

Onsdag den 12. december 2012

P7\_TA(2012)0496

**Indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne \*\*\*I**

**Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 12. december 2012 om 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 direktiv 2002/30/EF (COM(2011)0828 — C7-0456/2011 — 2011/0398(COD))**

**(Almindelig lovgivningsprocedure: Førstebehandling)**

(2015/C 434/44)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2011)0828),
  - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt Parlamentet forslaget (C7-0456/2011),
  - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
  - der henviser til de forelagte begrundede udtalelser inden for rammerne af protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet fra det franske senat, det tyske forbundsråd og det nederlandske senat, som hævder, at udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet,
  - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 28. marts 2012 <sup>(1)</sup>,
  - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af 11. maj 2012 <sup>(2)</sup>,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (A7-0372/2012),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling,
  2. anmoder om fornyet forelæggelse for Parlamentet, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag væsentligt eller erstatte det med en anden tekst,
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet, Kommissionen og de nationale parlamenter.

**P7\_TC1-COD(2011)0398**

**Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 12. december 2012 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2013 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,

<sup>(1)</sup> EUT C 181 af 21.6.2012, s. 173.

<sup>(2)</sup> EUT C 277 af 13.9.2012, s. 110.

**Onsdag den 12. december 2012**

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 <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(3)</sup>, 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 støj fra luftfartøjer i **og omkring** lufthavne med særlige støjproblemer. Et stort antal EU-borgere er udsat for høje støjniveauer, som kan føre til skadelige sundhedsvirkninger, **navnlig når det drejer sig om natflyvninger**. [Ændring 1]
- (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 lufthavne <sup>(4)</sup> og 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) <sup>(5)</sup>, er der behov for en ajourføring af nye foranstaltninger, således at myndighederne kan tage fat på de mest støjende luftfartøjer for at forbedre støjklimate 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 af 15. februar 2008 med titlen »Støjdæmpende driftsrestriktioner i lufthavne i EU (Rapport om anvendelsen af direktiv 2002/30/EF)« blev det påpeget, at det er nødvendigt i teksten i direktiv 2002/30/EF at præcisere fordelingen af ansvarsområder og de interesserede parters 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 støjklimate 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 forordningens mål ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor bedre kan gennemføres på EU-plan 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 Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad

<sup>(1)</sup> EUT C 181 af 21.6.2012, s. 173.

<sup>(2)</sup> EUT C 277 af 13.9.2012, s. 110.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 12.12.2012.

<sup>(4)</sup> EFT L 85 af 28.3.2002, s. 40.

<sup>(5)</sup> EUT L 374 af 27.12.2006, s. 1.

Onsdag den 12. december 2012

der er nødvendigt for at nå disse mål. En sådan harmoniseret metode pålægger ikke støj kvalitetsmål, der fortsat udledes af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj<sup>(1)</sup> eller andre europæiske, nationale eller lokale bestemmelser, og den foregriber ikke den konkrete udvælgelse af foranstaltninger.

- (6a) **For at nedbringe behovet for driftsrestriktioner bør de nationale handlingsplaner, der er omhandlet i direktiv 2002/49/EF, i umiddelbar fremtid omfatte iværksættelse af supplerende foranstaltninger til styring af ekstern lufthavnsstøj såsom lydisolering af private boliger og planer for generel støjafskærmning. [Ændring 2]**
- (7) Støjbvurderinger 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. Mens et støjbekæmpelsesmål bør udvælges ved at sammenligne alle omkostninger og alle fordele, men en omkostningseffektivitetsanalyse fokuserer på~~ **bør redskabet til at opfylde et givet dette mål på den mest omkostningseffektive måde, hvilket alene kræver en sammenligning af omkostninger være omkostnings-effektivt og tage højde for sundhedsmæssige, økonomiske og sociale aspekter.** [Ændring 4]
- (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, vurderingsmetoder og valg af omkostningseffektive foranstaltninger, men gennemførelsen af restriktionerne suspenderes ikke nødvendigvis som følge af anken. Derfor bør Kommissionen i god tid for gennemførelsen~~ **bør 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 evaluere foreslåede driftsrestriktioner, inden disse gennemføres.** [Ændring 5]
- (9a) **Anvendelsen af godkendte operationelle procedurer for støjbekæmpelse bør sikre, at den nødvendige flysikkerhed opretholdes under hensyntagen til alle faktorer, der kunne påvirke en bestemt operation. Operationelle støjbekæmpelsesforanstaltninger må ikke udelukke eller forbyde sikkerhedsforanstaltninger til bekæmpelse af terrorisme.** [Ændring 6]
- (10) Støjbvurderinger bør ~~bygge i henhold til direktiv 2002/49/EF være baseret på de foreliggende oplysninger og sikre, at~~ **objektive og målbare kriterier, som er fælles for alle medlemsstaterne.** Disse oplysninger ~~erskal være~~ **pålidelige, indsamlet på en gennemsigtig måde, sammenlignelige og tilgængelige for de kompetente myndigheder og alle interessenter. Vurderingerne bør omfatte overvågning af den nyeste teknologiske udvikling og udveksling af viden om de nyeste erfaringer med de anvendte metoder.** De kompetente myndigheder bør iværksætte de nødvendige overvågnings- og håndhævelsesværktøjer. **Støjbvurderinger bør gennemføres eller kontrolleres af eksterne organer, som er uafhængige af lufthavnsoperatøren.** [Ændring 7]
- (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 (ECAC), 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

(<sup>1</sup>) EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12.

Onsdag den 12. december 2012

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. Let 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 skrokteknologier~~ og metoderne til at kortlægge støjkurver bør ~~en beføjelse~~ beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ~~uddelegeres~~ delegeres til Kommissionen ~~med hensyn~~ til for så vidt angår 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~~ **metoden og den tekniske rapport i forbindelse med vurderingen af støjsituationen i en lufthavn.** Det er ~~særlig~~ **navnlig** vigtigt, at Kommissionen ~~under forberedelserne hertil gennemfører passende relevante~~ **relevante** høringer ~~under sit forberedende arbejde, herunder af eksperter 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 Rådet. [**Ændring 8**]
- (13a) **Med henblik på at sikre retssikkerheden og planlægningens pålidelighed bør driftsrestriktioner og afgørelser om lufthavnsdrift, herunder retsafgørelser og resultatet af mæglingsprocesser, der allerede var indledt eller under behandling inden denne forordnings ikrafttræden, ikke være underlagt kravene i denne forordning, men håndteres i henhold til eksisterende regler.** [**Ændring 9**]
- (16) Idet der er behov for en konsekvent anvendelse af støjvurderingsmetoden inden for Unionens 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~~ **bestemmelserne** for at lette indførelsen på en ensartet måde af støjrelaterede driftsrestriktioner for individuelle lufthavne, **og hvor der er påvist et støjproblem**, 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. [**Ændring 11**]
2. Formålet med denne forordning er:
  - a) at lette opfyldelsen af specifikke miljømæssige støjbekæmpelsesmål, der er fastsat i Unionens, nationale ~~og~~ **eller** lokale bestemmelser, og at bedømme deres indbyrdes afhængighed af andre miljømål, **herunder sundhedsaspekter**, i de enkelte lufthavne; og [**Ændring 12**]
  - b) at åbne mulighed for at vælge de mest omkostningseffektive støjdæmpende foranstaltninger efter den afbalancerede strategi, **som tager hensyn til sundhedsmæssige, økonomiske og sociale aspekter**, for at opnå en bæredygtig udvikling af lufthavnen og lufttrafikstyringsnettets kapacitet ud fra en »gate to gate«-synsvinkel. [**Ændring 44 + 48**]
3. Denne forordning finder anvendelse på ~~luftfartøjer~~ **flyvninger** i civil luftfart. [**Ændring 14**]

Den finder ikke anvendelse på ~~luftfartøjer~~ **flyvninger**, der er inddraget **indgår** i militær-, told- og politioperationer eller lignende opgaver. [**Ændring 15**]

Onsdag den 12. december 2012

## Artikel 2

## Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 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~~**proces, som er fastsat af ICAO i bind 1, del V, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart (Chicago-konventionen)**, 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~~**minimere støjen** på den mest omkostningseffektive måde for den individuelle lufthavn **under hensyntagen til blandt andet sundhedsmæssige og økonomiske aspekter for at beskytte borgernes sundhed i de nærliggende områder.** [Ændring 45 + 49]
- 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~~ **er certificeret i overensstemmelse med kravene** i bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til Chicago-konventionen med en kumulativ margin på mindre end ~~10~~ **8 EPNdB** (Effective Perceived Noise in Decibels) **i en overgangsperiode på fire år efter ...<sup>(1)</sup> og med en kumulativ margin på mindre end 10 EPNdB efter udløbet af den pågældende overgangsperiode.** ~~id~~ 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~~ **kapitel 3**, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart [Ændring 17]
- 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~~**eks. gælder for bestemte tidspunkter i løbet af dagen eller kun for visse tidspunkter** **start- og landingsbaner i lufthavnen.** [Ændring 18]

## Artikel 3

## Kompetente myndigheder og ankeret

1. ~~Medlemsstaterne~~ **De medlemsstater, hvori en lufthavn er beliggende,** udpeger ~~de~~ **en eller flere** kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at ~~vedtage foranstaltninger vedrørende~~ **følge processen, når der vedtages** driftsrestriktioner, og en uafhængig ankeinstans **i overensstemmelse med national lovgivning og praksis.**
2. De kompetente myndigheder og ankeinstansen skal være uafhængige af enhver organisation, som kunne påvirkes af støjrelaterede foranstaltninger.
3. Medlemsstaterne skal ~~rettidigt underrette~~ **meddele** Kommissionen ~~om~~ **navn og adresser** på de i stk. 1 udpegede kompetente myndigheder og ankeinstansen. **Kommissionen offentliggør disse oplysninger.**
4. **Medlemsstaterne sikrer retten til at anke over de driftsrestriktioner, der vedtages i henhold til denne forordning, ved ankeinstansen i overensstemmelse med national lovgivning og procedurer.** [Ændring 19]

<sup>(1)</sup> Datoen for denne forordnings ikrafttræden.



Onsdag den 12. december 2012

Artikel 4

Almindelige bestemmelser for styring af støj fra luftfartøjer

1. Medlemsstaterne skal vedtage en afbalanceret **gennemfører den afbalancerede** strategi angående styring af støj fra luftfartøjer **for individuelle lufthavne inden for denne forordnings anvendelsesområde**. De skal Til dette formål **vurderer de støjsituationen i den enkelte lufthavn i overensstemmelse med bilag II til direktiv 2002/49/EF, herunder skadevirkninger på menneskers sundhed. Hvor der påvises et støjproblem, skal de:** [Ændring 20]

- a) ~~vurdere støjsituationen i de enkelte lufthavne~~ **sikre, at støjbekæmpelsesmålet for den pågældende lufthavn fastlægges, om nødvendigt under hensyntagen til artikel 8 i og bilag V til direktiv 2002/49/EF**
- b) ~~definere det miljømæssige støjbekæmpelsesmål~~ [Ændring 21]
- c) afdække disponible foranstaltninger til at nedbringe støjpåvirkningen
- d) ~~evaluere~~ **gennemføre en formel og omfattende vurdering af** de disponible foranstaltningers forventede omkostnings-effektivitet [Ændring 22]
- 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, **herunder retningslinjer for start- og landingsruter** [Ændring 23]
- 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. **Medlemsstaterne kan give økonomiske incitamenter for at anspore luftfartøjsoperatørerne til at anvende mindre støjende luftfartøjer i den i artikel 2, stk. 4, omhandlede overgangsperiode.** [Ændring 24]

3. Medlemsstaterne må inden for den afbalancerede strategi opdele støjdæmpende foranstaltninger alt efter ~~luftfartøjstype~~ **et luftfartøjs støjniveau**, udnyttelse af start- og landingsbane, **flyvebane** og/eller tidspunkt. [Ændring 25]

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~~ **skal være tilstrækkelige til** 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 **og skal være ikke-vilkårlige.** [Ændring 26]

6. De foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning, skal bidrage til de nationale handlingsplaner vedrørende støj fra lufttrafik som omhandlet i artikel 8 i direktiv 2002/49/EF.

**6a. Medlemsstaterne vedtager hurtigt og uden unødigt forsinkelse de nødvendige lovgivningsmæssige foranstaltninger til iværksættelse af nærværende artikel.** [Ændring 27]

Onsdag den 12. december 2012

## Artikel 5

## Støjtillægsbestemmelser

1. De kompetente myndigheder skal ~~vurdere~~ **sikrer, at** støjsituationen i lufthavne på deres område, **som de er ansvarlige for, vurderes** 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. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner <sup>(1)</sup>.

2. De kompetente myndigheder ~~skal anvende~~ anvender metoden, indikatorer og oplysninger som fastsat i bilag I til vurderingen af den nuværende og fremtidige støjsituation.

3. Viser ~~vurderingen~~ **denne vurdering** af støjsituationen, at der er behov for nye ~~foranstaltninger~~ **driftsrestriktionsforanstaltninger** for at **imødegå et støjproblem i en lufthavn, søger** opnå eller fastholde støjbekæmpelsesmålene, skal de kompetente myndigheder **for**:

a) **at metoden, indikatorerne og oplysningerne fastsat i bilag I anvendes, således at der tages** behørigt hensyn til bidraget fra hver type foranstaltning i den afbalancerede strategi, ~~jf. bilag I.~~

b) **at der på et egnet niveau etableres et teknisk samarbejde mellem lufthavnsoperatører, luftfartøjsoperatører og luftfartstjenesteudøvere for at undersøge støjdæmpende foranstaltninger. De kompetente myndigheder sikrer endvidere, at lokale beboere eller deres repræsentanter og relevante lokale myndigheder høres, og at disse får stillet tekniske oplysninger om støjdæmpende foranstaltninger til rådighed**

c) **at omkostningseffektiviteten af en eventuel ny driftsrestriktionsforanstaltning vurderes i overensstemmelse med bilag II. Mindre tekniske ændringer af eksisterende foranstaltninger uden indholdsmæssige virkninger for kapacitet eller operationer betragtes ikke som nye driftsrestriktioner**

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~~

d) **at** høringen af interesserede parter **tilrettelægges** 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~~ **driftsrestriktionsforanstaltninger** vedtages. De interesserede parter omfatter som minimum:

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. 677/2011 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1.

Onsdag den 12. december 2012

- i) lokale beboere, der bor i nærheden af lufthavne og berøres af støj fra flytrafikken, eller disses repræsentanter og de relevante lokale myndigheder
- ii) repræsentanter for lokale virksomheder, der ligger i nærheden af lufthavne, og hvis drift påvirkes af flytrafikken og lufthavnens drift
- iii) relevante lufthavnsoperatører
- iv) repræsentanter for luftfartøjsoperatører, som kan blive påvirket af støjrelaterede foranstaltninger
- v) relevante luftfartstjenesteudøvere
- vi) netforvalteren som defineret i Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) <sup>(1)</sup>
- vii) den udpegede slotkoordinator, når det er relevant.

7. De kompetente myndigheder følger op på og overvåger gennemførelsen af de støjdæmpende foranstaltninger og træffer om fornødent foranstaltninger. De sikrer, at **der stilles relevante oplysninger til rådighed på internettet, således at lokale beboere, der bor i nærheden af lufthavnene, regelmæssigt får relevante og andre berørte parter får gratis adgang til disse oplysninger.**

De relevante oplysninger omfatter:

- a) oplysninger om påståede overtrædelser som følge af ændrede flyvebaner med hensyn til konsekvenserne heraf og årsagerne til, at sådanne ændringer er blevet gennemført
- b) de kriterier, der anvendes til at fordele og styre trafikken i den enkelte lufthavn, i den udstrækning kriterierne kan have miljø- eller støjmæssige konsekvenser.

8. De kompetente myndigheder sikrer, at lufthavnsoperatører installerer edb-styrede støjmålingssystemer på forskellige steder tæt ved flyvebaner, der påvirker eller har sandsynlighed for at påvirke den lokale befolkning. De data, der indsamles af disse støjmålingssystemer, kan indhentes via internettet. [Ændring 28]

#### 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 1, femte udgave af juli 2008.

2. På anmodning af Kommissionen, **og såfremt agenturet ikke allerede ligger inde med de ønskede oplysninger**, meddeler luftfartøjsoperatører 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, der er af relevans for deres støjniveau, **og som er indført i støjcertifikatet.**
- 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.

Hver gang en operatør ændrer det støjcertifikat, der benyttes for et luftfartøj, underretter den pågældende Kommissionen.

<sup>(1)</sup> EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1.





Onsdag den 12. december 2012

#### 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 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

**ba) luftfartøjer på flyvninger i forbindelse med humanitære eller diplomatiske opgaver. [Ændring 31]**

#### 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 **inden for en periode på to måneder efter den dag, hvor den modtager et varsel, som omhandlet i artikel 7, stk. 1, evaluere processen vedrørende indførelsen af en støjrelateret driftsrestriktion.** Finder Kommissionen, at ~~afgørelsen~~ **indførelsen af en støjrelateret driftsrestriktion** ikke opfylder kravene **følger den proces, som er fastsat** i denne forordning ~~eller er i strid med EU-retten, kan den suspendere afgørelsen~~ **Kommissionen underrette de relevante kompetente myndigheder herom. De relevante kompetente myndigheder kan tage hensyn til Kommissionens udtalelse.**

2. De kompetente myndigheder ~~skal give~~ **giver** 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~~ **Har** Kommissionen ikke ~~har vedtaget en afgørelse~~ **afgivet en udtalelse** inden for en periode på ~~seks~~ **to måneder** efter, at den har modtaget ~~de oplysninger, der er~~ **varsel, som** omhandlet i ~~stk. 2~~ **artikel 7, stk. 1**, kan den kompetente myndighed gennemføre den påtænkte afgørelse om en driftsrestriktion. **[Ændring 32]**

#### 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)~~ **[Ændring 33]**
- b) ændringer og opdateringer af støjcertificeringsstandarder, som er omhandlet i artikel 4 og 8, og den certificeringsprocedure, der er omhandlet 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 beføjelse til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastsatte betingelser.

Onsdag den 12. december 2012

2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 11, ~~indrømmes på ubestemt tid~~ **tillægges Kommissionen for en periode på fem år** fra datoen for denne forordnings ikrafttrædelse ~~ikrafttræden~~. [**Ændring 34**]
3. Den i artikel 11 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid 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. 1008/2008 <sup>(1)</sup>.

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. [**Ændring 35**]

#### 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 om nødvendigt af forslag til revision af forordningen.

#### Artikel 14a

##### Overgangsbestemmelser

*Driftsrestriktioner og afgørelser om lufthavnsdrift, herunder retsafgørelser og resultater af mæglingsprocesser, der allerede var indledt eller under behandling inden denne forordnings ikrafttræden, er ikke underlagt kravene i denne forordning. De er i det omfang, direktiv 2002/30/EF finder anvendelse, fortsat underlagt dette direktiv og, hvor det er relevant, de nationale regler til gennemførelse heraf. Virkningerne af direktiv 2002/30/EF opretholdes derfor for så vidt angår sådanne foranstaltninger. En mindre teknisk ændring af den eksisterende foranstaltning uden væsentlige konsekvenser for kapacitet eller drift betragtes ikke som en ny driftsrestriktion.* [**Ændring 36**]

#### Artikel 15

##### Ophævede retsakter

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

<sup>(1)</sup> EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

Onsdag den 12. december 2012

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

---

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 **bilag II i direktiv 2002/49/EF. [Ændring 37]**

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~~ **støjbekæmpelsesmålene** for lufthavnen set i national sammenhæng. Dette vil omfatte en beskrivelse af lufthavnens mål for støj fra luftfartøjer. **[Ændring 38]**
  - 1.3. Enkeltheder vedrørende støjkonturerne for indeværende **og som minimum de sidste to** tidligere år, ~~inklusive herunder~~ et skøn over antallet af personer, der påvirkes af støj fra luftfartøjer, **føretaget i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag III i direktiv 2002/49/EF. [Ændring 39]**
  - 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

Onsdag den 12. december 2012

## 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 støjdæmpning ved operationelle foranstaltninger, i det omfang disse foranstaltninger ikke begrænser en lufthavns kapacitet:

- anvendelse af start- og landingsbaner, som er udvalgt af støj hensyn
- anvendelse af ruter, som er udvalgt af støj hensyn
- anvendelse af støj dæmpende start- og indflyvningsprocedurer.
- Angivelse af, i hvilken udstrækning disse foranstaltninger er reguleret i henhold til miljøindikatorer, der er omhandlet i bilag I til forordning (EU) nr. 691/2010.

## 1.4.4. for driftsrestriktioner:

- anvendelse af globale restriktioner, såsom bestemmelser om lofter over luftfartøjsbevægelser eller støjkvoter
- eksisterende finansielle instrumenter, såsom støjrelaterede lufthavnsafgifter
- anvendelse af luftfartøjsspecifikke restriktioner, såsom 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 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.** [Ændring 40]
- 2.2. I tilfælde af, at lufthavnen udvides, beskrives fordelene ved at stille denne yderligere kapacitet til rådighed inden for luftrafiknettet 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 herunder** en vurdering af det antal personer, der sandsynligvis påvirkes af støj fra luftfartøjer — der sondres mellem eksisterende ~~og nyopførte~~ **nyopførte beboelsesområder og planlagte fremtidige beboelsesområder, for hvilke de kompetente myndigheder allerede har udstedt byggetilladelse.** [Ændring 41]
- 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.

Onsdag den 12. december 2012

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 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.~~ [Ændring 42]
- 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, **herunder den positive virkning på sundheden**, som opnås med de påtænkte foranstaltninger, nu og i fremtiden
- 2) ~~sikkerhed i forbindelse med flyveoperationer, herunder risici for tredjeparter~~ **Sundhed og sikkerhed for lokale beboere, der bor i nærheden af lufthavne**
- 3) ~~lufthavnens kapacitet~~ Sikkerhed i forbindelse med flyveoperationer, herunder risici for tredjeparter
- 4) **Direkte, indirekte og katalytiske virkninger for det europæiske lufttrafiknet. beskæftigelsen og økonomien, herunder potentielle virkninger for regionale økonomier**

**4a) Indvirkninger på arbejdsforholdene i lufthavnene**

**4b) Lufthavnens kapacitet**

**4c) Virkninger for det europæiske lufttrafiknet**

**4d) Miljømæssig bæredygtighed, herunder indbyrdes afhængighed mellem støj og emissioner.**

~~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~~ [Ændring 43]
-