

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 598/2014**af 16. april 2014****om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af direktiv 2002/30/EF**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Et af den fælles transportpolitikkes centrale mål er bæredygtig udvikling. Dette kræver en integreret fremgangsmåde, der sigter på at sikre, både at Unionens transportsystemer fungerer effektivt, og at miljøet beskyttes.
- (2) En bæredygtig udvikling af lufttransport kræver, at der indføres foranstaltninger med henblik på at begrænse støjpåvirkningen fra luftfartøjer i Unionens lufthavne. Disse foranstaltninger bør forbedre støjmiljøet omkring Unionens lufthavne med henblik på at opretholde eller øge livskvaliteten for naboerne og fremme kompatibiliteten mellem luftfartsvirksomhed og boligområder, navnlig med hensyn til natflyvning.
- (3) Ved Resolution A33/7, der er vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), indføres begrebet »afbalanceret strategi« for støjstyring (afbalanceret strategi), og der fastsættes en sammenhængende metode for håndtering af støj fra luftfartøjer. Den afbalancerede strategi bør fortsat danne grundlag for regulering af 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 skulle risikoen for internationale tvister blive mindsket i væsentlig grad, hvis tredjelandes luftfartsselskaber måtte blive berørt af støjrelaterede driftsrestriktioner.
- (4) Efter at de mest støjende luftfartøjer er taget ud af drift i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF ⁽⁴⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/93/EF ⁽⁵⁾, er der behov for en ajourføring af, hvordan driftsrestriktionsforanstaltninger kan anvendes, således at myndighederne kan håndtere de nuværende mest støjende luftfartøjer for at forbedre miljøet omkring Unionens lufthavne inden for de internationale rammer af den afbalancerede strategi.

⁽¹⁾ EUT C 181 af 21.6.2012, s. 173.

⁽²⁾ EUT C 277 af 13.9.2012, s. 110.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 12.12.2012 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 24.3.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets holdning af 15.4.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ 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 (EFT L 85 af 28.3.2002, s. 40).

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/93/EF af 12. december 2006 om regulering af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988) (EUT L 374 af 27.12.2006, s. 1).

- (5) I Kommissionens rapport af 15. februar 2008 »Støjdæmpende driftsrestriktioner i lufthavne i EU« til Europa-Parlamentet og Rådet blev det påpeget, at det er nødvendigt i teksten i direktiv 2002/30/EF at præcisere fordelingen af ansvarsområder og de interesserede parter præcise rettigheder og forpligtelser i forbindelse med støjvurderingen for at sikre, at der træffes omkostningseffektive foranstaltninger for at opfylde støjbekæmpelsesmålene for hver enkelt lufthavn.
- (6) Medlemsstaternes indførelse af driftsrestriktioner i Unionens lufthavne for den enkelte lufthavn begrænser kapaciteten, men kan bidrage til at forbedre støjklimate omkring lufthavne. Der er dog en risiko for, at en ineffektiv udnyttelse af den eksisterende kapacitet kan skabe konkurrenceforvridning eller hæmme den samlede effektivitet i Unionens lufttrafiknet. Denne forordnings specifikke støjbekæmpelsesmål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af harmoniserede bestemmelser vedrørende indførelsen af driftsrestriktioner som led i støjstyringsprocessen bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. En sådan harmoniseret metode pålægger ikke støjkvalitetsmål, der fortsat udledes af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF ⁽¹⁾, andre relevante EU-regler eller lovgivningen i de enkelte medlemsstater, og den foregriber ikke den konkrete udvælgelse af foranstaltninger.
- (7) Denne forordning bør kun finde anvendelse i medlemsstater, i hvilke lufthavne med mere end 50 000 civile luftfartøjsbevægelser pr. kalenderår er beliggende, og når indførelsen af støjrelaterede driftsrestriktioner overvejes i en sådan lufthavn.
- (8) Denne forordning bør finde anvendelse på luftfartøjer i civil luftfart. Den bør ikke finde anvendelse på luftfartøjer såsom militære luftfartøjer og luftfartøjer, der foretager told-, politi- og brandslukningsoperationer. Derudover bør forskellige former for operationer af ekstraordinær karakter, såsom flyvninger af presserende humanitære årsager, eftersøgnings- og redningsaktioner i nødsituationer og flyvninger med henblik på lægehjælp og katastrofnehjælp, undtages fra denne forordning.
- (9) Støjvurderinger bør foretages med jævne mellemrum i overensstemmelse med direktiv 2002/49/EF, men sådanne vurderinger bør kun føre til yderligere støjbekæmpelsesforanstaltninger, hvis den aktuelle kombination af støjdæmpende foranstaltninger ikke opfylder støjbekæmpelsesmålene under hensyntagen til forventede lufthavnsudbygninger. I lufthavne, hvor der er påvist et støjproblem, bør der fastlægges yderligere støjbekæmpelsesforanstaltninger i overensstemmelse med metoden i den afbalancerede strategi. For at sikre en bred anvendelse af den afbalancerede strategi i Unionen anbefales det, at den altid anvendes, når de enkelte berørte medlemsstater finder det hensigtsmæssigt, selv uden for denne forordnings anvendelsesområde. Støjrelaterede driftsrestriktioner bør kun indføres, når andre foranstaltninger fra den afbalancerede strategi ikke er nok til at nå de specifikke støjbekæmpelsesmål.
- (10) En cost-benefit-analyse giver en indikation af virkningerne for den samlede økonomiske velfærd ved at sammenligne alle omkostninger og fordele, hvorimod en omkostningseffektivitetsanalyse fokuserer på at opfylde et givet mål på den mest omkostningseffektive måde, hvilket alene kræver en sammenligning af omkostninger. Denne forordning bør ikke forhindre medlemsstaterne i at benytte cost-benefit-analyser, når det er hensigtsmæssigt.
- (11) Der er behov for anerkendelse af vigtigheden af sundhedsaspekter i forbindelse med støjproblemer, og det er derfor vigtigt, at disse aspekter konsekvent tages med i overvejelserne i alle lufthavne, når der træffes beslutning om støjbekæmpelsesmål, under hensyntagen til de eksisterende fælles EU-regler inden for dette område. Sundhedsaspekter bør derfor vurderes i overensstemmelse med EU-regulering om vurdering af støjpåvirkninger.
- (12) Støjvurderinger bør baseres på objektive og målbare kriterier, der er fælles for alle medlemsstaterne, og bør bygge på de foreliggende oplysninger såsom oplysninger, der hidrører fra gennemførelsen af direktiv 2002/49/EF. Medlemsstaterne bør sikre, at disse oplysninger er pålidelige, at de indhentes på en gennemsigtig måde, og at de er tilgængelige for de kompetente myndigheder og interessenter. De kompetente myndigheder bør tilvejebringe de fornødne overvågningsværktøjer.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj (EUT L 189 af 18.7.2002, s. 12).

- (13) Den kompetente myndighed, der er ansvarlig for at vedtage støjrelaterede driftsrestriktioner, bør være uafhængig af organisationer, der er involveret i driften af lufthavne, lufttransport eller levering af luftfartstjenester, eller som repræsenterer disses interesser eller lufthavnens naboers interesser. Dette bør ikke forstås som et krav til medlemsstaterne om at ændre deres administrative strukturer eller beslutningsprocedurer.
- (14) Det anerkendes, at medlemsstaterne har truffet afgørelser om støjrelaterede driftsrestriktioner efter national lovgivning ud fra nationalt anerkendte støjmetoder, som indtil videre muligvis ikke er i fuld overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i den officielle rapport fra den europæiske konference for civil luftfart, Doc. 29 med titlen »Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports« (ECAC Doc. 29), og som muligvis heller ikke benytter de internationalt anerkendte oplysninger om luftfartøjers støjniveau. Støjrelaterede driftsrestriktioners effektivitet og omkostningseffektivitet bør imidlertid vurderes i overensstemmelse med de metoder, der er beskrevet i ECAC Doc. 29 og den afbalancerede strategi. Medlemsstaterne bør derfor bringe deres vurderinger af driftsrestriktioner efter national lovgivning i fuld overensstemmelse med ECAC Doc. 29.
- (15) Der bør indføres en ny og bredere definition af driftsrestriktioner i forhold til direktiv 2002/30/EF for at lette gennemførelsen af nye teknologier og ny driftskapacitet i luftfartøjer og i udstyr på landjorden. Anvendelsen heraf bør ikke medføre forsinkelse i gennemførelsen af driftsforanstaltninger, der øjeblikkeligt kan afhjælpe støjpåvirkningen uden i væsentlig grad at påvirke en lufthavns driftskapacitet. Sådanne foranstaltninger bør derfor ikke betragtes som nye driftsrestriktioner.
- (16) Centraliseringen af oplysninger om støj vil i høj grad mindske den administrative byrde for både luftfartsselskaber og lufthavnsoperatører. Disse oplysninger tilvejebringes og forvaltes i øjeblikket af den enkelte lufthavn. Der er behov for at stille disse oplysninger til rådighed for luftfartsselskaber og lufthavne til operative formål. Det er vigtigt at bruge databasen i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (agenturet) vedrørende støjcertificering som et valideringsredskab sammen med data om individuelle flyvninger fra Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol). I øjeblikket anmodes der allerede systematisk om sådanne data med henblik på den centrale lufttrafikstyring, men de er for øjeblikket ikke tilgængelige for Kommissionen eller agenturet, og de vil skulle specificeres med henblik på denne forordning og præstationsreguleringen af lufttrafikstyringen. God adgang til validerede modeldata fastlagt i overensstemmelse med internationalt anerkendte procedurer og god praksis forventes at forbedre kvaliteten af kortlægning af støjkurver omkring de enkelte lufthavne til støtte for den politiske beslutningstagning.
- (17) For at undgå uønskede konsekvenser for luftfartssikkerheden, lufthavnskapaciteten og konkurrencen bør Kommissionen informere den relevante kompetente myndighed, hvis den finder, at den proces, der bliver fulgt i forbindelse med indførelsen af en støjrelateret driftsrestriktion, ikke opfylder kravene i denne forordning. Den relevante kompetente myndighed bør gennemgå Kommissionens underretning og orientere Kommissionen om sine hensigter, inden driftsrestriktioner indføres.
- (18) For at tage hensyn til den afbalancerede strategi bør der gives mulighed for undtagelser under særlige omstændigheder for operatører fra udviklingstredjelande, som ellers vil få unødige problemer. Henvisningen til »udviklingslande« skal forstås i lyset af denne særlige kontekst vedrørende luftfart og omfatter ikke alle de lande, der i anden sammenhæng ville være omfattet af en sådan benævnelse i det internationale samfund. Det bør navnlig sikres, at sådanne undtagelser er forenelige med princippet om ikkeforskelsbehandling.
- (19) For at afspejle de løbende teknologiske fremskridt inden for motor- og skrogteknologier og metoderne til at kortlægge støjkurver bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår regelmæssig ajourføring af støjstandarder for luftfartøjer, der er omhandlet i denne forordning, og af henvisningen til de tilknyttede certificeringsmetoder, under hensyntagen til ændringer af relevante ICAO-dokumenter, når det er hensigtsmæssigt, og for så vidt angår ajourføring af henvisningen til metoden til beregning af støjkurver under hensyntagen til ændringer af relevante ICAO-dokumenter, når det er hensigtsmæssigt. Endvidere bør ændringer af ECAC Doc. 29 også tages i betragtning i nødvendigt omfang med henblik på tekniske opdateringer via delegerede retsakter. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. 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 til Rådet.

- (20) Denne forordning kræver en regelmæssig vurdering af støjsituationen i lufthavne, men en sådan vurdering indebærer ikke nødvendigvis vedtagelse af nye støjrelaterede driftsrestriktioner eller revision af eksisterende. Denne forordning kræver derfor ikke revision af støjrelaterede driftsrestriktioner, som allerede er indført på datoen for dens ikrafttræden, herunder dem, der stammer fra retsafgørelser eller lokale mæglingsprocesser. Mindre tekniske ændringer af foranstaltninger uden indholdsmæssige virkninger for kapacitet eller operationer bør ikke betragtes som nye støjrelaterede driftsrestriktioner.
- (21) Hvis høringsprocessen forud for vedtagelsen af en støjrelateret driftsrestriktion blev iværksat i henhold til direktiv 2002/30/EF og stadig ikke er afsluttet på datoen for denne forordnings ikrafttræden, er det hensigtsmæssigt at tillade, at den endelige afgørelse træffes i henhold til direktiv 2002/30/EF for at bevare de fremskridt, som allerede er opnået i denne proces.
- (22) Da der er behov for en konsekvent anvendelse af støjvurderingsmetoden inden for Unionens luftfartsmarked, fastsætter denne forordning fælles bestemmelser for støjrelaterede driftsrestriktioner.
- (23) Direktiv 2002/30/EF bør derfor ophæves —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand, formål og anvendelsesområde

1. I situationer, hvor der er påvist et støjproblem, fastsætter denne forordning bestemmelser for den proces, der skal følges ved indførelsen af støjrelaterede driftsrestriktioner på en ensartet måde for de enkelte lufthavne, således at de kan bidrage til at forbedre støjklimaet og begrænse eller mindske antallet af personer, der påvirkes i betydelig grad af potentielt skadelige virkninger af støj fra luftfartøjer, i overensstemmelse med den afbalancerede strategi.
2. Formålet med denne forordning er:
 - a) at lette opfyldelsen af specifikke støjbekæmpelsesmål, herunder sundhedsaspekter, i de enkelte lufthavne i overensstemmelse med de relevante EU-regler, navnlig dem, der er fastsat i direktiv 2002/49/EF, og den relevante lovgivning i den enkelte medlemsstat
 - b) at åbne mulighed for at anvende driftsrestriktioner i overensstemmelse med den afbalancerede strategi for at opnå en bæredygtig udvikling af lufthavnens 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 deltager i militær-, told- og politi- og brandslukningsoperationer eller lignende opgaver.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »luftfartøj«: et luftfartøj med faste vinger og med en maksimal certificeret startmasse på 34 000 kg eller derover eller med en maksimal certificeret sædekapaletet for den pågældende luftfartøjstype på 19 passagersæder eller derover, eksklusive sæder til besætningen
- 2) »lufthavn«: en lufthavn med mere end 50 000 civile luftfartøjsbevægelser (ved bevægelse forstås en start eller landing) pr. kalenderår målt på baggrund af det gennemsnitlige antal bevægelser i de seneste tre kalenderår forud for støjvurderingen

- 3) »afbalanceret strategi«: den proces, der er udviklet af Organisationen for International Civil Luftfart, hvormed de disponible foranstaltninger, dvs. 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 enkelte lufthavn
- 4) »luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene«: et luftfartøj, der er certificeret i overensstemmelse med kravene i bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet den 7. december 1944 (Chicagokonventionen), med en kumulativ margin på mindre end 8 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels) i en overgangsperiode indtil den 14. juni 2020 og med en kumulativ margin på mindre end 10 EPNdB efter udløbet af denne overgangsperiode, 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 er defineret i bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til Chicagokonventionen
- 5) »støjrelateret foranstaltning«: enhver foranstaltning, som påvirker støjklimaet omkring lufthavne, der er omfattet af principperne i den afbalancerede strategi, også ikkeoperationelle foranstaltninger, der kan påvirke antallet af personer, som udsættes for støj fra luftfartøjer
- 6) »driftsrestriktioner«: støjrelaterede foranstaltninger, der begrænser adgangen til eller hæmmer driftskapaciteten 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 f.eks. gælder for bestemte tidspunkter i løbet af dagen eller kun for visse start- og landingsbaner i lufthavnen.

Artikel 3

Kompetente myndigheder

1. Medlemsstater, i hvilke en lufthavn som omhandlet i artikel 2, nr. 2), er beliggende, udpeger en eller flere kompetente myndigheder, der er ansvarlige for den proces, der skal følges, når der vedtages driftsrestriktioner.
2. De kompetente myndigheder skal være uafhængige af enhver organisation, som kunne påvirkes af støjrelaterede foranstaltninger. Denne uafhængighed kan opnås gennem en funktionel adskillelse.
3. Medlemsstaterne skal rettidigt underrette Kommissionen om navne og adresser på de udpegede kompetente myndigheder, der er omhandlet i stk. 1. Kommissionen offentliggør disse oplysninger.

Artikel 4

Ret til appel

1. Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med national lovgivning og nationale procedurer, at de driftsrestriktioner, der fastsættes i medfør af denne forordning, kan indbringes for en appelinstans, der ikke er identisk med den myndighed, der har fastsat den pågældende restriktion.
2. Medlemsstater, i hvilke en lufthavn som omhandlet i artikel 2, nr. 2), er beliggende, underretter rettidigt Kommissionen om navn og adresse på den udpegede appelinstans, der er omhandlet i stk. 1, eller når det er hensigtsmæssigt om de ordninger, der skal sikre, at der udpeges en appelinstans.

Artikel 5

Almindelige bestemmelser for styring af støj fra luftfartøjer

1. Medlemsstaterne skal sikre, at støjsituationen i de enkelte lufthavne som omhandlet i artikel 2, nr. 2), vurderes i overensstemmelse med direktiv 2002/49/EF.

2. Medlemsstaterne skal sikre, at den afbalancerede strategi indføres for styring af støj fra luftfartøjer for de lufthavne, hvor der er påvist et støjproblem. De skal til dette formål sikre:

- a) at der fastlægges et støjbekæmpelsesmål for den pågældende lufthavn, idet der, når det er relevant, tages hensyn til artikel 8 i og bilag V til direktiv 2002/49/EF
- b) at der identificeres disponible foranstaltninger til at nedbringe støjpåvirkningen
- c) at de støjdæmpende foranstaltningers forventede omkostningseffektivitet evalueres nøje
- d) at der udvælges foranstaltninger, der tager hensyn til offentlighedens interesse på lufttransportområdet hvad angår lufthavnens udviklingspotentiale, uden at de er til skade for sikkerheden
- e) at de interesserede parter høres på en gennemsigtig måde om planlagte foranstaltninger
- f) at foranstaltningerne vedtages, og at der sørges for tilstrækkelig underretning
- g) at foranstaltningerne gennemføres, og
- h) at der skabes rammer for bilæggelse af tvister.

3. Medlemsstaterne skal sikre, at når der træffes støjrelaterede foranstaltninger, skal følgende kombination af disponible foranstaltninger tages i betragtning med henblik på at fastlægge den mest omkostningseffektive foranstaltning eller kombination af foranstaltninger:

- a) de forventede følger af en begrænsning af støj fra luftfartøjer ved kilden
- b) fysisk planlægning og forvaltning
- c) støjbekæmpelse ved hjælp af operationelle procedurer
- d) at driftsrestriktioner ikke anvendes i første omfang, men først, når de andre foranstaltninger i den balancerede strategi er taget i betragtning.

De disponible foranstaltninger kan om nødvendigt indebære, at luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, tages ud af drift. Medlemsstater, eller i givet fald lufthavnens forvaltningsorganer, kan tilbyde økonomiske incitamenter for at få luftfartøjsoperatører til at anvende mindre støjende luftfartøjer i den i artikel 2, nr. 4), omhandlede overgangsperiode. Disse økonomiske incitamenter skal være i overensstemmelse med de gældende regler om statsstøtte.

4. Foranstaltningerne kan inden for den afbalancerede strategi opdeles alt efter luftfartøjstype, luftfartøjets støjniveau, anvendelse af lufthavn og navigationsfaciliteter, flyvebaner og/eller tidspunkt.

5. Uden at dette berører stk. 4, må driftsrestriktioner, der består i at tage luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, ud af drift i en lufthavn, 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 Chicagokonventionen.

6. 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. Driftsrestriktioner må ikke give anledning til forskelsbehandling ud fra navnlig nationalitet eller identitet og må ikke være vilkårlige.

Artikel 6

Støjtillægsbestemmelser

1. De kompetente myndigheder skal sikre, at støjsituationen i lufthavne, som de er ansvarlige for, vurderes regelmæssigt i overensstemmelse med direktiv 2002/49/EF og gældende lovgivning i den enkelte medlemsstat. De kompetente myndigheder kan anmode om støtte fra præstationsvurderingsorganet som omhandlet i artikel 3 i Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 ⁽¹⁾.

2. Hvis det fremgår af den vurdering, der er omhandlet i stk. 1, at der kan blive behov for nye driftsrestriktioner for at tackle et støjproblem i en lufthavn, skal de kompetente myndigheder sikre:

- a) at metoden, indikatorerne og oplysningerne i bilag I anvendes på en sådan måde, at der tages behørigt hensyn til bidraget fra hver type foranstaltning i den afbalancerede strategi, inden der indføres driftsrestriktioner
- b) at der på et egnet niveau etableres teknisk samarbejde mellem lufthavnsoperatører, luftfartøjsoperatører og luftfartstjenesteudøvere for at undersøge støjdæmpende foranstaltninger. De kompetente myndigheder skal også sikre, at lokale beboere eller deres repræsentanter og relevante lokale myndigheder høres, og at de får stillet tekniske oplysninger om støjdæmpende foranstaltninger til rådighed
- c) at omkostningseffektiviteten af eventuelle nye driftsrestriktioner vurderes i overensstemmelse med bilag II. Mindre tekniske ændringer af foranstaltninger uden indholdsmæssige virkninger for kapacitet eller operationer skal ikke betragtes som nye driftsrestriktioner
- d) at processen med høring af interesserede parter, som kan være en mæglingsproces, tilrettelægges rettidigt og grundigt, så der sikres åbenhed og gennemsigtighed hvad angår data og beregningsmetoder. Interesserede parter skal have mindst tre måneder til at fremsætte bemærkninger, inden nye driftsrestriktioner vedtages. De interesserede parter omfatter som minimum:
 - i) lokale beboere, som bor i nærheden af lufthavnen, og som berøres af støj fra flytrafikken, eller deres repræsentanter og de relevante lokale myndigheder
 - ii) repræsentanter for lokale virksomheder, der ligger i nærheden af lufthavnen, og hvis aktiviteter påvirkes af flytrafikken og lufthavnens drift
 - iii) relevante lufthavnsoperatører
 - iv) repræsentanter for de luftfartøjsoperatører, som kan blive påvirket af støjrelaterede foranstaltninger
 - v) relevante luftfartstjenesteudøvere
 - vi) netforvalteren som defineret i Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 ⁽²⁾
 - vii) den udpegede slotkoordinator, hvor det er relevant.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester (EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1).

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010 (EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1).

3. De kompetente myndigheder skal følge op på og overvåge gennemførelsen af driftsrestriktionerne og i givet fald træffe foranstaltninger. De sikrer, at relevante oplysninger uden beregning stilles til rådighed for lokale beboere, der bor i nærheden af lufthavnene, og relevante lokale myndigheder, og at de er let og hurtigt tilgængelige.

4. De relevante oplysninger kan omfatte:

- a) under iagttagelse af national lovgivning, oplysninger om påståede overtrædelser på grund af ændringer i flyveprocedurer for så vidt angår virkningen af disse ændringer samt grundene til, at de blev foretaget
- b) de generelle kriterier, der anvendes til at fordele og styre trafikken i den enkelte lufthavn, i den udstrækning kriterierne kan have miljø- eller støjmæssige konsekvenser, og
- c) oplysninger indsamlet af støjmålingssystemer, hvis disse foreligger.

Artikel 7

Oplysninger om støjniveau

1. Afgørelser om støjrelaterede driftsrestriktioner skal være baseret på luftfartøjets støjniveau som fastlagt i den certificeringsprocedure, der gennemføres i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 16, bind I, sjette udgave fra marts 2011.

2. På anmodning af Kommissionen skal luftfartøjsoperatører meddele følgende oplysninger om støj for de luftfartøjer, som de opererer i Unionens lufthavne:

- a) luftfartøjets nationalitet og registreringsmærke
- b) de benyttede luftfartøjers støjdokumentation og den tilhørende højeste tilladte startmasse
- c) eventuelle ændringer af luftfartøjerne, som påvirker deres støjniveau og er angivet i støjdokumentationen.

3. På anmodning af agenturet skal indehavere af et luftfartøjstypecertifikat eller et supplerende typecertifikat udstedt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008/EF⁽¹⁾ samt fysiske eller juridiske personer, som opererer et luftfartøj, for hvilket intet typecertifikat er blevet udstedt i henhold til denne forordning, stille oplysninger om støjniveau til rådighed med henblik på støjmodellering. Agenturet skal præcisere, hvilke data der kræves, samt på hvilket tidspunkt, i hvilket format og hvordan de skal tilvejebringes. Agenturet skal kontrollere de modtagne oplysninger om luftfartøjers støjniveau med henblik på modellering og stille oplysningerne til rådighed for andre parter med henblik på støjmodellering.

4. De data, der er omhandlet i denne artikels stk. 2 og 3, begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt, og skal indberettes elektronisk uden beregning og i påkommende tilfælde i det angivne format.

5. Agenturet skal kontrollere data vedrørende luftfartøjers støjniveau med henblik på modellering for så vidt angår de opgaver, som udføres i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

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

Artikel 8

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. 95/93 ⁽¹⁾ for den pågældende lufthavn i den relevante fartplansæson.

2. Efter den vurdering, der er foretaget efter artikel 6, skal meddelelsen ledsages af en skriftlig rapport i overensstemmelse med kravene i artikel 5, hvori der redegøres for årsagerne til indførelsen af driftsrestriktionerne, lufthavnens støjbekæmpelsesmål og de foranstaltninger, der blev overvejet for at opfylde dette mål, samt evalueringen af de forskellige overvejede foranstaltningers forventede omkostningseffektivitet og herunder, hvis det er relevant, deres virkninger på tværs af landegrænser.

3. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ kan Kommissionen inden for en periode på tre måneder efter den dag, hvor den modtager et varsel i overensstemmelse med stk. 1, vurdere processen for indførelse af en driftsrestriktion. Finder Kommissionen, at indførelsen af en støjrelateret driftsrestriktion ikke følger den proces, som er fastsat i denne forordning, kan den underrette den relevante kompetente myndighed herom. Den relevante kompetente myndighed gennemgår Kommissionens underretning og orienterer Kommissionen om sine hensigter, inden driftsrestriktionen indføres.

4. Når driftsrestriktionen består i at tage luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, ud af drift i en lufthavn, må der ikke gives tilladelse til yderligere tjenester, som overstiger det antal bevægelser med luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, i den tilsvarende periode i det foregående år i denne lufthavn, seks måneder efter underretningen som omhandlet i stk. 1. Medlemsstaterne sikrer, at de kompetente myndigheder træffer afgørelse om, efter hvilken årlig rate antallet af bevægelser med luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, reduceres for de berørte operatører i denne lufthavn, under behørig hensyntagen til luftfartøjernes alder og sammensætningen af den samlede flåde. Uden at dette berører artikel 5, stk. 4, må denne rate ikke udgøre mere end 25 % af antallet af bevægelser med luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, for hver operatør, som beflyver denne lufthavn.

Artikel 9

Udviklingslande

1. For at undgå unødige økonomiske problemer kan de kompetente myndigheder undtage luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, og som er registreret i udviklingslande, fra støjdæmpende driftsrestriktioner under fuld iagttagelse af princippet om ikkeforskelsbehandling, forudsat at sådanne luftfartøjer:

- a) får tildelt et støjcertifikat efter de standarder, der er specificeret i kapitel 3, bind 1, i bilag 16 til Chicagokonventionen
- b) har opereret i Unionen i den femårsperiode, der går forud for denne forordnings ikrafttræden
- c) var registreret i det pågældende udviklingsland i denne femårsperiode og
- d) 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 herom.

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1).

*Artikel 10***Undtagelse for luftfartøjsoperationer af ekstraordinær karakter**

De kompetente myndigheder kan fra sag til sag godkende enkeltoperationer for så vidt angår luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, som ellers ikke kan gennemføres på grundlag af denne forordning, i lufthavne, som de er ansvarlige for.

Denne undtagelse skal begrænses til:

- a) operationer, som er af en sådan ekstraordinær karakter, at det vil være urimeligt at nægte en midlertidig undtagelse, herunder humanitære bistandsflyvninger, eller
- b) ikkekommercielle flyvninger med henblik på ombygning, reparation eller vedligeholdelse.

*Artikel 11***Delegerede retsakter**

Kommissionen tillægges beføjelse til i overensstemmelse med artikel 12 at vedtage delegerede retsakter vedrørende:

- a) tekniske opdateringer af de støjcertificeringsstandarder, der er omhandlet i artikel 5, stk. 5, og artikel 9, stk. 1, litra a), og den certificeringsprocedure, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1
- b) tekniske opdateringer af den metode og de indikatorer, der er fastsat i bilag I.

Formålet med disse opdateringer er i givet fald at tage hensyn til ændringer af relevante internationale regler.

*Artikel 12***Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede beføjelser, jf. artikel 11, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 13 juni 2016. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 11 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt 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 en 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***Information og revision**

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

Senest den 14. juni 2021 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af denne forordning.

Rapporten ledsages i givet fald af forslag til revision af denne forordning.

*Artikel 14***Eksisterende driftsrestriktioner**

Støjrelaterede driftsrestriktioner, som allerede var blevet indført inden den 13. juni 2016, forbliver i kraft, indtil de kompetente myndigheder beslutter at revidere dem i henhold til denne forordning.

*Artikel 15***Ophævede retsakter**

Direktiv 2002/30/EF ophæves med virkning fra den 13. juni 2016.

*Artikel 16***Overgangsbestemmelser**

Uden at det berører denne forordnings artikel 15, kan støjrelaterede driftsrestriktioner vedtaget efter den 13. juni 2016 vedtages i henhold til direktiv 2002/30/EF, hvis høringsprocessen forud for vedtagelsen ikke er afsluttet på denne dato, og under forudsætning af, at disse restriktioner vedtages senest et år efter denne dato.

*Artikel 17***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft den 13. juni 2016.

Den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 16. april 2014.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

D. KOURKOULAS

Formand

—

BILAG I

VURDERING AF STØJSITUATIONEN I EN LUFTHAVN

Metode:

De kompetente myndigheder sikrer anvendelse af støjvurderingsmetoder, som er udviklet i overensstemmelse med rapport Doc. 29 fra den europæiske konference for civil luftfart med titlen »Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports«, tredje udgave.

Indikatorer:

1. Støjbelastningen fra lufttrafikken beskrives, som minimum hvad angår støjindikatorerne L_{den} og L_{night} , der er fastlagt og beregnet i overensstemmelse med bilag I til direktiv 2002/49/EF.
2. Der kan anvendes supplerende støjindikatorer, som har et objektivi grundlag.

Støjstyringsoplysninger:

1. Aktuel situation
 - 1.1. En beskrivelse af lufthavnen, herunder oplysninger om dens størrelse, beliggenhed, omgivelser og lufttrafikvolumen og -sammensætning.
 - 1.2. En beskrivelse af eventuelle miljømål, der er fastsat for lufthavnen, set i national sammenhæng. Dette vil omfatte en beskrivelse af lufthavnens støjbekæmpelsesmål for luftfartøjer.
 - 1.3. Enkeltheder vedrørende støjkurverne for relevante tidligere år — inklusive et skøn over antallet af personer, der påvirkes af støj fra luftfartøjer, foretaget i henhold til bilag II til direktiv 2002/49/EF.
 - 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 på og bidrag til støjsituationen med henvisning til:
 - 1.4.1. for begrænsning ved kilden:
 - a) oplysninger om den nuværende luftfartøjsflåde og eventuelle forventede teknologiske forbedringer
 - b) specifikke flådefornyelsesplaner.
 - 1.4.2. for fysisk planlægning og forvaltning:
 - a) eksisterende planlægningsinstrumenter, såsom helhedsorienteret planlægning eller støjzoneopdeling
 - b) eksisterende støjdæmpende foranstaltninger såsom byggevedtægter, støjisoleringsprogrammer eller foranstaltninger til at formindske områder med følsom arealanvendelse
 - c) høringsproces angående den fysiske planlægning
 - d) overvågning af indtrængning.
 - 1.4.3. for støjdæmpning ved hjælp af operationelle foranstaltninger — i det omfang, disse foranstaltninger ikke begrænser en lufthavns kapacitet:
 - a) anvendelse af start- og landingsbaner, som er udvalgt af støjhensyn
 - b) anvendelse af ruter, som er udvalgt af støjhensyn

- c) anvendelse af støjdæmpende start- og indflyvningsprocedurer
- d) angivelse af, i hvilken udstrækning disse foranstaltninger er reguleret i henhold til miljøindikatorer, der er nævnt i bilag I til forordning (EU) nr. 691/2010.

1.4.4. for driftsrestriktioner:

- a) anvendelse af globale restriktioner, såsom lofter over luftfartøjsbevægelser eller støjkvoter
- b) anvendelse af luftfartøjsspecifikke restriktioner, såsom at tage luftfartøjer, der kun netop opfylder kravene, ud af drift
- c) anvendelse af delvise restriktioner, idet der sondres mellem foranstaltninger om dagen og foranstaltninger om natten.

1.4.5. De eksisterende finansielle instrumenter, såsom støjrelaterede lufthavnsafgifter.

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, ind- og udflyvningsprognoser, den beregnede fremtidige trafiksammensætning og anslåede vækst samt en detaljeret undersøgelse af støjbelastningen i det omkringliggende område som følge af udvidelse af kapacitet, start- og landingsbaner og terminaler og ved ændring af flyvebaner og ind- og udflyvningsbaner.
- 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 virkningen 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 støjkurver — herunder en vurdering af det antal personer, der sandsynligvis påvirkes af støj fra luftfartøjer — der sonderer mellem eksisterende beboelsesområder, nyopførte beboelsesområder og planlagte fremtidige beboelsesområder, for hvilke de kompetente myndigheder allerede har udstedt byggetilladelse.
- 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 omkostningseffektiviteten, især omkostningerne ved at indføre disse foranstaltninger, det antal personer, der forventes at nyde godt heraf, og en tidsramme samt prioritering af bestemte foranstaltningers samlede effektivitet.
 - 3.2. En 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) sikkerheden i forbindelse med flyveoperationer, herunder risici for tredjeparter
- 3) lufthavnens kapacitet
- 4) virkningerne for det europæiske lufttrafiknet.

Desuden kan de kompetente myndigheder tage behørigt hensyn til følgende faktorer:

- 1) sundheden og sikkerheden for lokale beboere, der bor i nærheden af en lufthavn
- 2) den miljømæssige bæredygtighed, herunder den indbyrdes afhængighed mellem støj og emissioner
- 3) de direkte, indirekte eller katalytiske virkninger for beskæftigelsen og økonomien.

Erklæring fra Kommissionen om revision af direktiv 2002/49/EF

Kommissionen drøfter bilag II til direktiv 2002/49/EF (støjberegningsmetoder) med medlemsstaterne med henblik på vedtagelse af det i løbet af de kommende måneder.

Baseret på det arbejde, som WHO i øjeblikket udfører vedrørende metoderne til vurdering af støjbelastningens sundhedsvirkninger, agter Kommissionen at revidere bilag III til direktiv 2002/49/EF (skøn af sundhedsvirkninger, dosisresponskurver).
