

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om införandet av en gemenskapsram för bullerklassificering av civila jetmotordrivna underljudsflygplan för att beräkna bulleravgifter

(2002/C 103 E/16)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2001) 74 slutlig — 2001/0308(COD)

(Framlagt av kommissionen den 20 december 2001)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

teten, insynen i avgiftssystemen och förutsägbarheten för
flygbolagen.

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

(6) En sådan avgiftsdifferentiering har inte till syfte att gene-
rera ytterligare intäkter. Den skall respektera principen om
intäktsneutralitet och tillämpas på ett öppet och icke-dis-
kriminierande sätt.

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yt-
rande,

(7) De certifierade bullernivåerna, såsom de definieras i volym
1 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil
luftfart, tredje upplagan, juli 1993, anses på ett tillfreds-
ställande sätt spegla ljudnivån för de människor som bor i
närheten av flygplatser. Ljudnivån vid inflygning kan till-
fredsställande karaktäriseras som den certifierade ljudnivån
vid inflygningsmätpunkten såsom den definieras i nämnda
bilaga 16. För buller vid avgång finns det en god korre-
lation med genomsnittet av den certifierade ljudnivån vid
sidolinjen och överflygningsmätpunkten såsom den defi-
nieras i nämnda bilaga 16.

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med det förfarande som anges i artikel 251 i För-
draget, och

(8) Bulleravgifterna bör vara proportionella till den ökade
störningen för människor som orsakas av enskilda flyg-
plan separat vid in- och utflygning. Förhållandet mellan
denna ökade störning och flygplanens bullernivå kan
lämpligast speglas genom bullerenerginivån.

av följande skäl:

(1) I enlighet med artikel 2 och 6 i Fördraget är det en del av
gemenskapspolitiken att avsevärt förbättra integreringen
av miljöskyddskraven med andra sektorsövergripande stra-
teger inbegripet transportpolitiken.

(2) Ett av huvudmålen för den gemensamma transportpoli-
tiken är att främja den hållbara utvecklingen av transport-
verksamhet.

(3) I kommissionens meddelande om luftfarten och miljön ⁽¹⁾
föreslås att ekonomiska instrument används för att för-
bättra luftfartens miljöprestanda.

(4) I rådets direktiv om flygplatsavgifter ⁽²⁾ fastställs möjlighe-
ten att differentiera flygplatsavgifterna som en funktion av
miljöpåverkan utan att fastställa kriterierna för en sådan
differentiering.

(5) En differentiering av bulleravgifterna av miljöskäl grundad
på en gemensam klassificering av flygplanen i enlighet
med deras bullernivå kommer att förbättra miljöeffektivi-

(9) För att säkerställa en maximal insyn i de olika buller-
avgiftssystemen på gemenskapens flygplatser bör den ge-
mensamma ramen för bullerklassificeringen av flygplan
efter en lämplig övergångsperiod tillämpas på flygplatser
som har kommersiella flygningar mellan medlemsstater,
under förutsättning att de tar ut bulleravgifter.

(10) För att få en bättre förståelse av principen om bullerpro-
duktiviteten, särskilt för större flygplan, är det lämpligt att
tillhandahålla ytterligare information om ljudnivån per
transporterad enhet.

(11) Direktivet överensstämmer med de subsidiaritets- och pro-
portionalitetsprinciper som fastställs i artikel 5 i Fördraget
eftersom målet med att förbättra bulleravgifternas miljö-
effektivitet å ena sidan inte i tillräckligt hög grad kan
uppnås av medlemsstaterna då det finns olika system
för bullerklassificering för att ta ut avgifter. Gemenskapen
kan därför bättre uppfylla detta mål genom en harmoni-
serad ram för att beräkna bulleravgifter. Å andra sidan
begränsas direktivet till det minimum som krävs för att
uppfylla detta mål och det går inte längre än vad som är
nödvändigt för detta syfte.

⁽¹⁾ KOM(1999) 640 slutlig, 1.12.1999.

⁽²⁾ Kommissionens förslag: EGT C 257, 22.8.1997, s. 2, ändrat genom
KOM(1998) 509 slutlig (EGT C 319, 16.10.1998, s. 4).

(12) Eftersom de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv är åtgärder av allmän räckvidd enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾ skall de antas genom att använda det föreskrivande förfarande som fastställs i artikel 5 i det beslutet.

(13) Kommissionen skall senast den 1 april 2008 utvärdera genomförandet av detta direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Mål och räckvidd

Syftet med detta direktiv är att förbättra miljöeffektiviteten för de bulleravgifter som tas ut på flygplatsnivå genom att säkerställa att gemensamma kriterier baserade på flygplanens bulleregenskaper används vid beräkning av dessa avgifter av miljöskyddsskäl.

Detta direktiv gäller i enlighet med de bestämmelser som fastställs i artikel 4 för flygplatser eller flygplatssystem som har kommersiella flygningar mellan medlemsstaterna och som är belägna på en medlemsstats territorium, under förutsättning att bulleravgifter tillämpas.

Artikel 2

Definitioner

1. I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelse som här anges:

- a) *bulleravgift*: en särskild bullerskatt som tas ut av flygplatsen, som hänför sig till flygplanens certifierade bulleregenskaper och som är utformad för att täcka kostnaderna för att lindra eller förebygga bullerproblem och främja användningen av mindre bullriga flygplan.
- b) *avgiftsdifferentiering*: inom en global intäktsneutral ram får nivån på de bulleravgifter som tillämpas variera.
- c) *La*: ljudnivån från ett flygplan vid inflygning. Den är lika med värdet av den certifierade ljudnivån som uttrycks i Effective Perceived Noise (EPN) decibel vid inflygningsmät-punkten och beräknas på det sätt som definieras i volym 1 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje upplagan, juli 1993. Den sammanhörande bullerenergin är lika med antilogaritmen $La/10$.
- d) *Ld*: ljudnivån från ett flygplan vid utflygning. Den är lika med det matematiska genomsnittet (medelvärde) av de certifierade bullernivåerna uttryckta i EPN decibel vid sido- och överflygningsmät-punkterna såsom de definieras i bilaga 16. Den sammanhörande bullerenergin är lika med antilogaritmen $Ld/10$.

e) *flygplanets bullerproduktivitet*: bullret per enhet nyttolast: passagerare eller fraktton.

2. I enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 6.2 får artikel 2 c och d i detta direktiv ändras för att, i syfte med detta direktiv, ta hänsyn till senare ändringar till volym 1 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart som träder i kraft efter antagandet av detta direktiv.

Artikel 3

En gemensam ram för att beräkna bulleravgifter

Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beräkningen av bulleravgifter på flygplatser på deras territorium baseras på följande kriterier:

- 1. Bulleravgiften för in- och utflygningar skall vara proportionell mot den relativa bullernivån vid in- och utflygningar för människor runtomkring flygplatser. Bulleravgiften för en inflygning och en utflygning vid en bestämd flygplats skall beräknas på det sätt som fastställs i bilagan till detta direktiv.
- 2. Beräkningen av buller vid in- och utflygning skall baseras på bullernivåerna La och Ld .
- 3. Avgiftsdifferentieringen inom en bestämd tidsperiod skall begränsas till ett förhållande där 20 är den maximala skillnaden mellan den högsta och den lägsta bulleravgiften. Ett lägre förhållande får tillämpas.

Artikel 4

Tillämpning av den gemensamma ramen

Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den gemensamma ramen för att beräkna bulleravgifter tillämpas:

- 1. Från och med 1 april 2003
 - a) för varje betydande ändring av de befintliga bulleravgiftssystemen
 - b) för nyligen införda bulleravgiftssystem.
- 2. Från och med 1 april 2006 för alla bulleravgiftssystem.

Artikel 5

Information till allmänheten

För att säkerställa att principen om bullerproduktivitet är tydligt förstådd får medlemsstater eller flygplatsmyndigheter komplettera de bulleregenskaper för flygplanen La och Ld som används för att beräkna bulleravgifterna med ytterligare information som speglar ett flygplans bullerproduktivitet, särskilt för flygplan med en maximal startvikt på över 34 ton.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

*Artikel 6***Tillsynskommitté**

1. Kommissionen skall biträdas av den tillsynskommitté för flygsäkerhet som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 ⁽¹⁾, sammansatt av företrädare för medlemsstaterna och med en företrädare för kommissionen som ordförande (hädanefter kallad "kommittén").

2. Där hänvisning görs till detta stycke skall det föreskrivande förfarande som fastställs i artikel 5 i beslut 1999/468/EG gälla i enlighet med artikel 8 i detta.

3. Den period som fastställs i artikel 5.6 i beslut 1999/468 skall vara tre månader.

*Artikel 7***Granskning och rapportering**

Kommissionen skall lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet grundad på erfarenheterna av tillämpningen av detta direktiv senast den 1 april 2008.

Rapporten skall vid behov kompletteras med förslag om ändring av detta direktiv.

*Artikel 8***Införlivande**

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast ett år efter ikraftträdandet och skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

*Artikel 9***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

*Artikel 10***Mottagare**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

⁽¹⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4, ändrad genom förordning (EG) nr 2176/96 (EGT L 291, 14.11.1996, s. 15).

BILAGA

Beräkning av bulleravgift

Den totala bulleravgiften för en inflygning och en utflygning på en bestämd flygplats är:

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

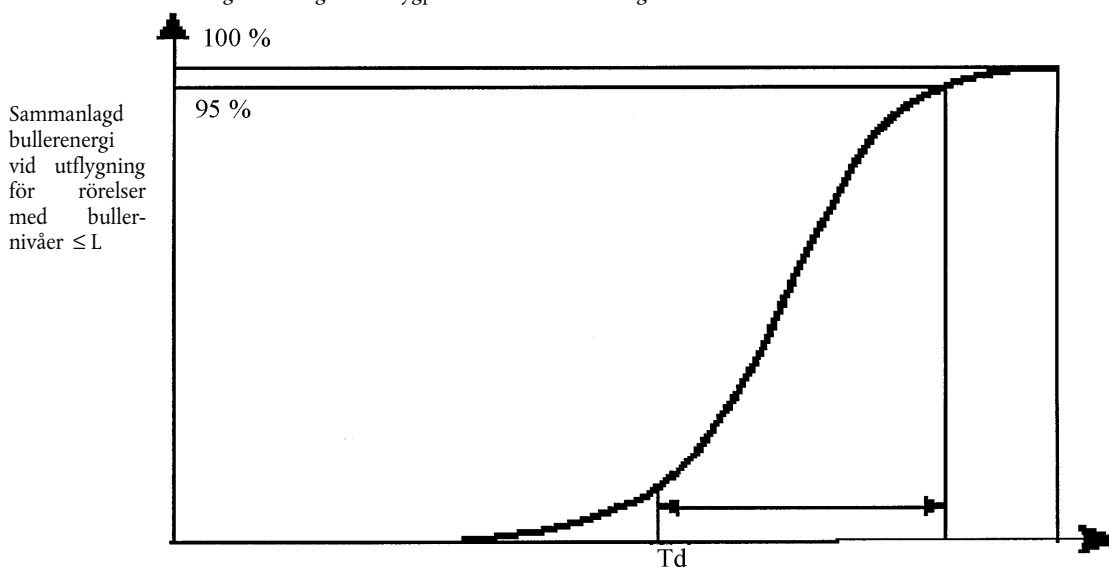
där:

Ca och Cd är bullerenhetsavgifterna vid utflygningar och inflygningar för den berörda flygplatsen. Ca och Cd kan vara lika med noll. De speglar den relativa vikten av buller vid in- och utflygningar för de berörda människorna.

La är den certifierade bullernivån vid inflygning.

$Ld = (Lf + Ll)/2$, Lf och Ll är de certifierade bullernivåerna vid överflygnings- och sidomät punkterna, och

Ta och Td är bullergränserna vid utflygningar och inflygningar som motsvarar kategorier med relativt tysta flygplan för den bestämda flygplatsen. Dessa gränsvärden fastställs på omkring 13 decibel ovanför den övre gränsen vilket motsvarar 95 % av den bullerenergi som avges vid flygplatsen såsom visas i figuren.

**Differentiering av bulleravgifter**

I enlighet med principen om att avgifterna i så hög grad som möjligt skall grundas på de underliggande kostnaderna skall det finnas särskilda bulleravgifter för att finansiera program för att lindra bullerproblemen och andra bulleravgifter skall uppvägas genom negativa bulleravgifter (rabatter) för att de skall vara intäktsneutrala.

Denna intäktsneutralitet skall uppnås separat vid utflygning och vid inflygning. Till exempel så skall bulleravgiften vid utflygning (positiv eller negativ) för flygplanet i vara

$$Ci = Cd \cdot [E di^{-1/N} \cdot \sum E dj]$$

där

Cd är enhetsutgiften vid utflygning vid den bestämda flygplatsen

E di är den relativa bullerenergin vid utflygning för det flygplan som avses, och

N och $\sum dj$ är det beräknade antalet starter och den beräknade samlade bullerenergin vid start under det avsedda året.

Ci kan vara positivt eller negativt.