituationen i de enkelte lufthavne
 - b) definere det miljømæssige støjbekæmpelsesmål
 - c) afdække disponible foranstaltninger til at nedbringe støjpåvirkningen
 - d) evaluere de disponible foranstaltningers forventede omkostningseffektivitet
 - e) udvælge foranstaltningerne
 - f) høre de interesserede parter på en gennemsigtig måde om planlagte foranstaltninger
 - g) træffe afgørelse om, hvilke foranstaltninger der skal træffes, og sørge for tilstrækkelig underretning
 - h) gennemføre foranstaltningerne og
 - i) skabe rammer for bilæggelse af tvister.
2. Medlemsstaterne skal, når de træffer støjrelaterede foranstaltninger, overveje følgende kombination af disponible foranstaltninger med henblik på at fastlægge den mest omkostningseffektive kombination af foranstaltninger:
 - a) de forventede følger af en begrænsning af støj fra luftfartøjer ved kilden
 - b) fysisk planlægning og forvaltning
 - c) støjbekæmpelse ved operationelle procedurer
 - d) driftsrestriktioner (ikke som første udvej).

De disponible foranstaltninger kan indebære, at luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, tages ud af drift, hvis det anses for nødvendigt.
3. Medlemsstaterne må inden for den afbalancerede strategi opdele støjdæmpende foranstaltninger alt efter luftfartøjstype, udnyttelse af start- og landingsbane og/eller tidspunkt.
4. Uden at dette berører stk. 3 må driftsrestriktioner, der består i at tage luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, ud af drift i lufthavnen, ikke berøre civile subsoniske luftfartøjer, der enten i kraft af den oprindelige certificering eller den fornyede certificering opfylder støjstandarderne i bind 1, del II, kapitel 4 i bilag 16 til Chicago-konventionen.
5. Foranstaltninger eller en kombination af foranstaltninger, der træffes i overensstemmelse med denne forordning i en given lufthavn, må ikke være mere

restriktive end nødvendigt for at opfylde de miljømæssige støjbekæmpelsesmål, der er fastsat for den pågældende lufthavn. Driftsrestriktionerne må ikke forskelsbehandle luftfartøjsoperatørerne ud fra bl.a. nationalitet, identitet eller aktivitet.

6. De foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning, skal bidrage til de nationale handlingsplaner vedrørende støj fra lufttrafik, jf. artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF⁹.

Artikel 5

Støjturderingsbestemmelser

1. De kompetente myndigheder skal vurdere støjsituationen i lufthavne på deres område regelmæssigt i overensstemmelse med kravene i direktiv 2002/49/EF og nationale eller lokale bestemmelser. De kompetente myndigheder kan anmode om støtte fra præstationsvurderingsorganet som omhandlet i artikel 3 i Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010¹⁰.
2. De kompetente myndigheder skal anvende metoden, indikatorer og oplysninger som beskrevet i bilag I til vurderingen af den nuværende og fremtidige støjsituation.
3. Viser vurderingen af støjsituationen, at der er behov for nye foranstaltninger for at opnå eller fastholde støjbekæmpelsesmålene, skal de kompetente myndigheder tage behørigt hensyn til bidraget fra hver type foranstaltning i den afbalancerede strategi, jf. bilag I.
4. De kompetente myndigheder skal sørge for, at der på et egnet niveau nedsættes et forum for teknisk samarbejde mellem lufthavnsoperatøren, luftfartøjsoperatøren og luftfartstjenesteudøveren angående foranstaltninger, som disse operatører er ansvarlige for, og under behørig hensyntagen til den indbyrdes afhængighed mellem støjdæmpende foranstaltninger og emissionsreducerende foranstaltninger. Medlemmerne af dette forum for teknisk samarbejde hører regelmæssigt lokale beboere eller deres repræsentanter og forelægger de kompetente myndigheder tekniske oplysninger og rådgivning om støjdæmpende foranstaltninger.
5. De kompetente myndigheder skal vurdere omkostningseffektiviteten af de nye foranstaltninger som anført i stk. 3 i overensstemmelse med bilag II. En mindre teknisk ændring af en eksisterende foranstaltning uden indholdsmæssige virkninger for kapacitet eller operationer betragtes ikke som en ny driftsrestriktion.
6. De kompetente myndigheder skal tilrettelægge høringen af interesserede parter tids nok og på en grundig måde, der sikrer åbenhed og gennemsigtighed, hvad angår data og beregningsmetode. Interesserede parter skal have mindst tre måneder til at fremsætte bemærkninger, inden nye foranstaltninger vedtages. De interesserede parter omfatter som minimum:

⁹ EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12.

¹⁰ EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1.

- a) repræsentanter for lokale beboere, der bor i nærheden af lufthavne og berøres af støj fra flytrafikken
 - b) relevante lufthavnsoperatører
 - c) repræsentanter for luftfartøjsoperatører, som kan blive påvirket af støjrelaterede foranstaltninger
 - d) relevante luftfartstjenesteudøvere
 - e) netforvalteren som defineret i Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011¹¹.
7. De kompetente myndigheder skal følge op på og overvåge gennemførelsen af de støjdæmpende foranstaltninger og om fornødent træffe foranstaltninger. De sikrer, at lokale beboere, der bor i nærheden af lufthavnene, regelmæssigt får relevante oplysninger.

Artikel 6

Oplysninger om støjniveau

1. Afgørelser om støjrelaterede driftsrestriktioner skal være baseret på luftfartøjets støjniveau som fastlagt i den certificeringsprocedure, der gennemføres i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 16, bind I, femte udgave af juli 2008.
2. På anmodning af Kommissionen skal luftfartøjsoperatører meddele følgende oplysninger om støj for deres luftfartøjer, der benytter Unionens lufthavne:
 - a) luftfartøjernes halenummer
 - b) de benyttede luftfartøjers støjcertifikat(er) og den tilhørende højeste tilladte startmasse
 - c) eventuelle ændringer af luftfartøjerne af relevans for deres støjniveau
 - d) støj fra luftfartøjer og oplysninger om luftfartøjers støjniveau med henblik på støjmodellering.

For hver flyvning til eller fra en af Unionens lufthavne skal luftfartøjsoperatører meddele det benyttede støjcertifikat og halenummer.

Dataene indberettes elektronisk uden beregning og i påkommende tilfælde i det af Kommissionen angivne format.

3. Agenturet skal kontrollere data om luftfartøjers støj og præstationer med henblik på modellering efter artikel 6, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008¹².

¹¹ EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1.

4. Data skal lagres i en central database og stilles til rådighed for de kompetente myndigheder, luftfartøjsoperatører, luftfartstjenesteudøvere og lufthavnsoperatører til driftsmæssige formål.

Artikel 7

Bestemmelser vedrørende indførelse af driftsrestriktioner

1. Inden en driftsrestriktion indføres, skal de kompetente myndigheder give medlemsstaterne, Kommissionen og de relevante interesserede parter et varsel på seks måneder, der udløber mindst to måneder før fastlæggelsen af slotkoordineringsparametrene som defineret i artikel 2, litra m), i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93¹³ for den pågældende lufthavn i den relevante fartplansæson.
2. Efter den vurdering, der er foretaget efter artikel 5, skal meddelelsen af afgørelsen ledsages af en skriftlig rapport, hvori der redegøres for årsagerne til indførelsen af driftsrestriktionerne, lufthavnens miljømål og de foranstaltninger, der overvejes for at opfylde dette mål, samt evaluering af de forskellige overvejede foranstaltningers forventede omkostningseffektivitet og herunder, hvis det er relevant, deres virkninger på tværs af landegrænser.
3. Når driftsrestriktionen består i at tage luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, ud af drift i en lufthavn, må der ikke gives tilladelse til nye tjenester med luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, i denne lufthavn seks måneder efter meddelelsen. De kompetente myndigheder skal træffe afgørelse om, efter hvilken årlige rate luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, tages ud af de berørte operatørers flåde i denne lufthavn, under behørig hensyntagen til luftfartøjernes alder og sammensætningen af den samlede flåde. Uden at dette berører artikel 4, stk. 3, må denne rate ikke udgøre mere end 20 % af den pågældende operatørs flåde af luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, som beflyver denne lufthavn.
4. Enhver anke af afgørelser om støjrelaterede driftsrestriktioner skal behandles efter national lovgivning.

Artikel 8

Udviklingslande

1. De kompetente myndigheder kan fritage luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, som er registreret i udviklingslande, fra støjdæpende driftsrestriktioner, forudsat at sådanne luftfartøjer:
 - a) får tildelt et støjcertifikat efter de standarder, der er specificeret i kapitel 3, bind 1 i bilag 16 til Chicago-konventionen

¹² EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

¹³ EFT L 14 af 22.1.1993.

- b) har opereret i Unionen i den femårsperiode, der går forud for denne forordnings ikrafttræden, var registreret i det pågældende udviklingsland, og fortsat opereres af en fysisk eller juridisk person, der er etableret i det pågældende land.
2. Indrømmer en medlemsstat en undtagelse i henhold til stk. 1, skal den straks underrette de øvrige medlemsstaters kompetente myndigheder og Kommissionen om de undtagelser, de har indrømmet.

Artikel 9

Undtagelser for luftfartøjsoperationer af særlig karakter

I særlige tilfælde kan de kompetente myndigheder godkende enkeltbevægelser af luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, som på grundlag af denne forordnings bestemmelser ikke kan gennemføres i lufthavne på deres område.

Denne undtagelse skal begrænses til:

- a) luftfartøjer, hvis enkeltbevægelser er af en sådan særlig art, at det vil være urimeligt at nægte midlertidig undtagelse
- b) luftfartøjer på ikke-kommercielle flyvninger med henblik på ombygning, reparation eller vedligeholdelse.

Artikel 10

Ret til indsigt

1. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ, og uden at dette berører en verserende ankeprocedure, kan Kommissionen gennemgå afgørelsen om en driftsrestriktion, inden den gennemføres. Finder Kommissionen, at afgørelsen ikke opfylder kravene i denne forordning eller er i strid med EU-retten, kan den suspendere afgørelsen.
2. De kompetente myndigheder skal give Kommissionen oplysninger, der viser, at denne forordning overholdes.
3. Kommissionen træffer i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 13, stk. 2, og navnlig efter kriterierne i bilag II afgørelse om, hvorvidt den pågældende kompetente myndighed kan gå videre med indførelsen af driftsrestriktionen. Kommissionen meddeler Rådet og den berørte medlemsstat sin afgørelse.
4. Hvis Kommissionen ikke har vedtaget en afgørelse inden for en periode på seks måneder efter, at den har modtaget de oplysninger, der er omhandlet i stk. 2, kan den kompetente myndighed gennemføre den påtænkte afgørelse om en driftsrestriktion.

Artikel 11

Delegerede retsakter

Kommissionen tillægges beføjelser til efter artikel 12 at vedtage delegerede retsakter vedrørende:

- a) ændringer af definitionen af henholdsvis luftfartøjer i artikel 2, nr. 3), og luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, i artikel 2, nr. 4)
- b) ændringer og opdateringer af støjcertificeringsstandarder, som omhandles i artikel 4 og 8, og den certificeringsprocedure, der omhandles i artikel 6, stk. 1
- c) ændringer af metoden og den tekniske rapport, der er fastsat i bilag I.

Artikel 12

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastsatte betingelser.
2. Den delegation af beføjelser, der er omhandlet i artikel 11, indrømmes på ubestemt tid fra datoen for denne forordnings ikrafttrædelse.
3. Den i artikel 11 omhandlede delegation af beføjelser kan tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. Tilbagekaldelsen bringer delegationen af de beføjelser, der er nævnt i afgørelsen, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller fra en senere dato, der fastsættes nærmere i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 11 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for den frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 13

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 25 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008¹⁴.

Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til denne bestemmelse, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når udvalgets udtalelse skal indhentes ved skriftlig procedure, afsluttes denne procedure uden resultat, når udvalgets formandskab inden for fristen for afgivelse af udtalelsen beslutter dette, eller hvis et simpelt flertal af udvalgets medlemmer anmoder herom.

Artikel 14

Information og revision

Medlemsstaterne fremlægger oplysninger om anvendelsen af denne forordning til Kommissionen efter anmodning.

Senest fem år efter denne forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af forordningen.

Rapporten ledsages, i givet fald, af forslag til revision af forordningen.

Artikel 15

Ophævede retsakter

Direktiv 2002/30/EF ophæves med virkning fra ikrafttrædelsen af denne forordning.

Artikel 16

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

¹⁴ EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

BILAG I

Vurdering af støjsituationen i en lufthavn

Metodologi:

1. De kompetente myndigheder anvender støjvurderingsmetoder, som er udviklet i overensstemmelse med rapport ECAC Doc. 29 "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports" i tredje udgave.

Indikatorer:

1. Støjbelastningen fra lufttrafikken beskrives, som minimum hvad angår støjindikatorer L_{den} og L_{night} , som er fastlagt og beregnet i overensstemmelse med bilag I til direktiv 2002/49/EF.
2. De kompetente myndigheder kan anvende supplerende støjindikatorer, som på et videnskabeligt grundlag afspejler gener fra lufttrafikstøj.

Støjstyringsoplysninger:

1. Aktuel situation

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

- 1.2 En beskrivelse af målene for miljømæssig bæredygtighed for lufthavnen set i national sammenhæng. Dette vil omfatte en beskrivelse af lufthavnens mål for støj fra luftfartøjer.

- 1.3 Enkeltheder vedrørende støjkonturerne for indeværende og tidligere år – inklusive et skøn over antallet af personer, der påvirkes af støj fra luftfartøjer.

- 1.4 En beskrivelse af eksisterende og planlagte foranstaltninger med henblik på at styre støj fra luftfartøjer, som allerede er gennemført inden for rammerne af den afbalancerede strategi, og af deres virkning og bidrag til den situation, hvilket vil omfatte:

- 1.4.1. for begrænsning ved kilden:

- udvikling af luftfartøjsflåden og teknologiske forbedringer
- specifikke flådemoderniseringsplaner

- 1.4.2. for fysisk planlægning og forvaltning:

- eksisterende planlægningsinstrumenter, såsom helhedsorienteret planlægning eller støjzoneopdeling
- eksisterende støjdæmpende foranstaltninger såsom byggevedtægter, støjisoleringsprogrammer eller foranstaltninger til at formindske arealer med følsom arealanvendelse

- høring angående den fysiske planlægning
 - opfølgning på indtrængning
- 1.4.3. for støjdemning ved operationelle foranstaltninger – i det omfang, disse foranstaltninger ikke begrænser en lufthavns kapacitet:
- anvendelse af start- og landingsbaner, som er udvalgt af støjhensyn
 - anvendelse af ruter, som er udvalgt af støjhensyn
 - anvendelse af støjdempende start- og indflyvningsprocedurer.
 - Angivelse af, i hvilken udstrækning disse foranstaltninger er reguleret i henhold til miljøindikatorer, der er nævnt i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010.

1.4.4. for driftsrestriktioner:

- anvendelse af globale restriktioner, som f.eks. bestemmelser om lofter over luftfartøjsbevægelser eller støjkvoter
- eksisterende finansielle instrumenter, som f.eks. støjrelaterede lufthavnsafgifter
- anvendelse af luftfartøjsspecifikke restriktioner, som f.eks. at tage luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, ud af drift
- anvendelse af delvise restriktioner, idet der sondres mellem foranstaltninger om dagen og om natten.

2. Prognose uden nye foranstaltninger

- 2.1 Beskrivelser af (eventuelle) lufthavnsudbygninger, som allerede er godkendt, og som er under forberedelse, f.eks. øget kapacitet, udvidelse af start- og landingsbaner og/eller terminaler og den beregnede fremtidige trafiksammensætning og anslåede vækst.
- 2.2 I tilfælde af, at lufthavnen udvides, beskrives fordelene ved at stille denne yderligere kapacitet til rådighed inden for lufttrafiknettet og regionen generelt.
- 2.3 En beskrivelse af virkningerne på det generelle støjniveau, såfremt der ikke træffes yderligere foranstaltninger, og en beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er planlagt med henblik på at mindske denne støjpåvirkning i samme periode.
- 2.4 Forudberegnete støjkonturer – inklusive en vurdering af det antal personer, der sandsynligvis påvirkes af støj fra luftfartøjer – der sondres mellem eksisterende og nyopførte beboelsesområder.
- 2.5 Vurdering af konsekvenserne og eventuelle omkostninger ved ikke at træffe foranstaltninger til at reducere følgerne af øget støj – hvis et øget støjniveau må forventes.

3. Vurdering af yderligere foranstaltninger

- 3.1 Oversigt over yderligere foranstaltninger og en angivelse af de vigtigste grunde til, at de er blevet valgt. Beskrivelse af de foranstaltninger, der udvælges med henblik på yderligere analyse, og oplysning om resultatet af analysen af omkostnings-effektiviteten ved at indføre disse foranstaltninger; det antal personer, der forventes at nyde godt heraf og en tidsramme; og en prioritering af bestemte foranstaltningers samlede effektivitet.
- 3.2 Oversigt over eventuelle virkninger for miljøet og konkurrencen af de foreslåede foranstaltninger for andre lufthavne, operatører og andre berørte parter.
- 3.3 Begrundelsen for den valgte løsning.
- 3.4 Et resumé uden tekniske detaljer.

BILAG II

Vurdering af støjrelaterede driftsrestriktioners omkostningseffektivitet

De planlagte støjrelaterede driftsrestriktioners omkostningseffektivitet vurderes kvantitativt, så vidt dette er muligt, under behørig hensyntagen til følgende aspekter:

- 1) den forventede støjdemping, som opnås med de påtænkte foranstaltninger, nu og i fremtiden
- 2) sikkerhed i forbindelse med flyveoperationer, herunder risici for tredjeparter
- 3) lufthavnens kapacitet
- 4) virkninger for det europæiske lufttrafiknet.

Desuden kan de kompetente myndigheder tage hensyn til følgende faktorer:

- 1) sundhed og sikkerhed for lokale beboere, der bor i nærheden af lufthavne
- 2) miljømæssig bæredygtighed, herunder indbyrdes afhængighed mellem støj og emissioner
- 3) direkte, indirekte og katalytiske virkninger for beskæftigelsen.