



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 15.2.2008
KOM(2008) 66 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

Driftsrestriktioner på grund av buller vid EU-flygplatser

(Rapport om tillämpningen av direktiv 2002/30/EG)

1. INLEDNING

Flygbuller har varit en känslig fråga för dem som bor i områden nära flygplatser sedan jetflygplanen blev allmänna under 1960- och 1970-talet. Förvaltningen och industrin strävar ständigt efter att minska det buller som de enskilda luftfartygen genererar, bland annat genom överenskommelser på global nivå (ICAO) om införandet av allt striktare normer – ett förfarande som har lett till utvecklingen av de så kallade kapitel 2, 3 och 4-normerna för flygplan. Som en följd av detta är dagens jetflygplan avsevärt tystare än deras föregångare.

På grundval av den överenskommelse som nåddes i ICAO om att förbjuda äldre och bullrigare kapitel 2-jetflygplan, förbjöds kapitel 2-flygplan helt och hållet i EU från och med april 2002.

ICAO:s råd antog i juni 2001 en ny certifieringsnorm (kapitel 4 i bilaga 16 volym 1 till konventionen angående internationell civil luftfart), genom vilken bullernormer för nya luftfartyg som tas i drift från och med den 1 januari 2006 fastställs, men ingen tidtabell fastställdes för utfasning av kapitel 3-flygplan.

Avsaknaden av en sådan tidtabell ledde till ytterligare påtryckningar för driftsrestriktioner om att begränsa buller på flygplatser. Även om de bullernormer som tillämpas på enskilda luftfartyg har blivit strängare har de högre trafiknivåerna och den ökade regelbundna trafiken vid allt fler flygplatser lett till missnöje bland lokalbefolkningen. Det har därför dykt upp krav på ytterligare driftsrestriktioner på enskilda flygplatser för att begränsa den inverkan som flygbullret har under de känsligaste tidsperioderna (på kvällar, nätter eller helger) eller för att begränsa användningen av äldre mer bullriga luftfartyg som endast uppfyller kapitel 3 med liten marginal.

Den 26 mars 2002 antog gemenskapen direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen¹. Genom direktivet blir det möjligt för medlemsstaterna att införa nya driftsrestriktioner vid flygplatser, särskilt på luftfartyg som uppfyller kapitel 3 med liten marginal, under förutsättning att de gör det i enlighet med strategin för ”god avvägning” som fastställts i ICAO:s generalförsamlings resolutioner A33-7 och A35-5. Samma år antog EU direktiv 2002/49/EG² i vilket det krävs att strategiska bullerkartor och handlingsplaner antas runt större civila flygplatser³ samt i tätbebyggelse med över 100 000 invånare för att förebygga, undvika och minska de skadliga effekterna (inbegripet störningar) på grund av flygtrafikbuller. Kommissionen kommer att lägga fram en separat rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv 2009. År 2006 antog EU en förnyad strategi om hållbar utveckling⁴ som syftar till att ”minska transportbuller både vid källan och genom begränsande åtgärder i syfte att se till att den generella exponeringsnivån leder till minsta möjliga inverkan på människors hälsa”.

I artikel 14 i direktiv 2002/30/EG krävs att kommissionen senast fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft lägger fram en rapport till Europaparlamentet och rådet om

¹ 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, EGT L 85, 28.3.2002, s 40.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/40/EG av den 25 juni 2002 m bedömning och hantering av omgivningsbuller, EGT L 189, 18.7.2002, s. 12

³ 76 flygplatser som utsetts av medlemsstater omfattas för närvarande av direktiv 2002/49/EG.

⁴ Europeiska unionens råd, dokument nr 10117/06, 9.6.2006.

tillämpningen av direktivet. Vidare krävs det att rapporten vid behov ska åtföljas av förslag till ändring av direktivet. Det huvudsakliga syftet med denna rapport är att ange hur väl direktivets mål har uppnåtts och i vilken utsträckning tillämpningen av direktivet har bidragit till detta. Rapporten ska därför innehålla en utvärdering av hur väl direktivet fungerar och därvid särskilt behandla behovet av att ändra definitionen av "luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal" i artikel 2 d (dvs. uppfyller de certifieringsgränser som fastställs i kapitel 3 med en sammanlagd avvikelse på högst 5EPNdB5 – så kallade "minus 5" luftfartyg) för ökad stränghet.

För att sätta denna diskussion i sitt rätta sammanhang utvärderas i denna rapport förändringar i gemenskapens bullermiljö sedan 2002, och för att se i vilken omfattning direktivets regelverk har bidragit till dessa förändringar. Detta kvantitativa och kvalitativa arbete innebär att det behövdes en mer detaljerad genomgång av de åtgärder som redan vidtagits eller planerats på flygplatserna i enlighet med direktivet.

2. GOD AVVÄGNING

I direktivet krävs det att medlemsstaterna "ska göra en god avvägning då de hanterar bullerproblem vid (sina) flygplatser" (artikel 4.1). Med "god avvägning"⁶ avses "avvägning som medlemsstaterna ska göra vid valet av åtgärder bland dem som är tänkbara för att bekämpa buller vid flygplatser inom deras respektive territorier, varvid hänsyn ska 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" (artikel 2 g)).

Direktivet syftar delvis till att ange de omständigheter under vilka medlemsstaterna får införa restriktioner på luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal, i enlighet med ICAO:s riktlinjer och samtidigt bidra till det allmänna målet med att förhindra ett förvärrande av bullermiljön och att begränsa eller minska antalet personer för vilka flygplansbuller utgör en påtaglig olägenhet.

Rättigheten för enskilda flygplatser att begränsa marginella enskilda kapitel 3-operationer i enlighet med ramen för god avvägning godtogs internationellt som svar på klagomålen från en del ICAO-medlemmar med avseende på förordning (EG) nr 925/1999 ("hushkit"-förordningen). I den förordningen förbjöds "omcertifierade" luftfartyg, som är definierade som luftfartyg som uppfyller kapitel 3 endast genom s.k. hushkits. Förordningen upphävdes när direktivet trädde i kraft eftersom direktivet gjorde det möjligt för medlemsstater att förbjuda luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal på enskilda flygplatser.

⁵ Effective Perceived Noise i decibel.

⁶ Se artikel 2 g i direktiv 2002/30/EG.

⁷ 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, del ii, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje utgåvan (juli 1993), EGT L 115, 4.5.1999, s.1.

3. TOLKNING AV DIREKTIVET

På grundval av svaren från 52 flygplatser⁸ är det tydligt att inte alla flygplatser tolkar bestämmelserna i direktivet på samma sätt.

De skyldigheter som lagts på flygplatserna verkar vara ganska tydliga: om myndigheterna söker införa nya driftsrestriktioner på civila jetmotordrivna underljudsflygplan efter den 28 mars 2002 krävs det i direktivet att de gör det enligt strategin för god avvägning, och att de begränsar restriktionerna till vad som är nödvändigt. Dessutom måste medlemsstater som inför restriktioner följa vissa förfaranden avseende meddelande om införande, bedömning och genomförande. Under detta förfarande måste den planerade effekten av restriktionerna kvantifieras.

När det gäller vad som är tillåtet eller förbjudet enligt direktivet verkar det finnas två oklarheter:

- 1) En del flygplatser anser att det är svårt att peka på vad som har uppnåtts genom direktivet i sig eftersom mycket av vad som tillåts enligt direktivet tilläts ändå enligt den nationella lagstiftningen och många restriktioner infördes av medlemsstaterna före 2002.
- 2) Andra flygplatser anser att direktivet inte uttryckligen förbjuder någon särskild form av restriktion.

⁸ Intervjuer med flygplatser som utförts av MPD Consultants för Europeiska kommissionen.

4. KONSEKVENSER AV DIREKTIVET

De flesta flygplatsoperatörer angav att direktivet inte hade inverkat direkt på bullerbekämpningen vid deras flygplats. En del flygplatser angav att direktivet möjliggör vad som redan var möjligt enligt den nationella lagstiftningen. Detta gäller särskilt för de tyska och brittiska flygplatserna. En tysk flygplats angav också att även om direktivet möjliggör restriktioner på kapitel 3-luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal, förhindrar en del bilaterala lufttrafikavtal införandet av sådana åtgärder.

Flera flygplatser sade att direktivet gjorde att bullerbekämpningen vid flygplatsen blev mer betungande på grund av kraven i bilaga II till direktivet. Enligt den krävs ett samråd och en beräkning av kostnadseffektivitet eller kostnadsnytta av alternativa åtgärder för att minska bullret kring flygplatsen.

Två flygplatser oroade sig för att flygbolagen skulle stämma dem om åtgärder infördes och hävda att man inte till fullo hade efterlevt kraven i bilaga II.

En del flygplatser angav att även om direktivet inte hade något direkt inflytande på bullerbekämpningen hade det av följande skäl indirekt ändå bidragit:

- Direktivet hade fungerat som en användbar checklista för att framhäva vilka åtgärder som finns tillgängliga.
- Direktivets betoning på att enskilda flygplatser kan agera underlättade införandet av begränsningar.
- Direktivet bidrog till att skapa förtroende mellan de berörda parterna.
- Direktivet har skapat lika konkurrensvillkor.
- Direktivet har också ökat medvetenheten om möjliga åtgärder och goda metoder bland mellanstora och små flygplatser (som inte omfattas av direktivet).

Ett av direktivets syften var att möjliggöra bullerbekämpning kring flygplatser med särskilda bullerproblem. Om flygplatserna hade sådana problem kan delvis ha berott på vilka åtgärder som redan var tillåtna enligt den nationella lagstiftningen. Länder som redan hade nationell lagstiftning som gjorde det möjligt för flygplatser att bekämpa buller har troligen tillämpat direktivet i mindre utsträckning än de som inte hade någon sådan lagstiftning. Vid de flygplatser där den nationella lagstiftningen inte var effektiv kan direktivet emellertid ha bidragit till bullerbekämpningen.

5. INFÖRDA RESTRIKTIONER

Nedan beskrivs restriktioner för kapitel 3- luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal, på grundval av en sammanlagd avvikelse (enligt definitionen i direktivet) på 5 dB(A), nedan kallade minus 5-luftfartyg, restriktioner för flygplan med en sammanlagd avvikelse på 8 dB(A) eller mer, restriktioner nattetid och användningen av bullerkvoter samt vilka effekter dessa olika restriktioner kan få för trafiken. De olika åtgärder som införts kan i

viss utsträckning överlappa varandra, eftersom det inte alltid är möjligt att göra en tydlig uppdelning.

5.1. INFÖRDA RESTRIKTIONER: ”MINUS 5”

Enbart två flygplatser har infört trafikförbud för minus 5-luftfartyg.

Endast fyra flygplatser sade sig ha infört restriktioner under vissa tider⁹ för driften av minus 5-luftfartyg enligt direktivet. De beskrev restriktionerna som omfattade följande:

- Tre flygplatser införde nattliga förbud för minus 5-luftfartyg.
- En flygplats förbjöd minus 5-luftfartyg på nya sträckor (en sorts nyregistreringsförbud, eventuellt som föregångare till ett trafikförbud).

Av de flygplatser som inte har infört sådana förbud eller restriktioner är det emellertid fler än tio som antingen definitivt räknar med, har övervägt eller håller på att överväga att göra det eller som anger att de kanske skulle göra det under vissa omständigheter. Det finns också två specialfall (två närflygplatser).

Av de flygplatser som definitivt räknar med att införa sådana åtgärder tror en med att ett totalt förbud för minus 5-luftfartyg ”snart”¹⁰ kommer att ersätta ett förbud för luftfartyg utrustade med hushkits som infördes innan direktivet kom till. En (EES) flygplats kommer på grundval av nationell lagstiftning från tiden före direktivet att från 2008 förbjuda drift av minus 5-luftfartyg på nätterna.

- En flygplats hade övervägt ett förbud för minus 5-luftfartyg men lät frågan falla när en större operatör av en luftfartygstyp som uppfyller bullernormer med liten marginal övergick till andra luftfartyg och förbudet således blev överflödigt.
- Tre flygplatser överväger restriktioner för minus 5-luftfartyg inom ramen för deras planer för bullerbekämpning.
- Två flygplatser menade att de kanske skulle vara tvungna att införa restriktioner på minus 5-luftfartyg om de lokala myndigheterna införde verksamhetsrestriktioner som ett ”pris” för planerad utbredning av start- och landningsbanor.
- Två flygplatser angav att de ”kanske” skulle införa restriktioner för minus 5-luftfartyg utan att specificera några villkor.
- Två närflygplatser tillåter luftfartyg på grundval av lokalt uppmätta bullernivåer för att tillgodose lokala krav när det gäller fysisk planering. Dessa begränsar driften av flygplatsen i form av absoluta (snarare än certifierade) bullernivåer.

⁹ Enligt artikel 6.1 i direktivet är det tillåtet att införa ”flygrestriktioner under vissa tider” för ospecificerade luftfartygstyper som en del av den föredragna åtgärdshierarkin inom ramen för principerna för god bulleravvägning. Detta föregår den sista möjliga åtgärden, nämligen ett förbud för kapitel 3-luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal.

¹⁰ Den här flygplatsen angav också att en strängare definition av ”med liten marginal” (dvs. minus 8) inte skulle vara mer restriktiv eftersom de gällande bullerkvoterna för nattflygningar redan är striktare.

Detta är ett exempel på frågan om direktivet är förenligt med lagstiftningen för fysisk planering i en del medlemsstater.

När det gäller nedanstående flygplatser har medlemsstaterna meddelat att de tillämpar direktivets bestämmelser.

Minus 5-luftfartyg får inte utföra några nattflygningar i Paris och kommer från och med 2008 också att vara förbjudna på dagtid. Detta utgör en del av målsättningen att begränsa de totala bullerstörningarna till 1999–2001 års nivåer.

På flygplatserna i London har en ny ordning för nattflygningar införts som omfattar perioden 2006–2012.

Vid Madrid-Barajas infördes efter sommaren 2006 ett antal nya restriktioner, till exempel det gradvisa avskaffandet av minus 5-luftfartyg emellan 2007 och 2012 och restriktioner för nattflygningar.

De övriga flygplatserna har meddelat att inga restriktioner har införts (eller planeras) när det gäller minus 5-luftfartyg inom ramen för direktivet.

En flygplats angav att en bättre harmonisering mellan flygplatserna när det gäller definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal skulle leda till större tydlighet.

5.2 INFÖRDA RESTRIKTIONER: MINUS 8 ELLER MER

Några få flygplatser har infört eller överväger att införa restriktioner som går längre än minus 5 dB(A). Endast en flygplats har redan infört restriktioner avseende minus 8-luftfartyg och tre andra planerar att införa ett förbud för dessa luftfartyg.

- En flygplats har sedan 2003 ett förbud för nattflygningar med minus 8-luftfartyg.
- En (när)flygplats har förklarat att den planerar att senast 2010 enbart tillåta luftfartyg enligt kapitel 4.
- En annan närflygplats angav att alla framtida förbud för nattflygningar ska baseras på kapitel 4.
- En flygplats förklarade att den hade för avsikt att senast 2008 förbjuda minus 8-luftfartyg om de inte redan har försvunnit genom spontant utbyte av material eller frivilligt samarbete.

5.3. INFÖRDA RESTRIKTIONER: NATT

Bullerrelaterade driftsrestriktioner¹¹ under vissa tider är inte nödvändigtvis riktade mot luftfartyg som i viss utsträckning är i överensstämmelse med kapitel 3. Inte desto mindre omfattas även sådana allmänna åtgärder av direktivet i så mån att det krävs en formell bedömning innan de införs.

¹¹ Enligt definitionen i artikel 2 e i direktiv 2002/30/EG.

Fyra flygplatser som svarade (av vilka tre är närflygplatser¹²) är stängda på natten. Det är känt att en flygplats som inte svarade har restriktioner när det gäller nattflygningar. Dessutom är ett antal flygplatser stängda under delar av natten. Sju flygplatser har förbjudit kapitel 3-luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal under natten, varav en har förbjudit minus 8-luftfartyg som uppfyller bullernormerna enligt kapitel 3 med liten marginal. Dessutom tillåter flera tyska flygplatser enbart luftfartyg från den s.k. bonuslistan¹³. Ett ganska stort antal flygplatser tillämpar ett system med bullerkvoter för nattflygningar, medan andra istället använder sig av begränsningar när det gäller antalet nattliga flygningar. Ungefär 20 flygplatser angav att de inte har några särskilda restriktioner på natten med undantag av möjligheten att stänga en viss start- eller landningsbana.

5.4. BULLERKVOTER PÅ FLYGPLATSER

Jämte restriktionerna för luftfartyg som uppfyller normerna med liten marginal eller en (delvis) stängning på natten, kan även tillämpningen av bullerkvoter ses som en restriktion.

Bullerkvoter begränsar inte direkt användningen av ett visst luftfartyg, i motsats till restriktioner på nattflygningar och luftfartyg som uppfyller normerna med liten marginal, men begränsar tillträdet för hela flottan. Bullerkvoter begränsar den sammanlagda bullernivån under en viss tidsperiod, till exempel en säsong eller ett år. De kan därför mer ses som driftsrestriktioner för flygplatsen än för flygbolagen.

Å andra sidan begränsar bullerkvoter tillträdet för civila jetmotordrivna underljudsflygplan till en flygplats. Även om direktivet också omfattar bullerkvoter är detta inte helt klart för alla berörda parter.

Användningen av bullerkvoter föredras på många flygplatser framför driftsrestriktioner för vissa luftfartyg. I synnerhet i Förenade kungariket tillämpas bullerkvoter på många flygplatser.

6. EFFEKTERNA AV BULLERRESTRIKTIONER

En del flygplatser kommenterade följderna av de driftsrestriktioner som införts.

När det gäller riskerna för omlokalisering menade en flygplats att med tanke på dess strategiska läge i kombination med dess höga andel punkt-till-punkt-trafik fanns det inga risker att operatörerna omlokaliserade sin verksamhet. Å andra sidan angav en annan flygplats att den bara skulle överväga ett förbud för kapitel 3-luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal om förbudet var obligatoriskt och tillämpades på alla flygplatser i EU.

I de flesta fallen ansåg flygplatserna att flygbolagen hade reagerat genom att använda mindre bullriga luftfartyg och lägga om flygningar från natt till dag när det rörde sig om restriktioner under vissa tider.

¹² Enligt förteckningen i bilaga I till direktiv 2002/30/EG.

¹³ En förteckning som upprättats av det tyska federala transportministeriet och som gör en ytterligare klassificering av luftfartyg enligt kapitel 3. Luftfartyg i denna förteckning har en fördel i förhållande till luftfartyg som inte är med i förteckningen, t.ex. färre flygrestriktioner eller lägre start- och landningsavgifter.

Endast en flygplats angav att de restriktioner som införts hade resulterat i färre flygningar och sämre turtäthet.

I detta hänseende bör det påpekas att de restriktioner som införts i praktiken inte alltid är faktiska restriktioner. En flygplats hade i förebyggande syfte infört restriktioner för kapitel 3-luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal för att visa det lokala samhället att man verkar för att bekämpa bullret och för att hindra potentiella operatörer att använda sådana luftfartyg. På en annan flygplats uppgår den faktiska bullernivån till mindre än hälften av bullerkvoterna. Å andra sidan finns det också flygplatser som lättar på sina miljöbegränsningar så snart dessa börjar få effekter.

7. SEKTORN FÖR LUFTFARTYGSOPERATÖRER

Sektorn för luftfartygsoperatörer anser att direktivet ser till att flygplatserna inte direkt tar sin tillflykt till driftsrestriktioner och det garanterar dessutom en rimlig tidsperiod för införandet av restriktioner och en ordentlig bedömning av kostnader och nytta av sådana restriktioner.

En del sorters operatörer verkade anse att restriktionerna i direktivet rörande luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal nästan är irrelevanta för dem, eftersom de redan på ”naturlig väg” har bytt ut sina luftfartyg till följd av de ekonomiska kraven i branschen. Deras flotta består följaktligen redan av luftfartyg enligt kapitel 4. Andra delar av branschen skulle föredra att i så stor utsträckning som möjligt skyddas för begränsningar i direktivet så att ett byte av luftfartsflottan kunde ske på naturlig väg.

Branschen för expressfraktföretag betonade för kommissionen att de skulle vilja att det görs en översyn av direktivet för att lösa vissa problem när det gäller definition och tolkning och för att fördjupa och förtydliga det skydd de anser sig ha enligt direktivet. De anser att restriktioner – inbegripet restriktioner under vissa tider – för luftfartyg enligt kapitel 4 uttryckligen måste förbjudas (jämför artikel 6.2 avseende närliggande flygplatser) eftersom de anser att till exempel driftsrestriktioner eller straffavgifter baserade på bullernivåer på ett effektivt sätt skulle kunna förbjuda eller begränsa driften av luftfartyg som uppfyller normerna enligt kapitel 4 på natten. De ser driftsrestriktioner (t.ex. fastställande av gränsvärden för buller som kontrolleras och preferensbanor) som en potentiell ”gråzon” som behöver förtydligas för att undvika kringgående av kravet i artikel 4.4 att basera begränsningar på den certifierade bullernivån och för att förbjuda restriktioner som i sak är diskriminerade även om de inte är utformade för att vara det.

8. LOKALA OCH REGIONALA MYNDIGHETER

Mot bakgrund av utvärderingsförfarandet av direktivet har lokala och regionala myndigheter liksom ett antal föreningar lagt fram rekommendationer¹⁴. I allmänhet går dessa rekommendationer mycket längre än de driftsrestriktioner som föreslås i direktivet.

När det gäller organisationen av flygplatser och nattflygningar rekommenderas framför allt följande:

¹⁴ Se t.ex. http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf

- När flygsträckorna fastställs bör man ta större hänsyn till befolkningstäthet och i största möjliga utsträckning tillämpa driftsförfaranden med låg bullernivå som t.ex. kontinuerlig sjunkprofil (continuous descent approach).
- Större hänsyn bör tas till Världshälsoorganisationens bullernormer¹⁵.
- Det bör införas ersättning till de mest utsatta invånarna.
- Hänsyn bör tas till lokala grupperingars önskemål och förväntningar genom bättre information, allmänhetens deltagande och medling.

De drar slutsatsen att även om problemen till följd av buller från nattflygningar kan skilja sig åt från en europeisk flygplats till en annan, måste riktade förbud och driftsrestriktioner utgöra grunden i de nationella strategierna och EU:s strategier för att förhindra sömnstörningar för de invånare som bor under flygvägarna.

Man påpekar också vikten av att undvika tätortsförfall vilken ibland blir följd lokalt när en flygplats växer, och rekommenderar att den ekonomiska utvecklingen av städers ytterområden inte skiljs från den sociala utvecklingen av dessa områden. Detta innebär att man måste gå längre än att se de positiva ekonomiska effekterna som en kompensation för buller och luftföroreningar – man måste finna vägar för att undvika den ökade fattigdom som ibland blir följd när en flygplats växer.

9. LUFTFARTYG SOM MED LITEN MARGINAL UPPFYLLER BULLERNORMER I FLOTTOR

Det totala antalet luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal som trafikerar flygplatser i gemenskapen är relativt litet.

Det är dessutom inte troligt att kortdistansluftfartyg som uppfyller bullernormerna med liten marginal använder sig av europeiska flygplatser (även om de kan komma från gemenskapen eller Europas grannländer). En del företag använder luftfartyg som är registrerade i utlandet för sin verksamhet i Europa.

För att kunna sätta det relativt lilla antalet luftfartyg som uppfyller bullernormerna med liten marginal i sitt sammanhang, är det lämpligt att se till antalet generiska luftfartygstyper som kan anses uppfylla bullernormerna med liten marginal (tabell 1).

Tabell 1: Andelen kapitel 3-jetflygplan

¹⁵ Se kommande riktlinjer om nattbuller på: http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1

Marginality :	Chapter 3 Identified Jet Aircraft						Total Jet Fleets (all types)
	-0 to -5	-5 to -8	-8 to -10	-0 to -10 not further allocable	Total Chapter 3 Aeroplanes	* Unidentified	
EC, EEA & Switzerland	49 1.0%	151 3.2%	245 5.2%	107 2.3%	552 11.8%	72 1.5%	4,676 100.0%
Europe	376 6.1%	219 3.6%	312 5.1%	135 2.2%	1042 17.0%	498 8.1%	6,143 100.0%
World	1201 5.6%	671 3.1%	1460 6.8%	806 3.8%	4138 19.4%	1132 5.3%	21,345 100.0%

* Unidentified aeroplanes of types identified as including significant numbers of Chapter 3 aircraft.

Source : Consultants' analysis of JP Airline Fleets and DGAC & EASA databases.

Det framgår av analysen att de luftfartyg som inte uppfyller kapitel 4 bara utgör en relativt liten del av hela den flotta som använder sig av flygplatser i EU.

Av dessa siffror framgår att även om alla luftfartyg med en sammanlagd avvikelse från normerna i kapitel 3 som är mindre än 10 dB inte längre tilläts skulle detta enbart påverka en relativt liten andel av det totala antalet landningar och starter.

10. UPPSKATTNING AV ANTALET INVÅNARE SOM UTSÄTTS FÖR BULLER

Tabell 2 visar för åren 2010 och 2015 tre alternativa scenarier för utfasningar av luftfartyg som med liten marginal uppfyller bullernormer jämte referensscenariot för dessa två år, enligt följande:

- Referensscenario – Ingen förändring av direktivet och flygplatsernas tolkning och tillämpning av detta, och ingen förändring av flottans sammanställning.
- Scenario 1 – utfasning av luftfartyg i grupp 1 – reell utfasning av kapitel 3-luftfartyg på gemenskapens flygplatser i enlighet med direktivet, dvs. som uppfyller certifieringsgränserna enligt kapitel 3 med en sammanlagd avvikelse på högst 5 dB(A).
- Scenario 2– utfasning av luftfartyg i grupp 1 och 2 – reell utfasning av luftfartyg som uppfyller certifieringsgränserna enligt kapitel 3 med en sammanlagd avvikelse på högst 8 dB(A).
- Scenario 3 – utfasning av luftfartyg i grupp 2 och 3 – reell utfasning av luftfartyg som uppfyller certifieringsgränserna enligt kapitel 3 med en sammanlagd avvikelse på högst 10 dB(A), dvs. endast verksamhet enligt kapitel 4 tilläts.

Tabell 2: Uppskattning av det sammanlagda antalet invånare som utsätts för buller vid gemenskapens flygplatser

	Totalt antal invånare inom Lden ¹⁶ 55 dB (i miljoner)	Totalt antal invånare inom Lnight ¹⁷ 45 dB (i miljoner)	Anmärkning
2002	2,2	2,7	
2006	2,2	3,0	Mellan 2002 och 2006 ökar invånarantalet inom Lden 55 dB med mindre än 0,1 miljoner
2010 Referensscenario	2,4	3,2	Mellan 2006 och 2010 ökar invånarantalet inom Lden 55 dB med 10 %
2010 Scenario 1	2,3	3,1	Invånarantalet inom Lden minskar med 4 % i jämförelse med referensscenariot Invånarantalet inom Lnight minskar med 2 % i jämförelse med referensscenariot
2010 Scenario 2	2,3	3,1	Invånarantalet inom Lden minskar med 5 % i jämförelse med referensscenariot Invånarantalet inom Lnight minskar med 3 % i jämförelse med referensscenariot
2010 Scenario 3	2,3	3,1	Invånarantalet inom Lden minskar med 6 % i jämförelse med referensscenariot Invånarantalet inom Lnight minskar med 4 % i jämförelse med referensscenariot
2015 Referensscenario	2,7	3,2	Mellan 2010 och 2015 ökar invånarantalet inom Lden 55 dB med 9 %
2015 Scenario 1	2,6	3,2	Invånarantalet inom Lden minskar med 4 % i jämförelse med referensscenariot Invånarantalet inom Lnight minskar med

¹⁶ Lden är ett mått för medelljudsnivån under dag, kväll och natt (en 24-timmarsperiod).

¹⁷ Lnight är ett mått för medelljudsnivån under natten.

			2 % i jämförelse med referensscenariot
2015 Scenario 2	2,6	3,2	Invånarantalet inom Lden minskar med 4 % i jämförelse med referensscenariot Invånarantalet inom Ln _{night} minskar med 2 % i jämförelse med referensscenariot
2015 Scenario 3	2,5	3,1	Invånarantalet inom Lden minskar med 5 % i jämförelse med referensscenariot Invånarantalet inom Ln _{ight} minskar med 3 % i jämförelse med referensscenariot

Det går att dra följande allmänna slutsatser:

- I referensscenariot utökades bullerkartornas konturer väldigt lite mellan 2002 och 2006.
- I referensscenariot förväntas bullerkartornas konturer utökas mellan 2006 och 2010 det sammanlagda antalet invånare som utsätts för buller öka med 8–10 % under samma period.
- I referensscenariot förväntas bullerkartornas konturer utökas mellan 2010 och 2015 och det sammanlagda antalet invånare som utsätts för buller inom Lden 55dB förväntas öka med ungefär 9 % och antalet invånare inom Ln_{ight} 45dB med omkring 2 % (en lägre ökning till följd av restriktionerna på nattflygningar).
- Invånarantalet inom Ln_{ight} 45dB områden är 25–30 % större än inom Lden 55dB.
- Scenario 1 innebär små förbättringar: en minskning av invånarantalet med omkring 4 % för Lden 55 dB och 2 % för Ln_{ight} 45dB.
- Scenario 2 innebär ungefär samma förbättringar som scenario 1 – en minskning av invånarantalet med omkring 4–5 % för Lden 55 dB och 2-3 % för Ln_{ight} 45dB.
- Scenario 3 innebär ungefär samma förbättringar som scenario 2 – en minskning av invånarantalet med omkring 4–5 % för Lden 55 dB och 3–4 % för Ln_{ight} 45dB.

Siffrorna i tabell 2 visar de övergripande effekterna av bullerexponering från luftfartyg som med liten marginal uppfyller bullernormerna på flygplatser i gemenskapen. De ger ingen exakt uppskattning av antalet invånare som utsätts för buller. De flesta flygplatser angav att de antingen redan hade gjort bullerkartor för Lden och Ln_{ight} och uppskattningar av antalet invånare som utsätts, eller att de höll på med det eller hade planerat att göra det senare under året. Enligt kraven i direktiv 2002/49/EG bör dessa bullerkartor meddelas kommissionen senast i december 2007. Dessa harmoniserade bullerkartor bör kunna ge mer detaljerade uppgifter och mer exakta uppskattningar av det berörda invånarantalet än vad som har varit möjligt för någon flygplats i samband med den här rapporten.

En mer ingående analys av utvecklingen när det gäller buller vid fem flygplatser i EU (Amsterdam, Lissabon, Glasgow, Toulouse och Warszawa)¹⁸ visar att utvecklingen kan skilja sig åt från en flygplats till en annan. Av de fem fallstudierna framgår följande:

- Alla flygplatserna visar växande bullerområden om man utgår från en oförändrad flottsammantällning. Tillväxten är 5–15 % för de kommande fyra åren (2006–2010) och 18–24 % för 2006–2015.
- Även om alla kapitel 3- luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal skulle bytas ut, beräknas Lden 55-området/konturerna växa med mellan 13 och 20 % fram till 2015. Tillväxten för Lnight 45-området/konturerna ligger i ett sådant scenario på mellan 14 och 22 %.
- För alla flygplatserna liknar utvecklingen för Lden 55-området mycket utvecklingen för Lnight 45-området på samma flygplats. Detta bekräftar att det ökande bullret nattetid ligger bakom ökningen av det totala bullret (Lden).
- Genom att byta ut alla kapitel 3-luftfartyg mot kapitel 4-luftfartyg skulle Lden 55-området minska med ungefär 4,5–6,5 procentenheter.
- Effekterna av att byta ut alla kapitel 3-luftfartyg mot kapitel 4-luftfartyg på Lnight 45-området skiljer sig kraftigt åt mellan de olika flygplatserna i fallstudien.
- Resultaten varierar mellan en minskad tillväxt på 1,5–7,0 procentenheter, beroende på vilket system för nattflygningar som tillämpas för närvarande.
- Skillnaden i bullerområde om man ersätter alla flygplan med en avvikelse på < 5 dB med krav enligt kapitel 3, och om man ersätter alla flygplan med en avvikelse på < 8 dB, är mindre än en halv procentandel.

Dessa fallstudier bekräftar alltså att bullerområdena särskilt nattetid kan väntas växa betydligt, medan den naturliga förnyelsen av flygplansparken minskar uppskattningarna. Om parken endast skulle bestå av flygplan enligt kapitel 4 skulle detta minska tillväxten av bullerområden betydligt vid vissa flygplatser, mot bakgrund av deras specifika lokala situation.

11. SLUTSATSER

- Direktivet inför en harmoniserad struktur för ett avvägt tillvägagångssätt och har varit till nytta för att garantera att alla intressen beaktas när restriktioner övervägs.
- Det har emellertid endast använts vid ett begränsat antal flygplatser. Vissa berörda parter anser att det är för otydligt och vissa medlemsstater hade redan liknande bestämmelser i sin lagstiftning innan direktivet trädde i kraft.
- Direktivets effekter för flygplan som marginellt uppfyller kraven är dessutom begränsade eftersom det finns relativt få sådana flygplan på grund av deras naturliga utfasning.

¹⁸ MPD Study of Aircraft Noise (2007)

- Allmänt sett har antalet personer som påverkas av buller, särskilt nattetid, ökat sedan direktivet trädde i kraft, på grund av att antalet flygningar har ökat, och trots att restriktioner under vissa tider nu kan införas.
- Vi förutsäger att antalet personer som påverkas av buller kommer att fortsätta att öka, även om situationen kan variera mellan flygplatser.
- Därför har kommissionen för avsikt att undersöka hur bestämmelserna i direktiv 2002/30/EG kan förtydligas och dess räckvidd utökas.
- Man kommer också att undersöka om det behövs ändringar av det nuvarande direktivet, t.ex. av definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal. Därvid kommer man att beakta resultaten av de uppskattningar som beskrivits ovan, och som tyder på att ökningen av antalet personer som påverkas av buller kan minskas genom en strängare definition av luftfartyg som uppfyller bullernormer med liten marginal.
- År 2009 kommer kommissionen att se över genomförandet av direktiv 2002/49/EG avseende bedömning och hantering av omgivningsbuller kring flygplatser, och lägga fram en rapport inför Europaparlamentet och rådet.

Kommissionen ser fram emot de berörda parternas reaktioner under de kommande tre månaderna, och har för avsikt att ta med dem i den planerade granskningen av direktivet.