

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 598/2014**av den 16 april 2014****om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Ett centralt mål för den gemensamma transportpolitiken är hållbar utveckling. Detta kräver ett samordnat tillvägagångssätt som syftar till både välfungerande transportsystem i unionen och till skydd av miljön.
- (2) För en hållbar utveckling av luftfarten krävs att åtgärder införs med målet att minska bullerstörningar från luftfartyg vid unionens flygplatser. Dessa åtgärder bör förbättra bullermiljön kring unionens flygplatser för att bevara eller förbättra livskvaliteten för medborgare i grannskapet och främja samstämmighet mellan luftfartssamhet och bostadsområden, särskilt vad beträffar nattflygningar.
- (3) I Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) resolution A33/7 införs begreppet välvägd strategi för bullerhantering (nedan kallad *den välvägd strategi*) och fastslås en enhetlig metod för att hantera buller från luftfartyg. Den välvägd strategi bör även fortsättningsvis utgöra grunden för bullerregleringar för luftfarten som global industri. Den välvägd strategi tar hänsyn till, men föregriper inte, värdet av relevanta rättsliga skyldigheter, befintliga avtal, nuvarande lagstiftning och etablerad politik. Införlivandet av de internationella reglerna i den välvägd strategi i denna förordning bör avsevärt minska risken för internationella tvister när flygbolag från tredjeländer påverkas av bullerrelaterade driftsrestriktioner.
- (4) Efter det att de bullrigaste luftfartygen tagits ur trafik enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG ⁽⁴⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG ⁽⁵⁾, krävs en uppdatering av hur driftsrestriktioner kan användas för att myndigheter ska ges möjlighet att hantera de bullrigaste luftfartygen och förbättra bullermiljön kring unionens flygplatser inom den internationella ramen för den välvägd strategi.

⁽¹⁾ EUT C 181, 21.6.2012, s. 173.

⁽²⁾ EUT C 277, 13.9.2012, s. 110.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 december 2012 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 24 mars 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT). Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 april 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988) (EUT L 374, 27.12.2006, s. 1).

- (5) I kommissionens rapport av den 15 februari 2008 med titeln *Driftsrestriktioner på grund av buller vid EU-flygplatser* framhölls behovet av att i direktiv 2002/30/EG förtydliga ansvarsfördelningen och berörda parter exakta rättigheter och skyldigheter under bulleranalysen för att garantera att kostnadseffektiva åtgärder vidtas så att målen om minskat buller uppnås för varje flygplats.
- (6) Medlemsstaternas införande av driftsrestriktioner vid unionens flygplatser från fall till fall kan, även om kapaciteten därmed begränsas, bidra till att förbättra bullermiljön kring flygplatser. Det finns emellertid risk för konkurrensstörningar eller att effektiviteten i unionens luftfartsnätverk försämras på grund av ineffektivt utnyttjande av den befintliga kapaciteten. Eftersom det specifika bullerminskingsmålet i denna förordning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare kan uppnås bättre på unionsnivå genom harmoniserade regler om införandet av driftsrestriktioner som en del av bullerhanteringen kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det målet. I denna harmoniserade metod anges inte kvalitativa mål för buller, som även fortsättningsvis anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG ⁽¹⁾, andra relevanta unionsregler eller enskilda medlemsstaters nationella lagstiftning, och den ska inte påverka det konkreta valet av åtgärder.
- (7) Denna förordning bör endast tillämpas på medlemsstater där det finns en flygplats med över 50 000 civila flygrörelser per kalenderår och när man överväger att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid en sådan flygplats.
- (8) Denna förordning bör tillämpas på luftfartyg som används i civil luftfart. Den bör inte tillämpas på sådana luftfartyg som militära luftfartyg och luftfartyg som används för tull-, polis- och brandbekämpningsverksamhet. Dessutom bör diverse verksamhet av exceptionell karaktär, såsom flygningar som görs av brådskande humanitära skäl, eller för sök- och räddningsinsatser i nödsituationer, för att ge medicinsk hjälp och för katastrofhjälp undantas från denna förordnings tillämpningsområde.
- (9) Bulleranalyser bör utföras regelbundet i enlighet med direktiv 2002/49/EG, men sådana analyser bör enbart leda till ytterligare bullerreducerande åtgärder i de fall där den nuvarande kombinationen av sådana åtgärder inte uppnår målen om minskat buller, varvid hänsyn bör tas till den förväntade flygplatsutvecklingen. För flygplatser där ett bullerproblem har identifierats bör ytterligare bullerreducerande åtgärder identifieras i överensstämmelse med den välavvägda strategin. För att säkerställa en omfattande tillämpning av den välavvägda strategin i hela unionen rekommenderas det att den tillämpas närhelst den enskilda berörda medlemsstaten finner detta ändamålsenligt, även utanför denna förordnings tillämpningsområde. Bullerrelaterade driftsrestriktioner bör endast införas i de fall målen om minskat buller inte kan uppnås genom andra åtgärder i den välavvägda strategin.
- (10) En kostnads-nyttoanalys visar de totala ekonomiska effekterna genom att jämföra alla kostnader med nyttan, men en kostnads-effektivitetsanalys fokuserar på att uppnå ett visst mål på det mest kostnadseffektiva sättet, vilket enbart kräver en jämförelse av kostnaderna. Denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att använda sig av en kostnads-nyttoanalys när så är lämpligt.
- (11) Med tanke på hälsoaspekternas betydelse i samband med bullerproblem, är det viktigt att dessa aspekter beaktas på ett konsekvent sätt vid alla flygplatser när man beslutar om målen om minskat buller, varvid hänsyn bör tas till förekomsten av gemensamma unionsregler på detta område. Därför bör hälsoaspekterna analyseras i enlighet med unionslagstiftning om utvärdering av verkan av buller.
- (12) Bulleranalyser bör grundas på objektiva och mätbara kriterier som är gemensamma för alla medlemsstater och bör bygga på befintlig och tillgänglig information, t.ex. information som härrör från genomförandet av direktiv 2002/49/EG. Medlemsstaterna bör se till att sådan information är tillförlitlig, samlas in på ett öppet sätt och är tillgänglig för behöriga myndigheter och intressenter. Behöriga myndigheter bör inrätta nödvändiga övervakningsverktyg.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (13) Den behöriga myndighet som ansvarar för antagandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner bör vara oberoende av alla organisationer som arbetar med flygplatsens drift, lufttransport eller flygtrafiktjänster, eller som företräder sådana intressen eller de personers intressen som är bosatta i närheten av flygplatsen. Detta bör inte ses som ett krav på att medlemsstaterna ska ändra sina administrativa strukturer eller sina beslutsförfaranden.
- (14) Medlemsstaterna har beslutat om bullerrelaterade driftsrestriktioner i enlighet med nationell lagstiftning baserad på nationellt godkända bullermetoder, som kanske ännu inte är helt konsekventa i förhållande till den metod som beskrivs i den officiella Europeiska civila luftfartskonferensens rapportdokument 29 med titeln *Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports* (ECAC:s dok. 29) och kanske inte heller använder internationellt erkänd information om luftfartygs bullerprestanda. En bullerrelaterad driftsrestriktions effektivitet och ändamålsenlighet bör emellertid bedömas i enlighet med de metoder som föreskrivs i ECAC:s dok. 29 och den välvägdade strategin. Medlemsstaterna bör därför anpassa sina analyser av driftsrestriktioner i den nationella lagstiftningen så att de fullständigt stämmer överens med ECAC:s dok. 29.
- (15) En ny och bredare definition av driftsrestriktioner än den i direktiv 2002/30/EG bör införas i syfte att underlätta genomförandet av ny teknik och ny operativ kapacitet i luftfartygen och markutrustningen. Dess tillämpning bör inte leda till försening i genomförandet av operativa åtgärder som omedelbart skulle kunna minska bullereffekterna utan att i väsentlig utsträckning påverka en flygplats operativa kapacitet. En sådan åtgärd bör därför inte anses vara en ny driftsrestriktion.
- (16) Centralisering av information om buller skulle avsevärt minska den administrativa bördan för både luftfartygsoperatörer och flygplatsoperatörer. Sådan information finns och förvaltas för närvarande på varje flygplats för sig. Dessa data behöver bli tillgängliga för luftfartygsoperatörer och flygplatsoperatörer i driftssyfte. Det är viktigt att använda Europeiska byrån för luftfartssäkerhets (nedan kallad *byrån*) databank om bullerprestandacertifiering som ett valideringsverktyg tillsammans med data från Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) om enskilda flygningar. Sådana data begärs redan systematiskt för central flödeshantering, men de finns för närvarande inte tillgängliga för kommissionen eller byrån och behöver specificeras för tillämpningen av denna förordning och för prestationsreglering av flygledningen. God tillgång till validerade modelleringsdata, fastställda i enlighet med internationellt erkända processer och bästa praxis, bör förbättra kvaliteten på kartläggningen av bullerkonturer vid enskilda flygplatser till stöd för politiska beslut.
- (17) För att undvika oönskade konsekvenser för luftfartssäkerheten, flygplatskapaciteten och konkurrensen, bör kommissionen underrätta den relevanta behöriga myndigheten om den finner att det förfarande som följs vid införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner inte uppfyller kraven i denna förordning. Den berörda behöriga myndigheten bör behandla kommissionens meddelande och bör informera kommissionen om sina avsikter innan den inför driftsrestriktionerna.
- (18) I syfte att beakta den välvägdade strategin bör det vara möjligt att under särskilda omständigheter göra undantag för operatörer från utvecklingsländer, som annars skulle utsättas för otillbörliga bördor. Hänvisningen till utvecklingsländer måste ses mot bakgrund av detta särskilda luftfartsperspektiv och omfattar inte alla länder som i det internationella samfundet annars skulle kunna benämnas så. Det är i synnerhet nödvändigt att se till att sådana undantag är förenliga med principen om icke-diskriminering.
- (19) För att spegla den kontinuerliga tekniska utvecklingen inom motor- och flygplansskrovteknik och metoderna för att kartlägga bullerkonturer bör befogenheten att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på regelbundna uppdateringar av de bullerstandarder för luftfartyg som avses i denna förordning och hänvisningen till tillhörande certifieringsmetoder, med beaktande i förekommande fall av ändringar i relevanta Icao-dokument, samt uppdateringar av hänvisningen till metoden för att beräkna bullerkonturer, med beaktande i förekommande fall av ändringar i relevanta Icao-dokument. Dessutom bör i förekommande fall även ändringar av ECAC:s dok. 29 beaktas för tekniska uppdateringar genom delegerade akter. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att alla relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

- (20) Även om denna förordning kräver regelbunden analys av bullersituationen vid flygplatser, innebär en sådan analys inte nödvändigtvis att det antas nya bullerrelaterade driftsrestriktioner eller att de befintliga restriktionerna revideras. Därför kräver denna förordning inte en revidering av de bullerrelaterade restriktioner som redan finns vid tidpunkten för dess ikraftträdande, inklusive sådana som följt av domstolsbeslut och medlingsförfaranden. Smärre tekniska ändringar av åtgärderna utan betydande konsekvenser för kapaciteten eller verksamheten bör inte betraktas som nya bullerrelaterade driftsrestriktioner.
- (21) Om det samrådsförfarande som föregår antagandet av en ny bullerrelaterad driftsrestriktion har inletts enligt direktiv 2003/30/EG och fortfarande pågår vid tidpunkten för denna förordnings ikraftträdande, är det lämpligt att låta det slutgiltiga beslutet fattas i enlighet med direktiv 2002/30/EG för att bevara de framsteg som redan uppnåtts inom ramen för det förfarandet.
- (22) Med beaktande av behovet av konsekvent tillämpning av bulleranalysmetoden inom unionens luftfartsmarknad fastställs i denna förordning gemensamma regler inom området driftsrestriktioner på grund av buller.
- (23) Direktiv 2002/30/EG bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte, mål och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs regler för det förfarande som när ett bullerproblem har identifierats ska följas vid införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner på ett konsekvent sätt vid varje enskild flygplats för att förbättra bullermiljön och begränsa eller minska antalet människor som i betydande utsträckning drabbas av de potentiellt skadliga effekterna av buller från luftfartyg, i enlighet med den välvägdade strategin.
2. Målen med denna förordning är att
- a) underlätta uppfyllandet av specifika mål om minskat buller, inklusive hälsoaspekter, vid enskilda flygplatser, samtidigt som relevanta unionsregler, i synnerhet de som fastställs i direktiv 2002/49/EG, och lagstiftningen i varje medlemsstat respekteras,
- b) möjliggöra användning av driftsrestriktioner i enlighet med den välvägdade strategin för att uppnå en hållbar utveckling för flygplatsen och kapaciteten i nätverksfunktionerna för flygledningstjänst ur ett gate-perspektiv.
3. Denna förordning ska tillämpas på luftfartyg som används i civil luftfart. Den ska inte tillämpas på luftfartyg som används för militär verksamhet, tull- eller polisverksamhet eller liknande verksamhet.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *luftfartyg*: luftfartyg med fasta vingar och en maximal certifierad startmassa på 34 000 kg eller mer, eller vars godkända passagerarkapacitet för denna typ av luftfartyg är 19 passagerare eller mer, ej inräknat platser endast avsedda för besättningen.
2. *flygplats*: en flygplats som har över 50 000 civila flygrörelser per kalenderår (som flygrörelse räknas start eller landning), på grundval av det genomsnittliga antalet flygrörelser under de tre senaste kalenderåren före bulleranalysen.

3. *välavvägd strategi*: den metod som har utvecklats av Internationella civila luftfartsorganisationen och enligt vilken de möjliga åtgärderna, nämligen minskning av flygbullret vid källan, markanvändningsplanering och markförvaltning, operativa förfaranden för drift med minsta möjliga buller och driftsrestriktioner, bedöms på ett konsekvent sätt i syfte att bemöta bullerproblem på det mest kostnadseffektiva sättet från varje enskild flygplats.
4. *luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal*: luftfartyg som har certifierats i enlighet med volym 1 del II kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart undertecknad den 7 december 1944 (Chicagokonventionen) med en sammanlagd marginal på mindre än 8 EPNdB (*Effective Perceived Noise in decibels*) under en övergångsperiod till och med den 14 juni 2010 och med en sammanlagd marginal på mindre än 10 EPNdB efter utgången av denna övergångsperiod, där sammanlagd marginal är det värde i EPNdB som erhålls genom addition av de enskilda marginalerna (dvs. skillnaderna mellan certifierad bullernivå och högsta tillåtna bullernivå) vid de tre referenspunkter för bullermätningen som definieras i volym 1 del II kapitel 3 i bilaga 16 till Chicagokonventionen.
5. *bullerrelaterad åtgärd*: alla åtgärder som påverkar bullermiljön omkring flygplatser för vilka principerna i den välavvägda strategin gäller, inbegripet andra icke-driftsrelaterade åtgärder som kan påverka antalet människor som utsätts för buller från luftfartyg.
6. *driftsrestriktion*: en bullerrelaterad åtgärd som begränsar tillgången till eller sänker den operativa kapaciteten för en flygplats, inbegripet driftsrestriktioner som syftar till att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal ska tas ur drift vid specifika flygplatser liksom partiella driftsrestriktioner som exempelvis gäller under vissa tider på dagen eller endast för vissa start- och landningsbanor på flygplatsen.

Artikel 3

Behöriga myndigheter

1. Medlemsstater i vilka en flygplats som avses i artikel 2.2 är belägen ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för det förfarande som ska följas vid antagandet av driftsrestriktioner.
2. De behöriga myndigheterna ska vara oberoende av alla organisationer som kan påverkas av bullerrelaterade åtgärder. Detta oberoende kan uppnås genom en funktionsseparering.
3. Medlemsstaterna ska skyndsamt underrätta kommissionen om namn på och adress till de utsedda behöriga myndigheter som avses i punkt 1. Kommissionen ska offentliggöra denna information.

Artikel 4

Rätt att överklaga

1. Medlemsstaterna ska se till att de driftsrestriktioner som antagits i enlighet med denna förordning kan överklagas till ett överklagandeorgan, som inte får vara den myndighet som antog den ifrågasatta restriktionen, i enlighet med nationell lagstiftning och nationella förfaranden.
2. Den medlemsstat i vilken en flygplats som avses i artikel 2.2 är belägen ska skyndsamt underrätta kommissionen om namn på och adress till det utsedda överklagandeorgan som avses i punkt 1 eller i tillämpliga fall om de arrangemang som ska säkerställa att ett överklagandeorgan utses.

Artikel 5

Allmänna bestämmelser om hantering av buller från luftfartyg

1. Medlemsstaterna ska se till att bullersituationen vid en enskild flygplats som avses i artikel 2.2 analyseras i enlighet med direktiv 2002/49/EG.

2. Medlemsstaterna ska se till att den välavvägda strategin antas vad gäller hantering av buller på de flygplatser där bullerproblem har konstaterats. För detta ändamål ska de se till att

- a) målet om minskat buller för den flygplatsen fastställs, på lämpligt sätt och med beaktande av artikel 8 i och bilaga V till direktiv 2002/49/EG,
- b) möjliga åtgärder för att minska bullrets effekter identifieras,
- c) den troliga kostnadseffektiviteten för de möjliga åtgärderna utvärderas grundligt,
- d) åtgärderna väljs ut, med beaktande av det allmänintresse som finns för luftfarten i fråga om flygplatsernas utvecklingsmöjligheter och utan att säkerheten blir lidande,
- e) samråd om de planerade åtgärderna hålls med intressenter på ett öppet sätt,
- f) åtgärderna antas och tillräcklig underrättelse ges,
- g) åtgärderna genomförs, och
- h) det finns möjlighet till tvistlösning.

3. Medlemsstaterna ska när de vidtar bullerrelaterade åtgärder se till att följande kombination av möjliga åtgärder övervägs i syfte att fastställa den mest kostnadseffektiva åtgärden eller kombinationen av åtgärder:

- a) Den förutsebara effekten av att minska bullret från luftfartyg vid källan.
- b) Markanvändningsplanering och markförvaltning.
- c) Operativa förfaranden för att minska buller.
- d) Möjligheten att inte tillämpa driftsrestriktioner i första hand, utan endast efter det att andra åtgärder inom den välavvägda strategin har övervägts.

De möjliga åtgärderna kan om nödvändigt inbegripa att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur drift. Medlemsstaterna, eller i förekommande fall flygplatsernas ledningsenheter, får erbjuda ekonomiska incitament för att uppmuntra luftfartygsoperatörer att använda mindre bullriga luftfartyg under den övergångsperiod som avses i artikel 2.4. Dessa ekonomiska incitament ska vara förenliga med tillämpliga regler för statligt stöd.

4. Åtgärderna kan inom den välavvägda strategin differentieras efter typ av luftfartyg, flygbullerprestanda, användning av flygplats- och flygnavigeringsanläggningar, flygväg och/eller tidsram.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 ska driftsrestriktioner som medför att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur drift inte påverka civila underljudsluftfartyg som, antingen genom ursprunglig certifiering eller genom omcertifiering, uppfyller den bullerstandard som anges i volym 1 del II kapitel 4 i bilaga 16 till Chicagokonventionen.

6. Åtgärder eller en kombination av åtgärder som vidtas i enlighet med denna förordning för en viss flygplats ska inte vara mer begränsande än nödvändigt för att uppnå de fastställda målen om minskat omgivningsbuller för den flygplatsen. Driftsrestriktioner ska vara icke-diskriminerande, i synnerhet avseende nationalitet eller identitet, och får inte vara godtyckliga.

Artikel 6

Bestämmelser om bulleranalys

1. De behöriga myndigheterna ska se till att bullersituationen vid de flygplatser för vilka de är ansvariga regelbundet analyseras i enlighet med direktiv 2002/49/EG och tillämplig lagstiftning i varje medlemsstat. De behöriga myndigheterna får begära stöd från det organ för prestationsgranskning som det hänvisas till i artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 ⁽¹⁾.

2. Om den analys som avses i punkt 1 ger vid handen att nya driftsrestriktioner kan bli nödvändiga för att hantera bullerproblemet vid en flygplats ska de behöriga myndigheterna säkerställa följande:

- a) Den metod, de indikatorer och den information som avses i bilaga I tillämpas innan driftsrestriktionerna införs, så att vederbörlig hänsyn tas till bidraget från varje typ av åtgärd enligt den välvägd strategin.
- b) Tekniskt samarbete mellan flygplatsoperatörer, luftfartygsoperatörer och leverantörer av flygtrafiktjänst etableras på lämplig nivå, i syfte att utvärdera åtgärder för att minska bullret. Behöriga myndigheter ska också se till att samråd sker med boende i närheten av flygplatser, eller företrädare för dessa, och berörda lokala myndigheter, samt att de förses med teknisk information om bullerreducerande åtgärder.
- c) Kostnadseffektiviteten för eventuella nya driftsrestriktioner utvärderas i enlighet med bilaga II. Mindre ändringar av teknisk art av en åtgärd utan väsentlig betydelse för kapaciteten eller driften ska inte anses utgöra nya driftsrestriktioner.
- d) Samrådsförfarandet med berörda parter, som kan ta formen av ett medlingsförfarande, organiseras i god tid och på ett meningsfullt sätt med öppenhet och insyn avseende data och beräkningsmetoder. Berörda parter ska ha minst tre månader på sig att inkomma med kommentarer innan nya driftsrestriktioner antas. Berörda parter ska åtminstone omfatta
 - i) boende i närheten av flygplatsen, som är utsatta för buller från flygtrafik, eller deras företrädare, och berörda lokala myndigheter,
 - ii) företrädare för lokala företag i närheten av flygplatsen, vars verksamhet påverkas av flygtrafiken och flygplatsverksamheten,
 - iii) berörda flygplatsoperatörer,
 - iv) företrädare för de luftfartygsoperatörer som kan påverkas av bullerrelaterade åtgärder,
 - v) berörda leverantörer av flygtrafiktjänst,
 - vi) nätverksförvaltaren, enligt definitionen i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 ⁽²⁾,
 - vii) i tillämpliga fall, samordnaren av ankomst- och avgångstider.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster (EUT L 201, 3.8.2010, s. 1).

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010 (EUT L 185, 15.7.2011, s. 1).

3. Behöriga myndigheter ska följa upp och övervaka genomförandet av bullerreducerande åtgärder och vidta lämpliga åtgärder. De ska se till att boende i närheten av flygplatser och berörda lokala myndigheter lätt, snabbt och kostnadsfritt kan få tillgång till relevant information.

4. Sådan relevant information kan omfatta följande:

- a) Med beaktande av nationell lagstiftning, information om påstådda överträdelser till följd av ändrade flygrutiner, med avseende på följderna och anledningen till ändringen.
- b) De allmänna kriterierna för fördelningen och ledningen av trafiken vid varje flygplats, i den mån dessa kriterier kan inverka på miljön eller bullernivån.
- c) Om tillgängligt, uppgifter som samlats in genom system för bullermätning.

Artikel 7

Information om bullerprestanda

1. Beslut om bullerrelaterade driftsrestriktioner ska baseras på luftfartygens bullerprestanda som fastställs i certifieringsförfarandet enligt volym 1 i bilaga 16 till Chicagokonventionen, sjätte utgåvan från mars 2011.

2. På kommissionens begäran ska luftfartygsoperatörer överlämna följande bullerinformation rörande de luftfartyg som de har i trafik vid flygplatser i unionen:

- a) Luftfartygets nationalitet och registreringsmärke.
- b) Bullerdokumentation för de använda luftfartygen, tillsammans med den tillhörande maximala startvikten.
- c) Eventuella ändringar av luftfartyget som påverkar dess bullerprestanda och som anges i bullerdokumentationen.

3. På begäran av byrån ska innehavare av ett typcertifikat för luftfartyg eller ett kompletterande typcertifikat som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008⁽¹⁾, liksom juridiska eller fysiska personer som använder luftfartyg för vilka inget typcertifikat har utfärdats enligt den förordningen, lämna information om luftfartygens buller och bullerprestanda i bullermodelleringssyfte. Byrån ska specificera vilka uppgifter som krävs samt när, i vilken form och hur de ska tillhandahållas. Byrån ska kontrollera den information om luftfartygens buller och bullerprestanda som mottas i bullermodelleringssyfte och ska göra informationen tillgänglig för andra parter i bullermodelleringssyfte.

4. Den information som avses i punkterna 2 och 3 i denna artikel ska begränsas till vad som är strikt nödvändigt och tillhandahållas utan kostnad, i elektronisk form och i angivet format, i förekommande fall.

5. Byrån ska bekräfta data om luftfartygsbuller och prestanda i modelleringssyfte i samband med uppgifter som utförs enligt artikel 6.1 i förordning (EG) nr 216/2008.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

6. Data ska lagras i en central databas och göras tillgängliga för behöriga myndigheter, luftfartygsoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänster och flygplatsoperatörer i driftssyfte.

Artikel 8

Bestämmelser om införandet av driftsrestriktioner

1. Innan en driftsrestriktion införs ska behöriga myndigheter ge medlemsstaterna, kommissionen och relevanta berörda parter sex månaders förvarning, med upphörande minst två månader före fastställandet av samordningsparametrarna för ankomst- och avgångstider enligt definitionen i artikel 2 m i rådets förordning (EEG) nr 95/93⁽¹⁾ för den berörda flygplatsen för relevant tidtabellperiod.

2. Efter det att analysen enligt artikel 6 har utförts ska meddelandet åtföljas av en skriftlig rapport i enlighet med kraven i artikel 5 där det redogörs för orsakerna till införandet av driftsrestriktionen, det mål om minskat buller som fastställts för flygplatsen, de åtgärder som beaktades för att uppfylla målet och analysen av den sannolika kostnads-effektiviteten för de olika beaktade åtgärderna, i förekommande fall inbegripet deras gränsöverskridande påverkan.

3. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ får kommissionen inom tre månader från den dag då den underrättades enligt punkt 1 se över förfarandet för införande av driftsrestriktioner. Om kommissionen anser att införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner inte följer det förfarande som fastställs i denna förordning får den underrätta den berörda behöriga myndigheten om detta. Den berörda behöriga myndigheten ska behandla kommissionens meddelande och informera kommissionen om sina avsikter innan den inför driftsrestriktionerna.

4. I de fall då driftsrestriktionen innebär att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur drift från en flygplats ska, efter sex månader från det meddelande som avses i punkt 1, inga ytterligare tjänster tillåtas vid flygplatsen som innebär att antalet flygrörelser med luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal under motsvarande period det föregående året överstigs. Medlemsstaterna ska se till att de behöriga myndigheterna beslutar om den årliga takten för minskningen av antalet flygrörelser för luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal vid den flygplatsen, med vederbörlig hänsyn till luftfartygens ålder och hela flottans sammansättning. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.4 ska denna takt inte överstiga 25 % av antalet flygrörelser för luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal för varje operatör som flyger till och från den flygplatsen.

Artikel 9

Utvecklingsländer

1. För att undvika otillbörliga ekonomiska bördor får de behöriga medlemsstaterna undanta luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal och som är registrerade i utvecklingsländer från bullerrelaterade driftsrestriktioner, samtidigt som principen om icke-diskriminering respekteras fullt ut, under förutsättning att sådana luftfartyg

a) har bullercertifierats enligt standarderna som fastställs i kapitel 3, volym 1 i bilaga 16 till Chicagokonventionen,

b) användes i unionen under den femårsperiod som föregår denna förordnings ikraftträdande,

c) var registrerat i det berörda utvecklingslandet under den femårsperioden, och

d) även fortsättningsvis används av en fysisk eller juridisk person som är etablerad i det landet.

2. I de fall en medlemsstat utfärdar ett undantag i enlighet med punkt 1 ska den omgående informera berörda myndigheter i de andra medlemsstaterna och kommissionen om detta.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

*Artikel 10***Undantag för luftfartygsverksamhet av exceptionell karaktär**

Behöriga myndigheter får från fall till fall vid flygplatser för vilka de är ansvariga tillåta enskilda flygningar för luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal vilka annars inte skulle få genomföras enligt denna förordning.

Undantaget är begränsat till

- a) flygningar som är av så exceptionell karaktär att det vore orimligt att inte utfärda ett tillfälligt undantag, inklusive flygtransporter för humanitärt bistånd, eller
- b) icke kommersiella flygningar i ändrings-, reparations- eller underhållssyfte.

*Artikel 11***Delegerade akter**

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 avseende

- a) tekniska ändringar av de bullercertifieringsstandarder som föreskrivs i artiklarna 5.5 och 9.1 a och det certifieringsförfarande som föreskrivs i artikel 7.1,
- b) tekniska ändringar av den metod och de indikatorer som fastställs i bilaga I.

Syftet med dessa ändringar ska i förekommande vara att beakta ändringar av internationella regler på detta område.

*Artikel 12***Utövande av delegeringen**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet anta delegerade akter som avses i artikel 11 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 13 juni 2016. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenheter senast nio månader före utgången av femårsperioden. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med ytterligare perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 11 får återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artikel 11 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

*Artikel 13***Information och revidering**

Medlemsstaterna ska på begäran informera kommissionen om tillämpningen av denna förordning.

Senast den 14 juni 2021 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning.

Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till revideringar av denna förordning.

*Artikel 14***Befintliga driftsrestriktioner**

Bullerrelaterade driftsrestriktioner som redan var införda före den 13 juni 2016 ska förbli i kraft till dess att de behöriga myndigheterna beslutar att de ska revideras i enlighet med denna förordning.

*Artikel 15***Upphävande**

Direktiv 2002/30/EG ska upphöra att gälla med verkan från den 13 juni 2016.

*Artikel 16***Övergångsbestämmelser**

Utan hinder av vad som sägs i artikel 15 i denna förordning får bullerrelaterade driftsrestriktioner som antas efter den 13 juni 2016 antas i enlighet med direktiv 2002/30/EG om samrådsförfarandet före antagandet redan pågick vid den tidpunkten och under förutsättning att de restriktionerna antas senast ett år efter dagen för ikraftträdandet.

*Artikel 17***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den 13 juni 2016.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 16 april 2014.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

D. KOURKOULAS

Ordförande

BILAGA I

ANALYS AV BULLERSITUATIONEN VID EN FLYGPLATS

Metod:

Behöriga myndigheter ska se till att det används bulleranalysmetoder som har tagits fram i enlighet med Europeiska civila luftfartskonferensens rapportdokument 29 med titeln *Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*, tredje utgåvan.

Indikatorer:

1. Flygtrafikbullers effekt ska beskrivas åtminstone i termer av bullermåtten L_{den} och L_{night} , vilka definieras och beräknas i enlighet med bilaga I till direktiv 2002/49/EG.
2. Ytterligare bullerindikatorer som vilar på en objektiv grund får användas.

Information om bullerhantering:

1. Nuvarande situation
 - 1.1 En beskrivning av flygplatsen, inbegripet information om dess storlek, plats, omgivningar samt volym på och sammansättning av flygtrafiken.
 - 1.2 En beskrivning av eventuella miljömål för flygplatsen sedda i ett landsomfattande sammanhang. Denna ska innefatta en beskrivning av målen om minskat flygbuller för flygplatsen.
 - 1.3 Detaljerade bullerkonturer för berörda föregående år, inklusive en bedömning av antalet människor som är utsatta för buller från luftfartyg, utförda i enlighet med bilaga II till direktiv 2002/49/EG.
 - 1.4 En beskrivning av de befintliga och planerade åtgärder för hantering av buller från luftfartyg som redan tillämpas inom ramen för den välavvägda strategin och deras effekt och bidrag till bullersituationen, med angivande av följande:
 - 1.4.1 För minskning vid källan:
 - a) Information om den nuvarande luftfartygsflottan och eventuella förväntade tekniska förbättringar.
 - b) Specifika planer för förnyelse av flottan.
 - 1.4.2 För markanvändningsplanering och markförvaltning:
 - a) Befintliga planeringsinstrument, till exempel omfattande planering eller bullerzonindelning.
 - b) Befintliga bullerreducerande åtgärder, till exempel byggnadsnormer, bullerisoleringsprogram eller åtgärder för att minska områden där känslig mark används.
 - c) Samrådsförfarande för markanvändningsåtgärderna.
 - d) Övervakning av intrång.
 - 1.4.3 För åtgärder för drift med minsta möjliga buller, i den utsträckning dessa åtgärder inte begränsar flygplatsens kapacitet:
 - a) Användning av start- och landningsbanor som är att föredra ur bullersynpunkt.
 - b) Användning av flygvägar som är att föredra ur bullersynpunkt.

- c) Användning av bullerreducerande start och inflygningsprocedurer.
- d) Uppgifter om i vilken utsträckning dessa åtgärder regleras av de miljöindikatorer som nämns i bilaga I till förordning (EU) nr 691/2010.

1.4.4 För driftsrestriktioner:

- a) Användning av heltäckande restriktioner, till exempel tak på antalet flygrörelser eller bullerkvoter.
- b) Användning av luftfartygsspecifika restriktioner, till exempel att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur drift.
- c) Användning av partiella restriktioner, med åtskillnad mellan åtgärder dagtid och nattetid.

1.4.5 Befintliga ekonomiska instrument, till exempel bullerrelaterade flygplatsavgifter.

2. Prognos utan nya åtgärder

- 2.1 Beskrivningar av redan godkända och kommande tillbyggnader på flygplatsen (om sådana finns), till exempel utökad kapacitet, utbyggnad av start- och landningsbanor och/eller terminaler, start- och landningsprognoser, trafikens prognostiserade framtida sammansättning och ökning, samt en detaljerad undersökning av den bullerpåverkan som denna utbyggnad av kapacitet, start- och landningsbanor eller terminaler liksom ändringar av flygbanor och inflygnings- och startvägar skulle få på omgivningarna.
- 2.2 I händelse av utökad kapacitet på flygplatsen, fördelarna med att göra den större kapaciteten tillgänglig i det större luftfartsnätverket och regionen.
- 2.3 En beskrivning av effekten på bullersituationen utan vidare åtgärder, och av de åtgärder som redan har planerats för att minska bullereffekterna under samma tidsperiod.
- 2.4 Prognostiserade bullerkonturer – inbegripet en bedömning av antalet människor som sannolikt kommer att påverkas av buller från luftfartyg – med åtskillnad mellan etablerade bostadsområden, nybyggda eller planerade bostadsområden och planerade framtida bostadsområden som de behöriga myndigheterna redan har beviljat tillstånd för.
- 2.5 Utvärdering av konsekvenserna och möjliga kostnader för att inte vidta åtgärder för att minska effekterna av ökat buller, om det väntas inträffa.

3. Analys av ytterligare åtgärder

- 3.1 Beskrivning av ytterligare möjliga åtgärder och en bakgrund till de viktigaste anledningarna till att välja dem. Beskrivning av de åtgärder som har valts för vidare analys och information om resultatet av kostnadseffektivitetsanalysen, i synnerhet kostnaden för att införa dessa åtgärder, antalet människor som förväntas dra nytta av åtgärden och tidsram, samt en klassificering av åtgärdernas totala verkan.
 - 3.2 En översikt över de föreslagna åtgärdernas möjliga konsekvenser för miljön och konkurrensen avseende andra flygplatser, operatörer och andra berörda parter.
 - 3.3 Anledningar till att det föredragna alternativet valdes.
 - 3.4 En icke-teknisk sammanfattning.
-

BILAGA II

Analys av kostnadseffektiviteten för bullerrelaterade driftsrestriktioner

Kostnadseffektiviteten för planerade bullerrelaterade driftsrestriktioner ska bedömas med vederbörlig hänsyn till följande faktorer, i den utsträckning det är möjligt i kvantifierbara termer:

1. Den förväntade positiva effekten på buller med de planerade åtgärderna, nu och i framtiden.
2. Luftfartsverksamhetens säkerhet, inklusive risker för tredje part.
3. Flygplatsens kapacitet.
4. Effekter på det europeiska luftfartsnätverket.

Dessutom kan behöriga myndigheter ta vederbörlig hänsyn till följande faktorer:

1. Hälsa och säkerhet för de boende i närheten av flygplatsen.
2. Miljö hållbarhet, inklusive samband mellan buller och utsläpp.
3. Direkta, indirekta och katalytiska effekter på sysselsättningen och ekonomin.

Uttalande från kommissionen om revideringen av direktiv 2002/49/EG

Kommissionen diskuterar för närvarande bilaga II till direktiv 2002/49/EG (metoder för att beräkna buller) med medlemsstaterna inför ett antagande under de närmaste månaderna.

Med utgångspunkt i det arbete WHO för närvarande utför beträffande metoderna för att bedöma bullrets effekter på hälsan har kommissionen för avsikt att revidera bilaga III till direktiv 2002/49/EG (bedömning av effekterna på hälsan, dosresponskurvor).
