

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Festlegung eines Gemeinschaftsrahmens für die Lärmeinstufung ziviler Unterschallluftfahrzeuge zur Berechnung von Lärmertgelten

(2002/C 103 E/16)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2001) 74 endg. — 2001/0308(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 20. Dezember 2001)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Es entspricht gemäß Artikel 2 und 6 EG-Vertrag der Gemeinschaftspolitik, die Einbeziehung der Erfordernisse des Umweltschutzes in andere Politikfelder, einschließlich der Verkehrspolitik, voranzubringen.
- (2) Eines der Hauptziele der gemeinsamen Verkehrspolitik ist die Förderung der nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs.
- (3) In der Mitteilung der Kommission über den Luftverkehr und die Umwelt⁽¹⁾ wurde der Einsatz wirtschaftlicher Anreize zur Minderung der Umweltbeeinträchtigungen durch den Luftverkehr vorgeschlagen.
- (4) Die Richtlinie des Rates über Flughafengebühren⁽²⁾ sieht die Möglichkeit vor, die Entgelte in Abhängigkeit von der Umweltbelastung zu differenzieren, ohne jedoch Kriterien für eine solche Differenzierung vorzugeben.
- (5) Eine Differenzierung der Lärmertgelte aus Umweltgründen, die auf einer einheitlichen Einstufung der Luftfahrzeuge nach der von ihnen verursachten Lärmbelastung beruht, wird die Umweltwirksamkeit, die Transparenz der Entgeltsysteme und die Kalkulierbarkeit für die Luftfahrtunternehmen erhöhen.
- (6) Die Differenzierung soll nicht der Erzielung zusätzlicher Einnahmen dienen. Sie sollte dem Grundsatz der Aufkommensneutralität entsprechen und auf transparente und diskriminierungsfreie Weise angewendet werden.
- (7) Die bescheinigten Lärmpegel gemäß der Definition in Anhang 16 Band I des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, 3. Ausgabe vom Juli 1993, sind als Werte anzusehen, die die Lärmbelastung der Bevölkerung in der Nähe von Flughäfen angemessen widerspiegeln. Der Lärmpegel beim Anflug kann durch den bescheinigten Lärmpegel am Anflugmesspunkt gemäß Definition des genannten Anhangs 16 angemessen charakterisiert werden, und für den Lärmpegel beim Abflug besteht eine hohe Korrelation mit dem Mittelwert des bescheinigten Lärmpegels am seitlichen und Überflugmesspunkt gemäß Definition des genannten Anhangs 16.
- (8) Lärmertgelte sollten der zusätzlichen menschlichen Belastung durch den von einzelnen Luftfahrzeugen separat bei Anflug und Abflug verursachten Lärm proportional sein. Die Beziehung zwischen dieser zusätzlichen Lärmbelastung und der Lärmemission des Luftfahrzeugs wird durch den Schallenergiepegel am besten wiedergegeben.
- (9) Um eine größtmögliche Transparenz der Entgeltsysteme auf den Flughäfen der Gemeinschaft sicherzustellen, sollte der gemeinsame Rahmen für die Lärmeinstufung von Luftfahrzeugen nach einer angemessenen Übergangsfrist auf allen Flughäfen mit gewerblichem Luftverkehr zwischen Mitgliedstaaten angewendet werden, sofern sie Lärmertgelte erheben.
- (10) Es ist angezeigt, das Konzept der spezifischen Lärmemission, insbesondere für größere Luftfahrzeuge, verständlicher zu machen, indem zusätzliche Informationen über die Lärmemission je Nutzlasteinheit bereitgestellt werden.
- (11) Die Richtlinie entspricht den Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 EG-Vertrag, da zum einen das Ziel, die Umweltwirksamkeit der Lärmertgelte zu steigern, aufgrund unterschiedlicher Systeme der Lärmeinstufung bei der Entgeltberechnung von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden kann, sondern besser von der Gemeinschaft durch Festlegung eines gemeinsamen Rahmens zur Berechnung der Lärmertgelte zu gewährleisten ist, und die Richtlinie sich zum anderen auf das zur Erreichung dieses Ziels nötige Mindestmaß beschränkt und das dazu Erforderliche nicht überschreitet.

⁽¹⁾ KOM(1999) 640 endg. vom 1.12.1999.

⁽²⁾ Vorschlag der Kommission: ABl. C 257 vom 22.8.1997, S. 2, geändert durch KOM(1998) 509 endg. (ABl. C 319 vom 16.10.1998, S. 4).

- (12) Da die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾ Maßnahmen von allgemeiner Tragweite sind, sind sie nach dem Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses zu erlassen.
- (13) Die Kommission sollte eine Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie bis zum 1. April 2008 vornehmen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele und Anwendungsbereich

Ziel dieser Richtlinie ist die Steigerung der Umweltwirksamkeit von Lärmrentgelten an Flughäfen, indem einheitliche Kriterien auf der Grundlage der Lärmemission eines Luftfahrzeugs für die Berechnung dieser Entgelte zu Umweltschutzzwecken festgelegt werden.

Die Richtlinie gilt nach Maßgabe von Artikel 4 für Flughäfen oder Flughafensysteme, von denen gewerblicher Luftverkehr zwischen Mitgliedstaaten durchgeführt wird und die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegen, sofern Lärmrentgelte erhoben werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

- (1) Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck
- „Lärmrentgelt“ eine vom Flughafen erhobene spezielle Lärmabgabe, die auf die bescheinigten Lärmwerte des Luftfahrzeugs bezogen ist und zur Deckung der Kosten der Minderung oder Vermeidung von Lärmproblemen sowie zur Förderung des Einsatzes leiserer Luftfahrzeuge vorgesehen ist;
 - „Differenzierung“ die mögliche Abstufung der Höhe der Lärmrentgelte innerhalb eines insgesamt aufkommensneutralen Rahmens;
 - „La“ den Lärmpegel eines Luftfahrzeugs beim Anflug; er ist gleich dem Wert des bescheinigten Lärmpegels in EPNdB (Effective-Perceived-Noise-Dezibel) am Anflugmesspunkt in der Berechnung gemäß Anhang 16 Band 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, 3. Ausgabe, Juli 1993; die damit zusammenhängende Schallenergie ist gleich dem Antilogarithmus $La/10$;
 - „Ld“ den Lärmpegel eines Luftfahrzeugs beim Abflug; er ist gleich dem arithmetischen Mittel der bescheinigten Lärmpegel in EPNdB (Effective-Perceived-Noise-Dezibel) an den seitlichen und Überflugmesspunkten gemäß der Definition des genannten Anhangs 16; die damit zusammenhängende Schallenergie ist gleich dem Antilogarithmus $Ld/10$;

e) „spezifische Lärmemission eines Luftfahrzeugs“ die Lärmemission je Nutzlasteinheit, das heißt je Fluggast oder Tonne Fracht.

(2) Gemäß dem Verfahren nach Artikel 6 Absatz 2 kann Artikel 2 Buchstabe c und d dieser Richtlinie geändert werden, um spätere Änderungen des Anhangs 16 Band 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, die nach Erlass dieser Richtlinie in Kraft treten, für die Zwecke dieser Richtlinie anzuwenden.

Artikel 3

Gemeinsamer Rahmen zur Berechnung von Lärmrentgelten

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Berechnung von Lärmrentgelten an Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet auf folgenden Kriterien beruht:

- Das Lärmrentgelt für Anflüge und Abflüge sollte der relativen Lärmbelastung der Flughafenrainer durch Anflüge und Abflüge proportional sein. Das Lärmrentgelt für den Anflug und Abflug sollte wie im Anhang dieser Richtlinie angegeben berechnet werden.
- Die Berechnung der Schallenergien bei Anflug und Abflug hat auf den Schallpegeln La und Ld zu beruhen.
- Die Differenzierung der Lärmrentgelte sollten innerhalb einer Zeitspanne so begrenzt sein, dass das höchste Lärmrentgelt höchstens das Zwanzigfache des niedrigsten Lärmrentgelts beträgt. Eine geringere Differenzierung ist möglich.

Artikel 4

Anwendung des gemeinsamen Rahmens

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen um sicherzustellen, dass der gemeinsame Rahmen für die Berechnung von Lärmrentgelten wie folgt angewendet wird:

- ab dem 1. April 2003
 - bei wesentlichen Änderungen bestehender Lärmrentgeltregelungen,
 - bei neu eingeführten Lärmrentgeltregelungen;
- ab dem 1. April 2006 bei allen Lärmrentgeltregelungen.

Artikel 5

Information der Öffentlichkeit

Um das Konzept der spezifischen Lärmemission verständlicher zu machen, können Mitgliedstaaten oder Flughafenbehörden die Luftfahrzeug-Lärmwerte La und Ld , die zur Berechnung der Lärmrentgelte dienen, durch weitere Informationen ergänzen, die die spezifische Lärmemission eines Luftfahrzeugs wiedergeben, insbesondere von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse über 34 Tonnen.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

*Artikel 6***Regelungsausschuss**

(1) Die Kommission wird durch den Ausschuss für Sicherheitsvorschriften in der Luftfahrt, der durch Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 ⁽¹⁾ eingesetzt wurde und dem Vertreter der Mitgliedstaaten angehören und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt (im folgenden „der Ausschuss“ genannt), unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG gemäß dessen Artikel 8 anzuwenden.

(3) Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG genannte Frist beträgt drei Monate.

*Artikel 7***Überprüfung und Berichterstattung**

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. April 2008 einen Bericht über die Erfahrungen mit der Anwendung dieser Richtlinie vor.

Dem Bericht sind gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung der Richtlinie beizufügen.

*Artikel 8***Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie binnen eines Jahres nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

*Artikel 9***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

*Artikel 10***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

⁽¹⁾ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2176/96 (ABl. L 291 vom 14.11.1996, S. 15).

ANHANG

Berechnung der Lärmentgelte

Das Gesamtlärmentgelt für einen Anflug und einen Abflug am jeweiligen Flughafen ergibt sich als

$$C = Ca \cdot 10^{[(La - Ta)/10]} + Cd \cdot 10^{[(Ld - Td)/10]}$$

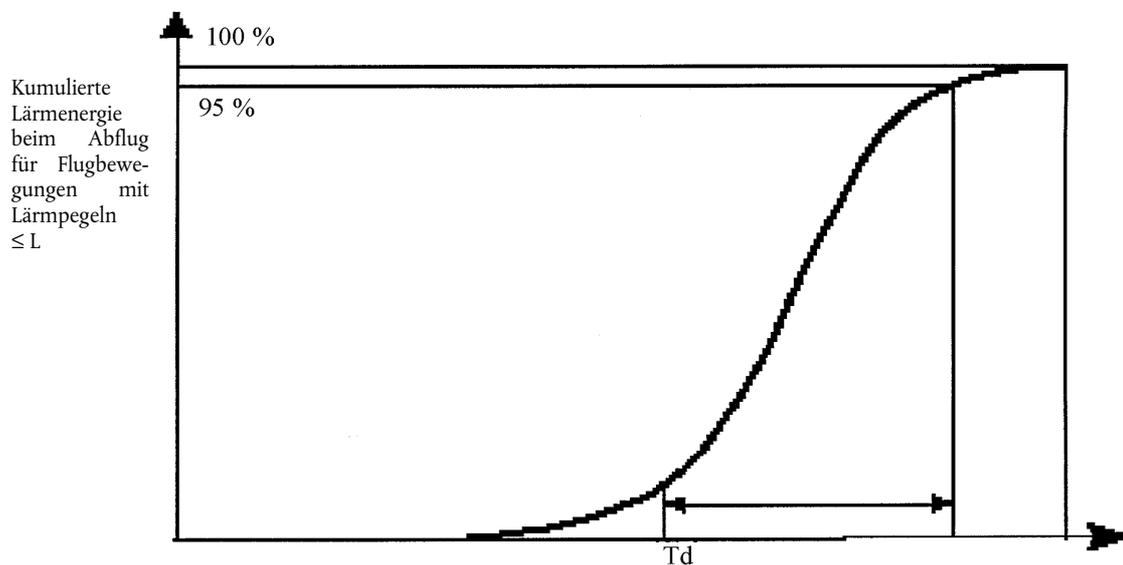
Erläuterungen:

Ca und Cd sind die Lärmentgelteinheiten für Anflug und Abflug am betreffenden Flughafen. Ca und Cd können gleich Null sein. Sie geben die relative Bedeutung der Lärmemissionen bei Anflug und Abflug für die betroffene Bevölkerung wieder.

La ist der bescheinigte Lärmpegel beim Anflug.

$Ld = (Lf + Ll)/2$, Lf und Ll sind bescheinigte Lärmpegel an den Überflug- und seitlichen Messpunkten.

Ta und Td sind Lärmschwellenwerte bei Anflug und Abflug, die den Kategorien vergleichsweise leiser Luftfahrzeuge am betreffenden Flughafen entsprechen. Diese Schwellenwerte werden rund 13 Dezibel unterhalb der oberen Schwellenwerte von 95 % der am Flughafen emittierten Schallenergie festgesetzt wie in der Abbildung dargestellt.

**Differenzierung der Lärmentgelte**

Nach dem Grundsatz, dass sich die Entgelte so eng wie möglich an den zugrunde liegenden Kosten ausrichten sollen, sollten spezielle Lärmentgelte zur Finanzierung von Programmen zur Schalldämmung erhoben werden, während sonstige Lärmentgelte durch negative Entgelte (Abschläge) auszugleichen sind, um Aufkommensneutralität zu erreichen.

Diese Aufkommensneutralität sollte separat für Abflüge und Anflüge erzielt werden. Beispielsweise sollte das (positive oder negative) Lärmentgelt für den Abflug eines Luftfahrzeugs i wie folgt berechnet werden:

$$C_i = Cd \cdot [E_{di} - 1/N \cdot \sum E_{dj}]$$

Erläuterungen:

Cd ist die Entgelteinheit für den Abflug am betreffenden Flughafen.

E_{di} ist die relative Schallenergie beim Abflug für das betreffende Luftfahrzeug.

N und $\sum E_{dj}$ sind die vorhergesehene Zahl der Abflüge und die vorhergesehene kumulierte Schallenergie beim Abflug im betreffenden Jahr.

C_i kann positiv oder negativ sein.