

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

► B **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2002/30/EF**
af 26. marts 2002
med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i
Fællesskabets lufthavne
(EØS-relevant tekst)
(EFT L 85 af 28.3.2002, s. 40)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <u>M1</u>	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1137/2008 af 22. oktober 2008	L 311	1	21.11.2008

Ændret ved:

► <u>A1</u>	Akt vedrørende vilkårene for Den Tjekkiske Republiks, Republikken Estlands, Republikken Cyperns, Republikken Letlands, Republikken Litauens, Republikken Ungarns, Republikken Maltas, Republikken Polens, Republikken Sloveniens og Den Slovakiske Republiks tiltrædelse og tilpasningerne af de traktater, der danner grundlag for Den Europæiske Union	L 236	33	23.9.2003
-------------	--	-------	----	-----------



**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
2002/30/EF**

af 26. marts 2002

**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 forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽³⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽⁴⁾, 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 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 begrænse støjgener fra fly i lufthavne med særlige støjproblemer.
- (3) Det er blevet fastsat en ny, strengere støjcertificeringsstandard, som er defineret i bind I, del II, kapitel 4, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Denne standard vil bidrage til at begrænse støjniveauet omkring lufthavne på længere sigt.
- (4) Kapitel 4-standarden er blevet fastsat med henblik på certificering af fly og ikke som et grundlag for indførelse af driftsrestriktioner.
- (5) Udfasning af kapitel-2 fly ved anvendelse af Rådets direktiv 92/14/EØF af 2. marts 1992 om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind I, del II, kapitel 2, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988) ⁽⁵⁾, afsluttes den 1. april 2002, og nye foranstaltninger er påkrævede for at hindre en forværring af støjklimatet efter 2002 under forudsætning af fortsat vækst inden for lufttransport i Europa.
- (6) Anvendelse af fly med bedre miljøpræstationer kan bidrage til mere effektiv udnyttelse af den tilgængelige lufthavnskapacitet og lette udviklingen af lufthavnsinfrastruktur under overholdelse af markedsbetingelserne.
- (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 vil medvirke til at sikre overholdelsen af det indre markeds krav ved at indføre lignende driftsrestriktioner i lufthavne med sammenlignelige støj-

⁽¹⁾ EFT C 75 E af 26.3.2002, s. 318

⁽²⁾ Udtalelse afgivet den 20.3.2002 (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽³⁾ Udtalelse afgivet den 14.3.2002 (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 13.3.2002 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Rådets afgørelse af 26.3.2002.

⁽⁵⁾ EFT L 76 af 23.3.1992, s. 21. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 991/2001 (EFT L 138 af 22.5.2001, s. 12).

▼B

problemer. Dette inkluderer vurdering af støjen i en lufthavn og evaluering af de mulige 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) Efter artikel 8 og 9 i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet ⁽¹⁾ skal der bl.a. gives meddelelse om og foretages undersøgelse af nye driftsrestriktioner. Forholdet mellem disse bestemmelser og nærværende direktiv bør forklares.
- (9) Lufttransportsektorens legitime interesse i at anvende omkostningseffektive løsninger for at opfylde støjstyringsmålene bør anerkendes.
- (10) Den 33. ICAO-forsamling vedtog resolution A33/7, som indfører begrebet om en »afbalanceret strategi« for støjstyring. Dette består i en metode til behandling af flystøj, herunder bl.a. internationale retningslinjer for indførelse af driftsrestriktioner, afpasset 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) Den »afbalancerede strategi« er et vigtigt skridt til opnåelse af mindre støj. Skal der opnås en effektiv og varig reduktion af støjen, er der imidlertid også behov for strengere tekniske standarder, f.eks. strengere støjstandarder for fly kombineret med foranstaltninger til at udfase støjende fly.
- (12) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om vurdering og styring af ekstern støj ⁽²⁾, som er en horisontal foranstaltning, der omfatter alle transportformer, indføres en fælles strategi til vurdering og styring af ekstern støj. Direktivet 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 de kompetente myndigheder udarbejder handlingsplaner med henblik på at forebygge og nedskære ekstern støj, hvor dette er nødvendigt, og at bevare kvaliteten af den eksterne støj, hvor denne er god.
- (13) Efter Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet ⁽³⁾ skal der allerede foretages en omfattende vurdering af lufthavnsprojekter, inklusive foranstaltninger til afhjælpning af støj. Det må antages, at vurderingskriterierne i nærværende direktiv dermed er delvist opfyldt, når det drejer sig om projekter vedrørende udvidelse af lufthavnsinfrastruktur.
- (14) En sådan vurdering kan vise, at målene kun kan nås ved at begrænse nye flyvninger og gradvis udfase fly, der kun netop opfylder støjcertificeringsstandarderne i kapitel 3.
- (15) Det bør erkendes, at lufthavne, der er beliggende midt i store byområder (»bylufthavne«), har særlige støjproblemer, således at det tillades at indføre strengere bestemmelser.
- (16) Den vejledende liste over bylufthavne må færdiggøres på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne.

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8.

⁽²⁾ Dette direktiv er under udarbejdelse og finder anvendelse, når det er vedtaget.

⁽³⁾ EFT L 175 af 5.7.1985, s. 40. Direktivet er ændret ved direktiv 97/11/EF (EFT L 73 af 14.3.1997, s. 5).

▼B

- (17) Udvidelse af lufthavnsinfrastruktur bør lettes med henblik på at sikre bæredygtig udvikling af lufttransportaktiviteter.
- (18) Det er strengt nødvendigt, at eksisterende lufthavnspecifikke støjstyringsforanstaltninger fortsat kan anvendes og at tillade, at der kan foretages bestemte tekniske ændringer af delvise driftsrestriktioner.
- (19) Man bør undgå unødvendige økonomiske problemer for operatører fra udviklingslande ved at tillade undtagelser, hvor dette er nødvendigt, og disse foranstaltninger skal indeholde beskyttelse mod misbrug.
- (20) Det er nødvendigt at sikre gennemsigtighed og høring af alle parter, der berøres af forslag om støjrelaterede foranstaltninger, herunder om indførelse af nye driftsrestriktioner.
- (21) Operatører bør gives en rimelig forhåndsmeddelelse, når der indføres nye driftsrestriktioner.
- (22) Der bør fastsættes bestemmelser for at sikre, at en afgørelse om indførelse af driftsrestriktioner kan indbringes for en klageinstans eller en domstol.
- (23) 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 undgå en forværring af støjklimaet omkring lufthavne, men der er mulighed for at dette medfører konkurrenceforvriddning. Målet kan derfor mest effektivt nås på fællesskabsniveau ved at indføre harmoniserede bestemmelser om indførelse af driftsrestriktioner som en del af støjstyringsprocessen. Direktivet går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (24) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (25) Bestemmelserne i nærværende direktiv erstatter bestemmelserne i Rådets forordning (EF) nr. 925/1999 af 29. april 1999 om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer subsoniske civile jettflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret for at opfylde standarderne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993) ⁽²⁾. Denne forordning bør derfor ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE 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 begrænse eller reducere det antal personer, der påvirkes betydeligt af flystøjs skadelige virkninger
- b) at skabe en ramme, som opfylder det indre markeds krav
- c) at lette en udvikling af lufthavnskapacitet, der respekterer miljøet
- d) at lette opnåelse af specifikke støjdæmpningsmål i den enkelte lufthavn

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EFT L 115 af 4.5.1999, s. 1.

▼B

- e) at muliggøre et valg af forskellige mulige 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 i Fællesskabet, som pr. kalenderår har over 50 000 bevægelser, foretaget af subsoniske civiljetfly (en bevægelse er en start eller en landing), idet der tages hensyn til gennemsnittet for den pågældende lufthavn for de seneste tre kalenderår inden anvendelsen af dette direktiv.
- b) »Bylufthavn«: en lufthavn, som ikke har nogen start- og landingsbane med en anvendelig længde til starter på over 2 000 m, som udelukkende anvendes til punkt til punkt-flyvninger mellem eller internt i europæiske stater og som er beliggende midt i et stort byområde, samt hvor et betydeligt antal personer objektivt påvirkes af flystøj, og hvor enhver yderligere forøgelse af flybevægelser vil udgøre en særlig stor gene i betragtning af den ekstreme støjsituation. Disse lufthavne er opført i bilag I. ►**M1** ◀
- c) »Subsonisk civiljetfly«: flyvemaskine med en certificeret maksimal startvægt på 34 000 kg eller derover eller med certificeret maksimal kapacitet for den pågældende flytype på mere end 19 passagersæder, eksklusive sæder til besætningen.
- d) »Fly, der kun netop opfylder kravene«: betyder et subsonisk civiljetfly, der opfylder certificeringskravene, som fastlagt i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart med en kumulativ margin på højst 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels), hvorved 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) på hvert af de tre støjmålingspunkter som defineret i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart.
- e) »Driftsrestriktioner«: støjrelaterede foranstaltninger, der begrænser eller nedskærer subsoniske civiljetflys adgang til en lufthavn. De omfatter driftsrestriktioner, der sigter på at forbyde fly, der kun netop opfylder kravene, at anvende bestemte lufthavne samt delvise driftsrestriktioner, som påvirker driften af subsoniske civiljetfly på visse tidspunkter.
- f) »Involverede parter«: alle fysiske og juridiske personer, der påvirkes eller sandsynligvis påvirkes af eller har en retmæssig interesse i indførelsen af støjreduktionsforanstaltninger, inklusive driftsrestriktioner.
- g) »En afbalanceret strategi«: en strategi, hvorefter medlemsstaterne undersøger de mulige foranstaltninger til løsning af støjproblemer i en lufthavn på deres område, især de forventede følger af en reduktion af flystøj ved kilden, fysisk planlægning og forvaltning, støjdæmpning ved hjælp af operationelle procedurer og driftsrestriktioner.

▼M1

Kommissionen kan tilpasse bilag I. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.



Artikel 3

Kompetente myndigheder

Medlemsstaterne sikrer, at der er kompetente myndigheder, der har ansvaret for spørgsmål, der falder ind under nærværende direktivs anvendelsesområde.

Artikel 4

Almindelige bestemmelser for bekæmpelse af flystøj

1. Medlemsstaterne vedtager en afbalanceret strategi for behandling af støjproblemer i lufthavne på deres område. De kan desuden overveje at anvende økonomiske incitamenter som støjstyringsforanstaltning.
2. I forbindelse med indførelse af driftsrestriktioner, tager de kompetente myndigheder hensyn til de sandsynlige omkostninger og fordele ved de forskellige mulige foranstaltninger samt lufthavnens særlige karakteristika.
3. De foranstaltninger eller den 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. Foranstaltningerne må ikke indebære forskelsbehandling på grundlag af et luftfartsselskabs eller en flyproducents nationalitet eller identitet.
4. Performance-baserede driftsrestriktioner skal være baseret på flyets støjniveau som fastlagt i den certificeringsprocedure, der gennemføres i overensstemmelse med bind I, i bilag 16, tredje udgave (juli 1993), til konventionen angående international civil luftfart.

Artikel 5

Vurderingsbestemmelser

1. Såfremt der skal træffes en afgørelse om driftsrestriktioner, tages der for så vidt angår de pågældende driftsrestriktioner og den pågældende lufthavns særlige karakteristika, hensyn til de i bilag II nævnte oplysninger, i den udstrækning det er hensigtsmæssigt og muligt.
2. Hvis lufthavnsprojekter skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering i medfør af direktiv 85/337/EØF betragtes en vurdering, der er udført i overensstemmelse med bestemmelserne heri, som om den opfylder kravene i stk. 1, under forudsætning af, at vurderingen i videst muligt omfang tager hensyn til de oplysninger, der er nævnt i bilag II til nærværende direktiv.

Artikel 6

Regler for indførelse af driftsrestriktioner, der sigter på udfasning af fly, der kun netop opfylder kravene

1. Hvis en miljøkonsekvensvurdering af de mulige foranstaltninger, herunder allerede gennemførte delvise driftsrestriktioner, i overensstemmelse med kravene i artikel 5 viser, at en virkeliggørelse af målene i dette direktiv kræver indførelse af driftsrestriktioner, der sigter på at udfase fly, der kun netop opfylder kravene, gælder følgende bestemmelser i stedet for proceduren i artikel 9 i forordning (EØF) nr. 2408/92 i den pågældende lufthavn:
 - a) seks måneder efter afslutningen af vurderingen og beslutningen om indførelse af driftsrestriktioner tillades i forhold til den tilsvarende periode i det foregående år ingen yderligere flyvninger med fly, der kun netop opfylder kravene, i den pågældende lufthavn
 - b) senest seks måneder herefter kan en operatør pålægges at reducere antallet af bevægelser med fly, der kun netop opfylder kravene, og

▼B

som beflyver lufthavnen, med højst 20 % om året af det oprindelige samlede antal bevægelser.

2. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 5 om miljøkonsekvensvurdering, kan bylufthavne, som er opført i bilag I, indføre strengere foranstaltninger, for så vidt angår definitionen af fly, der kun netop opfylder kravene, under forudsætning af, at sådanne foranstaltninger ikke berører subsoniske civiljetfly, der enten ved oprindelige certificering eller en omcertificering opfylder støjstandarderne i bind I, del II, kapitel 4, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart.

*Artikel 7***Eksisterende driftsrestriktioner**

Artikel 5 gælder ikke for

- a) driftsrestriktioner, der allerede er truffet afgørelse om på dette direktivs ikrafttrædelsesdato
- b) mindre tekniske ændringer af delvise driftsrestriktioner, som ikke medfører nævneværdige omkostninger for luftfartsselskaber i en given EF-lufthavn, og som indføres efter nærværende direktivs ikrafttrædelsesdato.

*Artikel 8***Undtagelse for fly registreret i udviklingslande**

Fly, som kun netop opfylder kravene, og som er registreret i udviklingslande, undtages i en periode på ti år efter dette direktivs ikrafttræden fra bestemmelserne i artikel 6, under forudsætning af, at

- a) sådanne fly med støjcertificering i henhold til de normer, der er specificeret i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart befløj den pågældende lufthavn i Fællesskabet mellem den 1. januar 1996 og den 31. december 2001 (»referenceperioden«), og
- b) disse fly i referenceperioden var optaget på registeret i det pågældende udviklingsland, og at de fortsat anvendes af fysiske eller juridiske personer, der er etableret i dette land.

*Artikel 9***Undtagelse for enkeltbevægelser af særlig karakter**

I konkrete tilfælde kan medlemsstaterne i lufthavne på deres område godkende enkeltbevægelser af fly, som kun netop opfylder kravene, som ikke kan gennemføres på grundlag af andre bestemmelser i dette direktiv.

Undtagelsen er begrænset til:

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

*Artikel 10***Høring og gennemsigtighed**

Medlemsstaterne sikrer, at der i overensstemmelse med gældende national lovgivning etableres procedurer for høring af de berørte parter om anvendelsen af artikel 5 og 6.

▼B*Artikel 11***Offentlig underretning**

1. Medlemsstaterne skal, når der indføres nye driftsrestriktioner, offentligt underrette alle berørte parter herom, herunder give en begrundelse for indførelsen, idet der tages hensyn til de relevante elementer i den afbalancerede strategi
 - a) seks måneder før ikrafttrædelsen af de i artikel 6, stk. 1, litra a), omhandlede foranstaltninger
 - b) et år før ikrafttrædelsen af de i artikel 6, stk. 1, litra b), og artikel 6, stk. 2, omhandlede foranstaltninger
 - c) to måneder før koordineringskonferencen for den pågældende fartplan ved foranstaltninger på grundlag af artikel 6.
2. Den enkelte medlemsstat informerer straks de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater og Kommissionen om nye driftsrestriktioner som omhandlet i dette direktiv, som den har truffet afgørelse om at indføre i en lufthavn på sit område.

*Artikel 12***Klage**

Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med national lovgivning og procedurer, at de foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 6 og artikel 7, litra b), kan indbringes for en klageinstans, der ikke er identisk med den myndighed, der har truffet den pågældende foranstaltning.

*Artikel 13***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 11 i forordning (EØF) nr. 2408/92.
2. Udvalget kan høres af Kommissionen vedrørende ethvert spørgsmål om anvendelsen af dette direktiv.

▼M1

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

▼B

4. Udvalget tager medlemsstaternes vurderinger, jf. artikel 5, og de foranstaltninger, der er truffet eller er planer om at træffe på grundlag af disse vurderinger, til efterretning.

*Artikel 14***Information og revision**

Medlemsstaterne fremsender på anmodning oplysninger om anvendelsen af dette direktiv til Kommissionen.

Senest fem år efter dette direktivs ikrafttræden forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af direktivet.

Rapporten ledsages, i givet fald, 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, litra d), med sigte på strengere krav.

▼B*Artikel 15***Ophævelse**

Forordning (EF) nr. 925/1999 ophæves på datoen for nærværende direktivs ikrafttræden.

*Artikel 16***Iværksættelse**

Medlemsstaterne vedtager og offentliggør de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv senest den 28. september 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

*Artikel 17***Ikrafttrædelse**

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

*Artikel 18***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼ **B**

BILAG I

Liste over bylufthavne

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

▼ **A1**

Port lotniczy Łódź - Lublinek



BILAG II

Oplysninger som henvist til i artikel 5, stk. 1

1. **Aktuel situation**
 - 1.1. En beskrivelse af lufthavnen, herunder oplysninger om dens kapacitet, beliggenhed, omgivelser, lufttrafikvolumen og -sammensætning samt startbanesammensætning.
 - 1.2. En beskrivelse af de miljømål, der er fastsat for lufthavnen, set i national sammenhæng.
 - 1.3. Enkeltheder vedrørende støjkonturerne for indeværende og tidligere år — inklusive et skøn over antal personer, der påvirkes af flystøj. Beskrivelse af den beregningsmetode, der anvendes til at udarbejde konturerne.
 - 1.4. En beskrivelse af allerede gennemførte foranstaltninger til reduktion af flystøj: f.eks. information om fysisk planlægning og styring; støjsoleringsprogrammer; driftsprocedurer som f.eks. PANS-OPS; driftsrestriktioner som f.eks. støjærskler, begrænsning af eller forbud mod natflyvning, støjafgifter; anvendelse af bestemte startbaner, ruter/kontrol; og støjovervågning.
2. **Prognose uden nye foranstaltninger**
 - 2.1. Beskrivelse af eventuelle lufthavnsudbygninger, som allerede er godkendt og indgår 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 det generelle støjniveau, såfremt der ikke træffes yderligere foranstaltninger og en beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er planlagt med henblik på at forbedre denne støjpåvirkning i samme periode.
 - 2.4. Forudberegnete støjkonturer — inklusive en vurdering af det antal personer, der sandsynligvis påvirkes af flystøj — 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.
3. **Vurdering af yderligere foranstaltninger**
 - 3.1. Oversigt over yderligere foranstaltninger, der er til rådighed som led i de forskellige muligheder, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, og især en angivelse af de vigtigste grunde til, at de er blevet valgt. Beskrivelse af de foranstaltninger, der vælges med henblik på yderligere analyse og mere præcise oplysninger om omkostningerne ved at indføre disse foranstaltninger; det antal personer, der forventes at nyde godt heraf og en tidsramme; en prioritering 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 berørte parter.
 - 3.4. Begrundelsen af den valgte løsning.
 - 3.5. Et resumé uden tekniske detaljer.
4. **Forbindelsen med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om vurdering og styring af ekstern støj.**
 - 4.1. Hvis der er blevet udarbejdet støjkort eller handlingsplaner i henhold til bestemmelserne i nævnte direktiv, anvendes disse til at indhente de oplysninger, der kræves i henhold til dette bilag.
 - 4.2. Vurdering af støjeksponering (dvs. støjkurver og antal personer, der påvirkes) udføres under anvendelse af mindst de fælles støjindikatorer Lden og Lnight som specificeret i ovennævnte direktiv, hvor disse foreligger.