

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► B EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2002/30/EG
av den 26 mars 2002
om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i
gemenskapen
 (Text av betydelse för EES)
 (EGT L 85, 28.3.2002, s. 40)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1137/2008 av den 22 oktober 2008	L 311	1	21.11.2008

Ändrad genom:

► <u>A1</u>	Akt om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska Unionen och om anpassning av fördragen	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
2002/30/EG**

av den 26 mars 2002

**om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa
driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

- (1) Ett centralt mål för den gemensamma transportpolitiken är en miljövänlig och ekonomiskt bärkraftig utveckling. För att detta mål skall uppnås krävs ett samlat grepp med två syften: att sörja för ett väl fungerande transportsystem i gemenskapen och att skydda miljön.
- (2) För att luftfarten skall kunna utvecklas på ett varaktigt sätt måste åtgärder antas för att minska flygbullret vid flygplatser med särskilt allvarliga bullerproblem.
- (3) En ny, skärpt bullernorm som gäller vid bullercertifiering – som finns definierad i volym I, andra delen, kapitel 4 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart (Convention on International Civil Aviation) – har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Den kommer på längre sikt att bidra till att bullernivån i närheten av flygplatser sänks.
- (4) Normen i kapitel 4 har utarbetats för certifiering av luftfartyg och inte för att tjäna som utgångspunkt för införande av driftsrestriktioner.
- (5) Utfasningen av kapitel 2-flygplan med stöd av rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988) ⁽⁵⁾ kommer att vara avslutad den 1 april 2002, och om det antas att luftfarten i Europa fortsätter att öka, kommer det att krävas nya åtgärder för att förhindra att bullret förvärras efter år 2002.
- (6) Användningen av miljövänligare flygplan kan bidra till ett effektivare utnyttjande av tillgänglig flygplatskapacitet och underlätta utbyggnaden av infrastruktur vid flygplatser i överensstämmelse med marknadens behov.
- (7) Antagandet av en ramlagstiftning med gemensamma regler och förfaranden för införandet av driftsrestriktioner vid gemenskapens flygplatser, som ett av inslagen i en väl avvägd strategi för bullerbekämpning, kommer att bidra till att tillgodose den inre mark-

⁽¹⁾ EGT C E, 26.3.2002, s. 318.

⁽²⁾ Yttrandet avgivet den 20 mars 2002 (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽³⁾ Yttrandet avgivet den 14 mars 2002 (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 13 mars 2002 (ännu ej offentliggjort i EGT). Rådets beslut av den 26 mars 2002.

⁽⁵⁾ EGT L 76, 23.3.1992, s. 21. Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 991/2001 (EGT L 138, 22.5.2001, s. 12).

▼B

nadens krav genom att liknande driftsrestriktioner införs på olika flygplatser med i stort sett likvärdiga bullerproblem. I dessa regler ingår bedömningar av bullret på flygplatser och av de åtgärder som är tänkbara för att minska det; vidare ingår val av lämpliga åtgärder för att minska bullret med målet att uppnå största möjliga miljövinster på mest kostnadseffektiva sätt.

- (8) I artiklarna 8 och 9 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen ⁽¹⁾ föreskrivs bland annat att nya driftsrestriktioner skall offentliggöras och granskas. Det bör därför klargöras hur dessa bestämmelser förhåller sig till bestämmelserna i detta direktiv.
- (9) Flygföretagens intresse av att införa kostnadseffektiva lösningar för att uppnå bullermålen bör erkännas.
- (10) Vid ICAO:s 33:e generalförsamling antogs resolution A33/7, genom vilken begreppet ”god avvägning” vid bullerbekämpning infördes. Denna strategi utgör en metod för bekämpning av flygbuller, där det bland annat ingår internationella anvisningar för införande av driftsrestriktioner för enskilda flygplatser. Begreppet ”god avvägning” vid flygbullerbekämpning omfattar fyra huvudpunkter och kräver en noggrann bedömning av alla tänkbara alternativ för att minska bullret, däribland sänkning av ljudnivån vid källan, åtgärder inom markanvändningsplanering och markförvaltning, bullerreducerande flygprocedurer samt driftsrestriktioner – allt detta utan att det påverkar gällande rättsliga skyldigheter, avtal, lagar eller etablerad praxis.
- (11) En ”god avvägning” är ett viktigt steg för att uppnå en minskning av bullret. För att uppnå en effektiv och varaktig minskning av bullret är det emellertid också nödvändigt att tillämpa strängare tekniska normer, såsom strängare ljudnormer för luftfartyg, och att upphöra med driften av bullersamma luftfartyg.
- (12) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller ⁽²⁾, som är sektorövergripande och omfattar alla trafikslag, införs ett gemensamt tillvägagångssätt för bedömning och bekämpning av omgivningsbuller. Direktivet har till syfte att övervaka miljöproblem som uppstår på grund av buller i tätbebyggelse och i närheten av viktig transportinfrastruktur, däribland flygplatser, att informera allmänheten om omgivningsbuller och om dess verkningar och att behöriga myndigheter skall utarbeta handlingsplaner i syfte att vid behov förebygga och minska omgivningsbuller och i syfte att bevara kvaliteten på ljudmiljön när denna är god.
- (13) I rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt ⁽³⁾ föreskrivs redan att en omfattande bedömning av flygplatsprojekt skall genomföras, varvid åtgärder skall vidtas för att minska bullret. Detta kan anses delvis tillgodose bedömningskraven i detta direktiv med avseende på projekt som omfattar utbyggnad av infrastruktur vid flygplatser.
- (14) Det är möjligt att en sådan bedömning kan påvisa att målen kan uppnås endast genom en restriktiv tillståndsgivning för nya flyglinjer och genom utfasning av flygplan som endast marginellt avviker från bullercertifieringsnormerna i kapitel 3.
- (15) De särskilda bullerproblem som förekommer vid flygplatser som är centralt belägna i storstadsregioner (närflygplatser) bör uppmärksammas genom att det blir möjligt att införa strängare regler.

⁽¹⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 8.

⁽²⁾ Detta direktiv är under utarbetande och kommer att bli tillämpligt efter antagandet.

⁽³⁾ EGT L 175, 5.7.1985, s. 40. Direktivet ändrat genom rådets direktiv 97/11/EG (EGT L 73, 14.3.1997, s. 5).

▼B

- (16) Den preliminära listan över närflygplatser måste fastställas slutgiltigt på grundval av information som tillhandahålls av medlemsstaterna.
- (17) Utbyggnaden av infrastruktur vid flygplatser bör underlättas för att sörja för en bärkraftig utveckling av luftfarten.
- (18) Man måste även framgent tillåta dels befintliga åtgärder för bullerbekämpning vid enskilda flygplatser, dels vissa tekniskt betingade ändringar av flygrestriktioner som gäller under vissa tider.
- (19) Otillbörliga ekonomiska bördor för flygbolag hemmahörande i utvecklingsländer bör undvikas genom att vid behov undantag kan beviljas, vilka undantag omfattas av skyddsmekanismer för att förhindra missbruk.
- (20) Det är viktigt att sörja för öppenhet och samråd mellan alla parter som berörs av förslag om åtgärder mot buller, däribland införande av nya driftsrestriktioner.
- (21) Flygoperatörerna bör underrättas i god tid innan nya driftsrestriktioner införs.
- (22) Bestämmelser bör antas för att garantera en rätt att överklaga beslut om införande av driftsrestriktioner vid en besvärinstans som kan vara en domstol.
- (23) Direktivet är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna i artikel 5 i fördraget. Införandet av driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen kan bidra till att man uppnår målet att förhindra ett förvärrande av bullermiljön kring flygplatser, men det finns en risk för att konkurrensen kan snedvridas. Målet kan därför uppnås bättre på gemenskapsnivå, med hjälp av harmoniserade regler om införandet av driftsrestriktioner som en del av satsningen på bullerbekämpning. Direktivet är begränsat till det minimum av bestämmelser som behövs för att man skall uppnå detta mål och går inte längre.
- (24) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (25) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv ersätter dem som föreskrivs i rådets förordning (EG) nr 925/1999 av den 29 april 1999 om registrering och användning inom gemenskapen av vissa typer av civila jetmotor drivna underljudsflygplan som har modifierats och omcertifierats som bevis på att de uppfyller normerna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje utgåvan (juli 1993) ⁽²⁾. Den förordningen bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Mål

Målen med detta direktiv är att

- a) fastställa regler för gemenskapen för att underlätta införandet av driftsrestriktioner på flygplatser på ett enhetligt sätt och därigenom begränsa eller minska antalet personer för vilka flygplansbuller utgör en påtaglig olägenhet,
- b) skapa en ram som tillgodoser den inre marknadens krav,

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EGT L 115, 4.5.1999, s. 1.

▼ **B**

- c) underlätta en miljövänlig utveckling av flygplatsernas kapacitet,
- d) göra det lättare att på enskilda flygplatser uppnå bestämda mål för bullerbekämpningen,
- e) göra det möjligt att välja bland olika tänkbara åtgärder för att därigenom erhålla största möjliga miljövinster på mest kostnadseffektiva sätt.

*Artikel 2***Definitioner**

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *flygplats*: civil flygplats inom gemenskapen med över 50 000 flygrörelser avseende civila jetdrivna underljudsflygplan per kalenderår (som flygrörelse räknas start eller landning), varvid hänsyn skall tas till medeltalet under de tre senaste kalenderåren innan bestämmelserna i det här direktivet började tillämpas på den aktuella flygplatsen.
- b) *närflygplats*: flygplats, som är belägen inom en storstadsregion och som inte har start- och landningsbanor med tillgängliga start- och rullsträckor på över 2 000 meter och som endast används för direktflyg mellan eller inom europeiska stater samt i vars närhet ett betydande antal människor på ett objektivt fastställbart sätt är utsatta för flygbuller, och där varje tillskott av flygrörelser utgör en särskilt stor olägenhet med hänsyn till den redan mycket höga bullernivån. De aktuella närflygplatserna är förtecknade i bilaga 1.
► **M1** ————— ◀
- c) *civila jetdrivna underljudsflygplan*: flygplan med tillåten startmassa på 34 000 kg eller mer, vars godkända passagerarkapacitet för denna typ av flygplan är mer än 19 passagerare — platser endast avsedda för besättningen dock ej inräknade.
- d) *luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal*: civila jetdrivna underljudsflygplan, som överskrider certifieringsgränserna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart (Convention on International Civil Aviation) med en sammanlagd avvikelse på högst 5EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels); med sammanlagd avvikelse avses här det värde i EPNdB som erhålls genom summering av avvikelserna (dvs. skillnaderna mellan certifierad bullernivå och högsta tillåtna bullernivå) vid de tre referenspunkter för bullermätningen vilka är fastställda i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till den ovannämnda konventionen.
- e) *driftsrestriktioner*: bullerbekämpande åtgärder som begränsar eller minskar civila jetdrivna underljudsflygplans tillträde till en flygplats. Sådana åtgärder kan bland annat innebära att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal inte får använda vissa angivna flygplatser samt att flygrestriktioner gäller under vissa tider.
- f) *berörda parter*: fysiska eller juridiska personer som berörs av eller sannolikt kommer att beröras av bullerbekämpande åtgärder, däribland i form av driftsrestriktioner, eller som har ett rättmätigt intresse av att sådana åtgärder vidtas.
- g) *god avvägning*: avvägning som medlemsstaterna skall göra vid valet av åtgärder bland dem som är tänkbara för att bekämpa buller vid flygplatser inom deras respektive territorier, varvid hänsyn skall tas till de effekter som kan förväntas uppnås genom minskning av flygbullret vid källan, markanvändningsplanering och markskötsel, förfaranden för drift med minsta möjliga buller och driftsrestriktioner.

▼M1

Kommissionen får anpassa bilaga I. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

▼B*Artikel 3***Behöriga myndigheter**

Medlemsstaterna skall se till att det finns behöriga myndigheter som skall ansvara för frågor som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 4***Allmänna regler för bekämpning av flygbuller**

1. Medlemsstaterna skall göra en god avvägning då de hanterar bullerproblem vid flygplatser inom deras respektive territorier. De kan också överväga ekonomiska stimulansåtgärder som en åtgärd för bullerbekämpning.
2. När de behöriga myndigheterna överväger att införa driftsrestriktioner, skall de väga in de kostnader och den nytta man kan räkna med att de olika åtgärderna leder till, samt beakta de speciella förhållanden som kan råda vid enskilda flygplatser.
3. Åtgärder eller åtgärds paket som genomförs i enlighet med detta direktiv får inte innebära större inskränkningar än vad som krävs för att uppnå de miljömål som satts upp för en enskild flygplats. Åtgärderna får inte innebära att vissa flygbolag eller tillverkare av luftfartyg diskrimineras eller att de diskrimineras på grund av att de kommer från vissa stater.
4. Driftsrestriktioner som utgår från prestanda skall basera sig på luftfartygets bullerprestanda så som den definieras i det certifieringsförfarande som fastställs i volym 1, tredje upplagan (juli 1993), i bilaga 16 till konventionen om internationell luftfart.

*Artikel 5***Regler för bedömning**

1. När ett beslut övervägs skall de uppgifter som anges i bilaga II beaktas i så stor utsträckning som det är lämpligt och möjligt för de aktuella driftsrestriktionerna och förhållandena på flygplatsen.
2. När ett flygplatsprojekt är föremål för en miljökonsekvensbeskrivning med stöd av direktiv 85/337/EEG, skall en beskrivning som utförts i enlighet med bestämmelserna i det direktivet anses motsvara och uppfylla kraven enligt bestämmelserna i punkt 1, under förutsättning att den information som avses i bilaga II till detta direktiv i så stor utsträckning som möjligt beaktas i beskrivningen.

*Artikel 6***Regler för införande av driftsrestriktioner som har till syfte att fasa ut luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal**

1. Om en bedömning, som gjorts i enlighet med artikel 5 och som omfattar alla tänkbara åtgärder, inklusive införande av flygrestriktioner under vissa tider, visar att det måste införas driftsrestriktioner innebärande utfasning av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal för att målen i detta direktiv skall uppnås, skall följande regler tillämpas för den berörda flygplatsen i stället för förfarandet i artikel 9 i förordning (EEG) nr 2408/92:

- a) Sex månader efter det att bedömningen färdigställts och beslut fattats om att införa driftsrestriktioner, får det i jämförelse med motsvarande

▼B

tidsperiod för året före inte ges ytterligare tillstånd för ny trafik med luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal på den aktuella flygplatsen.

- b) Tidigast sex månader därefter får flygbolag åläggas att minska flygrörelserna för sina luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal som trafikerar den aktuella flygplatsen, varvid den årliga utfasningstakten inte får överstiga 20 % av de totala ursprungliga rörelserna.

2. I enlighet med bestämmelserna om bedömning i artikel 5, har man på de närflygplatser som är förtecknade i bilaga I rätt att tillämpa en snävare definition av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal, under förutsättning att denna mer snäva definition inte omfattar civila jetdrivna underljudsflygplan som – antingen genom ursprunglig certifiering eller omcertifiering – uppfyller bullernormerna i volym I, del II, kapitel 4 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart.

*Artikel 7***Driftsrestriktioner som redan är i kraft**

Artikel 5 omfattar inte

- a) driftsrestriktioner som redan beslutats den dag detta direktiv trädde i kraft,
- b) mindre tekniska ändringar av flygrestriktioner som gäller under vissa tider, förutsatt att ändringarna inte har någon betydande inverkan på kostnaderna för de flygbolag som använder den aktuella flygplatsen i gemenskapen och att de har införts efter den tidpunkt då detta direktiv trädde i kraft.

*Artikel 8***Undantag för luftfartyg som är registrerade i utvecklingsländer**

Luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal, som är registrerade i utvecklingsländer omfattas inte av bestämmelserna i artikel 6.1 och 6.2 fram till dess att 10 år har förflutit från det att detta direktiv har trätt i kraft, under förutsättning att

- a) flygplanen, vilka bullercertifierats enligt normerna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart, har använts för flygtrafik vid den berörda flygplatsen i gemenskapen under tiden 1 januari 1996–31 december 2001 (referensperioden),
- b) de förtecknade flygplanen under referensperioden har varit upptagna i det berörda utvecklingslandets register och att en fysisk eller juridisk person som man är etablerad i det aktuella landet även i fortsättningen kommer att bedriva flygtrafik med flygplanen.

*Artikel 9***Undantag för exceptionella enskilda operationer**

I vissa fall får medlemsstaterna för flygplan med en normavvikelse med liten marginal, vid flygplatser inom deras territorier, tillåta enskilda operationer som inte kan vidtas med stöd av övriga bestämmelser i det här direktivet.

Undantagen skall begränsas till

- a) luftfartyg vars operationer är så exceptionella att det skulle vara orimligt att vägra att göra ett tillfälligt undantag
- b) luftfartyg som används för icke-kommersiella flygningar för ändringar, reparationer och underhåll.

▼B*Artikel 10***Samråd och öppenhet**

Medlemsstaterna skall se till att förfaranden för samråd med berörda parter för tillämpningen av artiklarna 5 och 6 inrättas i enlighet med tillämplig nationell lag.

*Artikel 11***Tidsfrist för underrättelse**

1. Medlemsstaterna skall – när nya driftsrestriktioner införs – se till att alla berörda parter underrättas om detta genom underrättelse till allmänheten samt erhåller skälen till att de införs, inklusive hur den goda avvägningen har gjorts senast

- a) sex månader innan åtgärder vidtas i enlighet med artikel 6.1 a,
- b) ett år innan åtgärderna i artiklarna 6.1 b och 6.2 träder i kraft,
- c) två månader före tidtabellskonferensen för den berörda tidtabellsperioden innan åtgärder vidtas i enlighet med artikel 6.

2. Varje medlemsstat skall skyndsamt underrätta övriga medlemsstater och kommissionen om sådana nya driftsrestriktioner som avses i detta direktiv som medlemsstaten har beslutat att införa på en flygplats på sitt territorium.

*Artikel 12***Rätt att överklaga**

Medlemsstaterna skall se till att beslut om en åtgärd som vidtagits i enlighet med artikel 6 och artikel 7 b kan överklagas, varvid överklagandet skall ske i enlighet med lagstiftningen och förfarandena i medlemsstaten och till en annan instans än den myndighet som fattat det ifrågasatta beslutet.

*Artikel 13***Kommitté**

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats enligt artikel 11 i förordning (EEG) nr 2408/92.
2. Kommissionen får samråda med kommittén om frågor som rör tillämpningen av detta direktiv.

▼M1

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

▼B

4. Kommittén skall ta del av de bedömningar som medlemsstaterna gör i enlighet med artikel 5 och av vidtagna åtgärder eller åtgärder som planeras vidtas på grundval av dessa bedömningar.

*Artikel 14***Information och ändring**

Medlemsstaterna skall lämna information till kommissionen om tillämpningen av detta direktiv.

Senast fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft skall kommissionen inge en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av direktivet.

▼B

Rapporten skall vid behov åtföljas av förslag till ändring av direktivet.

Rapporten skall innehålla en utvärdering av hur väl direktivet fungerar och därvid särskilt behandla behovet av att ändra definitionen av "flygplan med en normavvikelse med liten marginal" i artikel 2 d genom att begränsa densamma.

*Artikel 15***Upphävande**

Förordning (EG) nr 925/1999 skall upphöra att gälla den dag då detta direktiv träder i kraft.

*Artikel 16***Genomförande**

Medlemsstaterna skall senast 28 september 2003 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

*Artikel 17***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Euro-peiska gemenskapernas officiella tidning*.

*Artikel 18***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼ B

BILAGA I

Förteckning över närflygplatser

Berlin – Tempelhof

Stockholm – Bromma

London City

Belfast City

▼ A1

Port lotniczy Łódź - Lublinek



BILAGA II

Information som avses i artikel 5.1

1. Aktuella förhållanden
 - 1.1 Beskrivning av flygplatsen, bl.a. med uppgift om kapacitet, geografiskt läge, omgivning samt om lufttrafikens storlek och sammansättning och startbanornas sammansättning.
 - 1.2 Miljömålen för flygplatsen sedda i ett landsomfattande sammanhang.
 - 1.3 Bullerkonturer för innevarande och föregående år med en uppskattning av antalet personer som drabbas av flygbullret. Beskrivning av metoden för beräkningen av bullerkonturena.
 - 1.4 Åtgärder som redan vidtagits för att minska flygbullret. Exempel: markanvändningsplanering och markförvaltning; planer för bullerisolering; förfaranden för flygplansrörelser, t.ex. PANS-OPS; driftsrestriktioner, t.ex. genom bullergränser, inskränkning av eller förbud mot nattflyg, bulleravgifter; reserverade start- och landningsbanor, av bullerskäl reserverade eller påbjudna flygvägar; bullerövervakning.
2. Eventuella effekter om inga ytterligare åtgärder vidtas
 - 2.1 Beskrivning av flygplatsutbyggnader som det redan beviljats tillstånd för och som är inplanerade, t.ex. beträffande ökad kapacitet samt utbyggnad av start- och landningsbanor och terminaler, planerad framtida sammansättning av trafiken och beräknad ökning.
 - 2.2 Om flygplatsens kapacitet skall ökas skall fördelarna med detta anges.
 - 2.3 Beskrivning av hur bullermiljön påverkas om inga kompletterande åtgärder vidtas och av åtgärder som redan planerats för att förbättra bullermiljön under samma period.
 - 2.4 Beräknade framtida bullerkonturer med en uppskattning av antalet personer som sannolikt kommer att störas av flygbullret; härvid skall åtskillnad göras mellan gamla och nybyggda bostadsområden.
 - 2.5 Uppskattning av följder och eventuella kostnader om inga åtgärder vidtas för att minska effekterna av ökat buller, om det är detta man förväntar sig.
3. Bedömning av kompletterande åtgärder
 - 3.1 Övergripande beskrivning av kompletterande åtgärder som kan komma i fråga när det gäller de olika möjligheter som anges i artikel 4.1, och skälen till att de valts ut. Beskrivning av åtgärder som valts ut för ytterligare utredning samt kostnaderna för att vidta dem; antal människor som förväntas få bättre bullermiljö och hur snabbt det kommer att ske; rangordning av enskilda åtgärder baserad på deras respektive totala effekt.
 - 3.2 Beräkning av kostnadseffektivitet eller kostnadsnytta för enskilda åtgärder, med beaktande av de socioekonomiska effekter åtgärderna får för dem som använder flygplatsen: flygbolag (passagerar- och fraktflyg), resenärer och närliggande samhällen.
 - 3.3 Översikt av tänkbara miljö- och konkurrenseffekter som de föreslagna åtgärderna kan få för andra flygplatser, flygbolag och andra berörda parter.
 - 3.4 Motivering till valet av alternativ.
 - 3.5 Sammanfattning utan tekniska detaljer.
4. Samband med Europaparlamentets och rådets direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller.
 - 4.1 Om bullerkartor eller handlingsplaner mot bullret utarbetats i enlighet med nämnda direktiv, skall de utnyttjas för rapportering av de uppgifter som krävs enligt denna bilaga.
 - 4.2 Vid bedömning av bullerexponering (dvs. bullerlinjer och antal personer som drabbas av buller) är minimikravet att de gemensamma bullermåtten Lden (dag–kväll–natt) och Lnight (natt), vilka definieras i det ovan nämnda direktivet, skall användas när de är tillgängliga.