



EUROPEISKA  
UNIONENS RÅD

Bryssel den 5 december 2011 (14.12)  
(OR. en)

18010/11

Interinstitutionellt ärende:  
2011/0398 (COD)

AVIATION 258  
ENV 922  
CODEC 2290

## FÖRSLAG

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| från:          | Europeiska kommissionen                                                                                                                                                                                                                                                   |
| av den:        | 2 december 2011                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Komm. dok. nr: | KOM(2011) 828 slutlig                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Ärende:        | Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS<br>FÖRORDNING om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa<br>driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi<br>och om upphävande av Europaparlamentets och rådets<br>direktiv 2002/30/EG |

För delegationerna bifogas ett förslag från kommissionen, som översänts per brev från direktör Jordi Ayet Puigarnau till Uwe Corsepius, generalsekreterare för Europeiska unionens råd.

Bilaga: KOM(2011) 828 slutlig



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.12.2011  
KOM(2011) 828 slutlig

2011/0398 (COD)

[...]

Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG**

{SEK(2011) 1455 slutlig}  
{SEK(2011) 1456 slutlig}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1. Buller från luftfartyg på eller omkring flygplatser är ett problem för ett växande antal europeiska medborgare, särskilt nattetid, som visas i tabell 1 nedan. En aktiv bullerhanteringsstrategi är därför nödvändig för att mildra de oönskade effekterna. En sådan bullerstrategi måste emellertid noga balansera de drabbade medborgarnas intressen med andra intressen och ta tillbörlig hänsyn till dominoeffekterna på hela luftfartsnätverkets kapacitet.

**Tabell 1: Prognoser från Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) om antalet människor som är utsatta för buller (miljoner) i Europa – utan väsentliga driftsmässiga och tekniska förbättringar<sup>1</sup>**

| Bullernivå/år | 2006  | 2016 | 2026 | 2036 |
|---------------|-------|------|------|------|
| > 55 DNL      | 2,63  | 3,47 | 4,48 | 5,79 |
| > 60 DNL      | 0,799 | 1,14 | 1,53 | 2,12 |
| > 65 DNL      | 0,23  | 0,32 | 0,43 | 0,66 |

2. Driftsrestriktioner kan ha en avsevärd påverkan på verksamheten och driften eftersom de begränsar tillgången till en flygplats. Förfarandet som leder till ett beslut om bullerrelaterade driftsrestriktioner bör därför vara konsekvent, bygga på fakta och vara tillförlitligt för att vara godtagbart för alla intressenter.
3. Som en del av arbetet med att garantera ett konsekvent genomförande av bullerreducerande åtgärder vid flygplatser har ICAO antagit en uppsättning principer och riktlinjer som utgör den så kallade "väl avvägda strategin" om bullerhantering. I den uppmanas ICAO:s konventionsstater
  - att minska buller från luftfart genom att välja den bäst avpassade lokala kombinationen från en serie åtgärder: (1) minska bullret vid källan (genom användning av mindre bullriga luftfartyg), (2) använda marken på bästa sätt (planera och förvalta marken runt flygplatser), (3) införa bullerreducerande driftsåtgärder (genom användning av specifika start- och landningsbanor, inflygningsrutter och förfaranden) och (4) införa bullerrelaterade driftsrestriktioner (till exempel förbud för inflygning på natten eller utfasning av mera bullriga luftfartyg),
  - att välja de mest kostnadseffektiva åtgärderna och
  - att inte införa bullerrelaterade driftsrestriktioner om inte myndigheten, med utgångspunkt i studier och samråd, kan avgöra att det finns ett bullerproblem och därefter fastslår att en driftsrestriktion är ett kostnadseffektivt sätt att hantera problemet.

<sup>1</sup> Källa: CAEP/8 – Information Paper 8 – uttryckt i genomsnittlig dag-nattbullernivå (DNL, Day-Night average noise levels) – referensscenario utan väsentliga tekniska eller driftsmässiga förbättringar – ICAO region Europa

4. Denna förordnings syfte är att bullerrelaterade driftsrestriktioner bör genomföras i EU på ett konsekvent sätt enligt den väl avvägda strategin, vilket väsentligt bör minska risken för internationella tvister i den händelse flygbolag från tredje land påverkas av bullerreducerande åtgärder vid flygplatser i EU. Behöriga myndigheter kommer också att få en bättre utgångspunkt för att fasa ut de bullrigaste luftfartygen i flottorna. I förslaget till förordning upphävs direktiv 2002/30/EG, som hade stor betydelse för att avsluta en internationell tvist och utgjorde de första stegen mot en harmonisering av bullerhanteringspolitiken med bland annat regler för de dåvarande bullrigaste luftfartygen. Instrumentet behöver dock anpassas till de nuvarande kraven i luftfartssystemet och det växande bullerproblemet.
5. Förordningen gör att förfarandet för bulleranalys blir mer tillförlitligt. Alla steg i analysprocessen förtydligas för att garantera en mer konsekvent tillämpning av den väl avvägda strategin i hela Europeiska unionen. I förslaget anges dock inte kvalitativa mål för buller, utan dessa kommer även i fortsättningen att komma från befintliga nationella och lokala regler. Syftet är istället att skapa ett system som gör det lättare att nå dessa kvalitativa mål för buller på det mest kostnadseffektiva sättet.
6. På ICAO-nivå stödjer EU aktivt framtagandet av nya bullerstandarder för luftfartyg och investerar i ny teknik via ramprogram och Clean Sky-projektet<sup>2</sup>. Markplanering och tillhörande isolerings- och kompensationsprogram är emellertid en nationell eller lokal behörighet.
7. Förfaranden för drift med minsta möjliga buller används på alla flygplatser i olika former: användning av ruttor som är att föredra ur bullersynpunkt (luftfartygen kan till exempel flyga över de minst befolkade områdena), kontroll av gaspådrag (ju mer gaspådrag desto mer buller, men desto brantare kan luftfartyget stiga) eller specifika åtgärder på marken (till exempel användning av specifika taxibanor eller vissa start- och landningsbanor). EU bidrar med sin lagstiftning om ett gemensamt europeiskt lufttrum som syftar till att införa miljöprestandamål för leverantörer av flygtrafiktjänster, och via de tillhörande forskningsprogrammen SESAR och Clean Sky.
8. Som visas i **Error! Reference source not found.**<sup>1</sup> är bullerreducerande åtgärder de åtgärder som i första hand används vid europeiska flygplatser. Dessutom används ofta driftsrestriktioner. Följande restriktioner har införts vid de 224 flygplatser i EU som ingår i utvärderingen<sup>3</sup> för denna rapport: 116 förbud<sup>4</sup>, 52 bullerbegränsningar, 51 restriktioner riktade mot luftfartyg med kapitel 3-standard, 38 bullerkvoter och 7 bullerbudgetar.

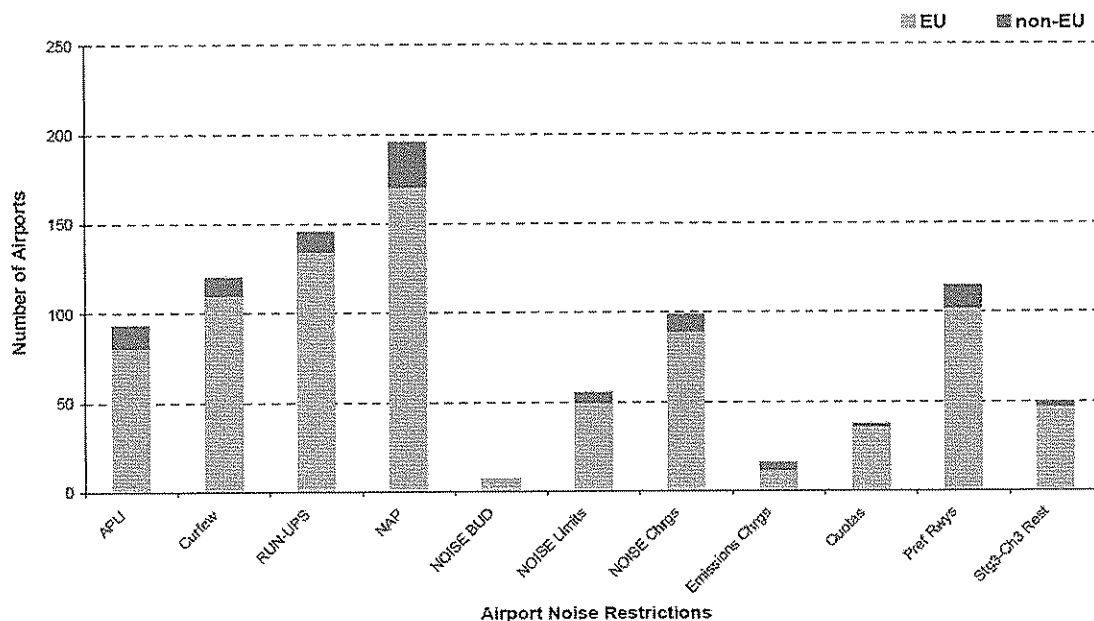
---

<sup>2</sup> Clean Sky-projektet är ett av de största europeiska forskningsprojekten någonsin, med en beräknad budget på 1,6 miljarder euro som delas lika mellan Europeiska kommissionen och branschen under perioden 2008–2013.

<sup>3</sup> Boeings databas "Airports with Noise Restrictions" (Flygplatser med bullerrestriktioner) finns på: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Direktivet omfattar för närvarande endast 69 flygplatser, men det kommer att omfatta fler flygplatser eftersom trafiken väntas öka i framtiden. En översikt av alla 224 flygplatserna ges därför.

<sup>4</sup> Förbud begränsar verksamheten under en viss tidsperiod (bullerrelaterade trafikrestriktioner).

Figur 1: Översikt över nuvarande europeiska (inom och utanför EU) bullerrelaterade restriktioner



Källa: Boeings databas

Anmärkning:

APU: reglerad användning av hjälpstartmotorer (för att starta motorer)

NAP: handlingsplan för buller (Noise Action Plan)

Stg3-Ch3: utfasning av de bullrigaste luftfartygen som endast uppfyller ICAO:s gamla bullerstandard enligt beskrivningen i kapitel 3 i relevant ICAO-bilaga.

- **Europeiska bestämmelser om driftsrestriktioner vid bullerhantering**

9. Förslaget syftar till att förstärka utgångspunkterna i ICAO:s väl avvägda strategi genom att skapa en starkare koppling mellan dess pelare och tydliggöra de olika stegen i beslutsprocessen vid beaktande av driftsrestriktioner.
10. En konsekvent tillämpning av metoden bör identifiera de mest kostnadseffektiva lösningarna, anpassade till flygplatsens specifika situation. Analysmetoden tar också tillbörlig hänsyn till effekterna på nätverket som bullerreducerande åtgärder får.
11. De nuvarande reglerna gäller för ungefär 70 europeiska flygplatser med mer än 50 000 flygrörelser avseende civila jetdrivna underljudsflygplan per kalenderår.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik för civil luftfart och mål på andra områden**

12. Initiativet är förenligt med andra delar av den europeiska luftfartspolitik och den bredare miljöpolitiken.
13. Den europeiska luftfartsindustrin bör växa på ett hållbart sätt med en lämplig balans mellan ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter. Bullerreducerande åtgärder kan ha en betydande inverkan på luftfartsnätverkets kapacitet, både på marken och i luften. Förslaget medför en bättre konsekvens mellan bullerrelaterade åtgärder,

flygplatskapacitet och effektivitetskrav enligt strategin för det gemensamma europeiska luftrummet och leder till att flygledningen prestationsregleras. Förslaget följer gate-till-gate-metoden.

14. Förslaget bidrar till framväxten av de "nationella handlingsplaner" om buller från flygtrafik som medlemsstaterna ska anta enligt direktiv 2002/49/EG.

## 2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

### • Samråd med berörda parter

#### Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

15. De mest berörda intressenterna vad avser buller och luftfart är de medborgare som bor omkring flygplatser och som representeras av lokala grupper, flygplatser, luftfartygsoperatörer (där flygfrakt är en specialnisch), luftfartygstillverkare, lokala myndigheter (inklusive planeringsmyndigheter som också representerar bredare ekonomiska intressen) och oberoende bullerråd. Samrådet med dessa intressenter har varit intensivt:
  - 2007 samlade den externa konsulten in svar på frågeformulär och genomförde intervjuer med olika intressenter angående genomförandet av direktiv 2002/30/EG.
  - 2008 organiserade kommissionen ett öppet samråd om hur direktivet kunde ändras.
  - 2010 kontaktades alla intressenter som tidigare hade bidragit i samrådsförfarandet, och kretsen av intressenter utvidgades.

#### Sammanfattning av svar

16. Medlemsstaterna underströk nödvändigheten av att bevara flexibiliteten vid analys av bullerproblem och nödvändigheten av övergångsbestämmelser, av att undvika dubbelarbete (miljöanalyser kan till exempel återanvändas), av att finjustera förhållandet mellan de två direktiven 2002/30/EG och 2002/49/EG så att samma analyser kan användas för båda direktiven och av att ta hänsyn till de internationella sammanhangen vad avser metoder och åtgärder.
17. Representanterna för lokala grupper, det vill säga Aviation Environment Federation som representerar buller- och miljögrupper från Storbritannien, Frankrike och Tyskland, underströk behovet av regleringar (dvs. inte enbart riktlinjer) utifrån en bullerskyddströskel. De underströk också driftsrestriktionernas betydelse för att förbättra bullerproblemen, vikten av incitament för att byta ut de bullrigaste luftfartygen och behovet av en bredare definition av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal så att den får verklig effekt.

18. Flygbolagen<sup>5</sup>, representerade av Association of European Airlines som representerar de äldre flygbolagen samt European Express Association, menade att principerna för ICAO:s väl avvägda strategi bör tillämpas korrekt (på varje enskild flygplats), att driftsrestriktioner bör användas för att lindra identifierade bullerproblem och som en sista utväg, att metoden bör leda till att de mest kostnadseffektiva åtgärderna används och att planeringen av markanvändningen bör integreras i beslut om driftsrestriktioner. Flygbolagen begärde också ett förtydligande av direktivet och upprepade behovet av att ändra definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal enligt internationella regleringar för att undvika snedvridningar på marknaden. Om lagstiftning anses nödvändig föredrar flygbolagen en förordning framför ett direktiv.
19. Flygplatserna<sup>6</sup>, representerade av ACI, underströk att alla åtgärder i den väl avvägda strategin bör användas och att det finns utrymme för att bredda definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal.
20. Det franska oberoende bullerrådet, ACNUSA<sup>7</sup>, argumenterade för en bredare definition av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal, användning av parametrar som verkligen tar hänsyn till åsikterna hos dem som påverkas av buller från luftfartyg, förbättrad modellering av buller från flygplatser och en mer systematisk användning av driftsförfaranden som ger minsta möjliga buller, till exempel "continuous descent approach".
21. Flygindustrin deltar i framtagandet av nya bullerstandarder inom ICAO:s tekniska arbetsgrupper och fokuserar på behovet av att ta hänsyn till samband mellan potentiellt motstridiga mål, till exempel bullerreducering och lägre koldioxidutsläpp. Man fokuserar även på det långsiktiga arbetet med standarder, där tempot i standardernas utveckling måste anpassas till vad som är tekniskt möjligt och till luftfartygsflottornas värde under luftfartygens livslängd. Standarderna bör vara konkurrensneutrala.
22. De lokala myndigheterna i Airports Regions Conference, som i första hand ansvarar för markanvändningen, anlade ett perspektiv med regionernas miljökapacitet i fokus. Detta innefattar planering av markanvändning, användning av lämpliga indikatorer, ett medlingsförfarande och ett behov av att bättre införliva kraven i direktivet om omgivningsbuller i direktivet om flygplatsbuller (2002/30/EG).
23. Sammanfattningsvis ligger förslaget generellt sett nära de åsikter som uttrycktes under samrådsförfarandet. I det formella förslaget betonas sambanden mellan de olika bullerreducerande åtgärderna, där bullerrelaterade driftsrestriktioner inte bör väljas i första hand, men där de om de anses nödvändiga bör betraktas som viktiga kompletterande åtgärder i en bredare uppsättning kostnadseffektiva åtgärder. Definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal blir också

---

<sup>5</sup> Detta är AEA:s ståndpunkt men den bör vara representativ för alla flygbolag – ERA (regionflyg), IACA (charter) och ELFAA (lågprisflygbolag) – eftersom de påverkas på liknande sätt. IACA kan emellertid ha relativt sett fler nattflyg i sin verksamhet.

<sup>6</sup> Airports Council International, ACI, har en specifik arbetsgrupp för frågan.

<sup>7</sup> ACNUSA (tillsammans med sin vallonska systerorganisation) är ett unikt forum för rådgivning om bullerproblem oberoende av myndigheter och flygplatser.

strängare så att behöriga myndigheter återigen får tillgång till ett effektivt instrument för minskat buller.

- **Extern experthjälp**

Berörda fackområden/berörd sakkunskap

24. En allmän bakgrundsstudie har genomförts för att kunna ge en kvantitativ och kvalitativ analys av vilka effekter revideringen får. Eurocontrol har dessutom tillhandahållit uppdaterad och detaljerad information om antalet flygningar som utförs av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal.

Metoder

25. Konsulten organiserade ett intensivt samrådsförfarande, i huvudsak i form av intervjuer med olika intressenter, liksom sekundärforskning. Eurocontrol tillhandahöll dessutom uppdaterad information från relevanta datakällor.

Sammanfattning av synpunkter som inkommit och beaktats

26. Den generella slutsatsen var att direktivet, trots dess betydelse för att lösa en internationell tvist<sup>8</sup> och för att införa EU-behörighet för driftsrestriktioner, inte hade varit så effektivt som önskat i att harmonisera beslutsprocessen. Det fanns ett behov av att uppdatera direktivet med hänsyn till den förändrade sammansättningen av luftfartygsflottan, för att förstärka kopplingen mellan de olika beståndsdelarna i den väl avvägda strategin och för att införliva nya rättsinstrument för bullerhantering, till exempel direktivet om omgivningsbuller (2002/49/EG), utvecklingen av nya bullerstandarder och prestationsreglering kring det gemensamma europeiska luftrummet.

Offentliggörande av expertsynpunkter

27. Den fullständiga rapporten från studien har publicerats på webbplatsen för generaldirektoratet för transport och rörlighet.

### 3. RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av förslaget**

28. I förslaget införs ny lagstiftning som ersätter direktiv 2002/30/EG. Denna förordning förtydligar och kompletterar kraven i det direktivet.
1. Målen specificeras och kopplas till andra delar av den väl avvägda strategin och andra instrument för att hantera buller från flygtrafik.
  2. Ansvarsfördelningen definieras.
  3. De allmänna kraven för bullerhantering anges.

---

<sup>8</sup> Europeiska stater hotades med ett officiellt klagomålsförfarande i ICAO.

4. Mer detaljerad information om bulleranalys ges.
5. Intressenter med vilka samråd ska ske specificeras.
6. Data och metoder harmoniseras.
7. Krav på anmälan och införande anges.
8. Ett kommittéförfarande tillåts för att anpassa bullerstandarderna till tekniska framsteg.
9. Stöd ges till behöriga myndigheter.

- **Rättslig grund**

Förslaget bygger på artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Subsidiaritetsprincipen**

29. Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte omfattas av Europeiska unionens exklusiva behörighet. Målen med förslaget kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna.
30. Målen för förslaget kan bättre uppnås på europeisk nivå av följande anledningar:
31. Harmonisering av bullerrelaterade driftsrestriktioner som en del av bullerhanteringen vid europeiska flygplatser bidrar till att förbättra luftfartens miljöprestanda och skapar en mer förutsägbar driftsmiljö för flygbolag och flygplatsoperatörer. Den harmoniserade analysmetoden bör dessutom minska risken för snedvridning av konkurrensen mellan flygplatser eller mellan flygbolag och för att dåliga metoder används, vilket påverkar kapaciteten inte bara för den berörda flygplatsen utan för hela luftfartsnätverket.
32. Ett sådant tillvägagångssätt medför mer kostnadseffektiva lösningar på miljöproblem vid flygplatser och gör att man kan undvika ett lapptäcke av olika bullerkrav för flygbolag som per definition verkar i ett internationellt nätverk.

- **Proportionalitetsprincipen**

33. Förslaget överensstämmer med proportionalitetsprincipen. En förordning innebär en strikt harmonisering av vilken metod som ska användas, men medlemsstaterna tillåts samtidigt ta hänsyn till den specifika situationen på en viss flygplats så att lämpliga lösningar på bullerproblemen kan tas fram utifrån enskilda flygplatsers förutsättningar. Förslaget reglerar inte de önskade miljömålen eller de konkreta åtgärder som vidtas.

- **Val av regleringsform**

34. Föreslagen regleringsform: förordning.
35. Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:
  - Förordningen rör en metod för bulleranalys. Det är enbart en förordning som kan garantera full harmonisering av metoden.
  - Den föreslagna analysmetoden är tillräckligt flexibel för att kunna användas vid alla situationer på enskilda flygplatser och reglerar inte vilken nivå av bullerskydd som medlemsstaterna vill garantera sina medborgare, inte heller det konkreta valet av kostnadseffektiva åtgärder.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

36. Förslaget har inga ytterligare konsekvenser för den europeiska budgeten. Kostnaderna för granskningsrätten medför inte ytterligare kostnader jämfört med den nuvarande kostnaden för att övervaka genomförandet av den befintliga lagstiftningen, inräknat ersättningar för kommittésammanträden. Databaserna för

bullercertifiering finns redan. I förslaget införs en mer formell referens för att garantera kvaliteten på data och för att intressenter garanteras tillgång till information. Förslaget utgör en integrerad del av arbetet med bullerhantering – och dithörande budgetar – som redan företas på andra områden, till exempel ICAO:s arbete med bullerstringens, det gemensamma luftrummet och SESAR.

**5. ÖVRIGA UPPLYSNINGAR**

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

37. Förslaget gäller en EES-fråga och bör därför omfatta även EES.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG**

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag<sup>1</sup>,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>2</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>3</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>4</sup>, 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 flygplatser som är särskilt utsatta för bullerproblem. Ett stort antal EU-medborgare är utsatta för höga bullernivåer, vilka kan leda till negativa effekter för hälsan.
- (3) Efter att de bullrigaste luftfartygen tagits ur trafik enligt 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<sup>5</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av luftfartyg som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)<sup>6</sup> krävs en uppdatering med nya åtgärder för att myndigheter ska ges möjlighet att hantera de bullrigaste luftfartygen och förbättra bullermiljön kring flygplatser i

<sup>1</sup> EUT C , , s. .

<sup>2</sup> EUT C , , s. .

<sup>3</sup> EUT C , , s. .

<sup>4</sup> EUT C , , s. .

<sup>5</sup> EGT L 85, 28.3.2002, s. 40.

<sup>6</sup> EUT L 374, 27.12.2006, s. 1.

unionen inom det internationella ramverket om en väl avvägd strategi för bullerhantering.

- (4) I Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) resolution A33/7 införs begreppet "väl avvägd strategi" för bullerhantering och fastslås en enhetlig metod för att hantera buller från luftfartyg. ICAO:s "väl avvägda strategi" bör även fortsättningsvis utgöra grunden för bullerregleringar för luftfarten som global industri. I den väl avvägda strategin tas hänsyn till värdet av relevanta rättsliga skyldigheter, befintliga avtal, nuvarande lagstiftning och etablerad politik, vilka inte heller föreskrivs av den. Införlivandet av de internationella reglerna om den väl avvägda strategin i denna förordning bör avsevärt minska risken för internationella tvister i det fall flygbolag från tredje land påverkas av bullerrelaterade driftsrestriktioner.
- (5) I kommissionens rapport till rådet och Europaparlamentet om driftsrestriktioner på grund av buller vid EU-flygplatser<sup>7</sup> framgick behovet av att i direktivet förtydliga ansvarsfördelningen och berörda parter rättigheter och skyldigheter under bulleranalysen för att garantera att kostnadseffektiva åtgärder vidtas så att målen om minskat buller uppnås.
- (6) Medlemsstaternas införande av driftsrestriktioner vid unionens flygplatser från fall till fall kan bidra till att förbättra bullermiljön kring flygplatser, även om kapaciteten därmed begränsas. Det finns emellertid en risk att konkurrenss störningar uppstår eller att effektiviteten i unionens luftfartsnätverk försämras på grund av ett ineffektivt utnyttjande av den befintliga kapaciteten. Eftersom målen inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför bättre kan uppnås 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 unionens funktionssätt. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål. I denna harmoniserade metod anges inte kvalitativa mål för buller, som även fortsättningsvis anges i direktiv 2002/49/EG och annan europeisk, nationell eller lokal lagstiftning, och inte heller regleras valet av vissa åtgärder.
- (7) Bulleranalyser bör ske regelbundet, 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.
- (8) En kostnadsnyttoanalys visar de totala ekonomiska effekterna genom att jämföra alla kostnader med nytta, men en kostnadseffektivitetsanalys fokuserar på att uppnå ett visst mål på det mest kostnadseffektiva sättet, vilket enbart kräver en jämförelse av kostnaderna.
- (9) Ett förfarande för upphävande av bullerreducerande åtgärder är viktigt för att undvika oönskade konsekvenser för luftfartssäkerheten, flygplatskapaciteten och konkurrensen. Ett överklagandeförfarande mot bullerrelaterade driftsrestriktioner kan gälla målen om minskat buller, analysmetoder och val av kostnadseffektiva åtgärder, men ett överklagande får inte upphäva genomförandet. Därför bör kommissionen i god tid före

---

<sup>7</sup> KOM(2008) 66.

genomförandet av åtgärderna ha möjlighet att tillämpa överklagandeförfarandet och tillfälligt upphäva åtgärder som anses kunna få oönskade eller irreversibla följder. Upphävandet bör vara för en begränsad period.

- (10) Bulleranalyser bör bygga på befintlig och tillgänglig information och det bör säkerställas att sådan information är tillförlitlig och tillgänglig för behöriga myndigheter och intressenter. Behöriga myndigheter bör inrätta nödvändiga övervaknings- och efterlevnadsverktyg.
- (11) Medlemsstaterna har beslutat om bullerrelaterade driftsrestriktioner i enlighet med nationell lagstiftning baserad på nationellt godkända bullermättningsmetoder, som kanske (ännu) inte är helt konsekventa med den metod som beskrivs i den officiella Europeiska civila luftfartskonferensens rapportdokument 29 om "Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports" och kanske inte heller använder internationellt erkänd information om luftfartygs bullerprestanda. En driftsrestriktions effektivitet och verkan, tillsammans med effektiviteten och verkan för den relevanta handlingsplan där restriktionen utgör en del, bör analyseras i enlighet med metoderna som föreskrivs i ECAC:s dokument 29 och ICAO:s väl avvägda strategi. Medlemsstaterna bör därför anpassa sina analyser av driftsrestriktioner i den nationella lagstiftningen så att de fullständigt stämmer överens med ECAC:s dokument 29.
- (12) Centralisering av information om buller skulle avsevärt minska administrationsarbetet för både flygbolag och flygplatsoperatörer. Sådan information finns och förvaltas för närvarande på varje flygplats för sig. Dessa data behöver bli tillgängliga för dem i driftssyfte. Det är viktigt att använda Europeiska byrån för luftfartssäkerhets databank om bullerprestandacertifiering som ett valideringsverktyg tillsammans med Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänsts (Eurocontrol) data om enskilda flygningar. Sådana data begärs redan systematiskt för central flödeshantering, men de behöver specificeras för denna förordning och för prestationsreglering av flygledningen. God tillgång till validerade modelleringsdata bör förbättra kvaliteten på kartläggningen av bullerkonturer vid enskilda flygplatser och den strategiska kartläggningen till stöd för politiska beslut.
- (13) För att spegla den kontinuerliga utvecklingen inom motor- och flygplansskrovt teknik och metoderna för att kartlägga bullerkonturer bör rätten att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen vad avser regelbundna uppdateringar av de bullerstandarder för luftfartyg som hänvisas till i denna förordning och hänvisningen till tillhörande certifieringsmetoder, ändringar av definitionerna av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal och därmed av civila luftfartyg och uppdateringar av hänvisningen till metoden för att beräkna bullerkonturer. Det är av särskild vikt att kommissionen genomför lämpliga samråd under förberedelsearbetet, även på expertnivå. Kommissionen bör, vid utarbetandet av delegerade rättsakter, se till att relevanta dokument i god tid överförs till Europaparlamentet och rådet.
- (14) För att garantera enhetliga förhållanden i tillämpningen av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Befogenheterna bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16

februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter.<sup>8</sup>

- (15) Det rådgivande förfarandet bör användas för antagandet av genomförandebeslut rörande huruvida medlemsstater som planerar att införa driftsrestriktioner kan fortskrida med införandet i den händelse kommissionen har upphävt driftsrestriktionerna eftersom dessa beslut enbart har begränsad omfattning.
- (16) I beaktande av behovet av konsekvent tillämpning av bulleranalysmetoden på EU:s luftfartsmarknad fastställs i denna förordning gemensamma regler inom området driftsrestriktioner på grund av buller. Direktiv 2002/30/EG bör därför upphöra att gälla.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

#### **Syfte, mål och tillämpningsområde**

1. I denna förordning fastställs regler för införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner på ett konsekvent sätt från flygplats till flygplats för att förbättra bullermiljön och begränsa antalet människor som väsentligen drabbas av de skadliga effekterna av buller från luftfartyg, i enlighet med den väl avvägda strategin.
2. Målen med denna förordning är att
  - (a) underlätta uppfyllandet av specifika mål om minskat omgivningsbuller, såsom de fastställs i unionens regler samt nationella och lokala regler, och att bedöma deras ömsesidiga samband med andra miljömål, på enskild flygplatsnivå,
  - (b) möjliggöra att de mest kostnadseffektiva bullerreduceringsåtgärderna väljs i enlighet med den väl avvägda strategin för att uppnå en hållbar utveckling för flygplatsen och kapaciteten i flygledningsnätverket ur ett gate-till-gate-perspektiv.
3. Denna förordning ska gälla för luftfartyg som används i civil luftfart.

Den ska inte gälla för luftfartyg som används i militär verksamhet, tull- eller polisverksamhet eller liknande verksamhet.

### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

I denna förordning avses med

- (1) *flygplats*: en flygplats som har över 50 000 civila flygrörelser per kalenderår (som flygrörelse räknas start eller landning), varvid hänsyn ska tas till det

---

<sup>8</sup> EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

genomsnittliga antalet flygrörelser under de tre senaste kalenderåren före bulleranalysen,

- (2) *väl avvägd strategi*: den metod enligt vilken de möjliga åtgärderna, nämligen minskning av flygbullret vid källan, markanvändningsplanering och markförvaltning, 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 flygplats till flygplats.
- (3) *luftfartyg*: luftfartyg med fasta vingar och högsta tillåtna startmassa om 34 000 kg eller mer, eller vars godkända passagerarkapacitet för denna typ av luftfartyg är mer än 19 passagerare, ej inräknat platser endast avsedda för besättningen,
- (4) *luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal*: civila luftfartyg som uppfyller certifieringsgränserna i volym 1, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) med en sammanlagd marginal på högst 10 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels), där sammanlagd marginal är det värde i EPNdB som erhålls genom addition av marginalerna (dvs. skillnaderna mellan certifierad bullernivå och högsta tillåtna bullernivå) vid de tre referenspunkter för bullermätningen som definieras i volym 1, andra delen, kapitel 4 i bilaga 16 till Chicagokonventionen,
- (5) *bullerrelaterad åtgärd*: alla åtgärder som påverkar bullermiljön omkring flygplatser för vilka principerna i ICAO:s väl avvägda strategi gäller, inbegripet andra icke-driftsrelaterade åtgärder som kan påverka antalet människor som är utsatta för buller från luftfartyg,
- (6) *driftsrestriktion*: en bullerrelaterad åtgärd som begränsar tillgången till eller sänker den optimala kapacitetsanvändningen 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 påverkar civila luftfartygs verksamhet under vissa tidsperioder.

### Artikel 3

#### Behöriga myndigheter

1. Medlemsstaterna ska utse behöriga myndigheter som ansvarar för att anta driftsrestriktioner, liksom ett oberoende organ för överklaganden.
2. De behöriga myndigheterna och överklagandeorganet ska vara oberoende av alla organisationer som kan påverkas av bullerrelaterade åtgärder.
3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om namn och adress till de utsedda behöriga myndigheterna och överklagandeorganet som hänvisas till i punkt 1.

## Artikel 4

### Allmänna bestämmelser om hantering av buller från luftfartyg

1. Medlemsstaterna ska använda en väl avvägd strategi vid hantering av buller från luftfartyg. För detta ändamål ska de
  - a) analysera bullersituationen vid en enskild flygplats,
  - b) definiera målet om minskat omgivningsbuller,
  - c) identifiera möjliga åtgärder för att minska bullrets effekter,
  - d) utvärdera den sannolika kostnadseffektiviteten för de möjliga åtgärderna,
  - e) välja åtgärder,
  - f) samråda med intressenter på ett öppet sätt om de planerade åtgärderna,
  - g) besluta om åtgärder och se till att tillräcklig förvarning ges,
  - h) tillämpa åtgärderna,
  - i) arrangera lösning av tvister.
2. Medlemsstaterna ska när de vidtar bullerrelaterade åtgärder överväga följande möjliga åtgärder i syfte att fastställa den mest kostnadseffektiva kombinationen åtgärder:
  - a) Den förutsägbara effekten av att minska bullret från luftfartyg vid källan.
  - b) Markanvändningsplanering och markförvaltning.
  - c) Förfaranden för drift med minsta möjliga buller.
  - d) Inte i första hand driftsrestriktioner.

De möjliga åtgärderna kan inbegripa att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal ska tas ur drift, om det anses nödvändigt.
3. Medlemsstater kan inom den väl avvägda strategin differentiera de bullerreducerande åtgärderna efter typ av luftfartyg, start- och landningsbaneanvändning och/lnattetid i syfte att garantera ett tillräckligt skydd mot buller från flygtrafik.
4. Utan att punkt 3 åsidosätts ska driftsrestriktioner som medför att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur drift inte påverka civila underljudsluftfartyg som uppfyller, antingen genom den ursprungliga certifieringen eller omcertifiering, bullerstandarderna i volym 1, andra delen, kapitel 4 i bilaga 16 till Chicagokonventionen.
5. 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 luftfartygsoperatörers nationalitet, identitet eller verksamhet.

6. De åtgärder som vidtas i enlighet med denna förordning ska bidra till de "nationella handlingsplaner" rörande buller från flygtrafik som nämns i artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG.<sup>9</sup>

## *Artikel 5*

### **Bestämmelser om bulleranalys**

1. Behöriga myndigheter ska regelbundet analysera bullersituationen vid flygplatser i deras territorium enligt kraven i direktiv 2002/49/EG och nationella eller lokala regler. Den behöriga myndigheten kan begära stöd från det organ för prestationsgranskning som hänvisas till i artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 691/2010.<sup>10</sup>
2. De behöriga myndigheterna ska använda den metod, de indikatorer och den information som beskrivs i bilaga I vid analys av den nuvarande och framtida bullersituationen.
3. Om analysen av bullersituationen visar att nya åtgärder är nödvändiga för att uppnå eller upprätthålla målen om minskat omgivningsbuller ska de behöriga myndigheterna ta hänsyn till bidraget från varje typ av åtgärd under den väl avvägda strategin i enlighet med bilaga I.
4. De behöriga myndigheterna ska se till att ett forum för tekniskt samarbete inrättas på lämplig nivå mellan flygplatsoperatören, luftfartygsoperatören och leverantören av flygtrafiktjänster för åtgärder som dessa operatörer är ansvariga för, som tar hänsyn till sambanden mellan åtgärder för minskat buller och minskade utsläpp. Medlemmarna i detta forum för tekniskt samarbete ska regelbundet samråda med boende i närområdet eller deras representanter och tillhandahålla teknisk information och rådgivning om bullerreducerande åtgärder till behöriga myndigheter.
5. Behöriga myndigheter ska analysera kostnadseffektiviteten för de nya åtgärder som hänvisas till i punkt 3 i enlighet med bilaga II. En mindre ändring av teknisk art i en befintlig åtgärd utan väsentlig betydelse för kapaciteten eller driften anses inte vara en ny driftsrestriktion.
6. Behöriga myndigheter ska organisera samrådsförfarandet med berörda parter 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 åtgärder antas. Berörda parter ska åtminstone omfatta
  - (a) representanter för boende i närheten av flygplatser som är utsatta för buller från flygtrafik,

---

<sup>9</sup> EGT L 189, 18.7.2002, s. 12.

<sup>10</sup> EUT L 201, 3.8.2010, s. 1.

- (b) berörda flygplatsoperatörer,
  - (c) representanter för luftfartygsoperatörer som kan påverkas av bullerrelaterade åtgärder,
  - (d) berörda leverantörer av flygtrafiktjänster,
  - (e) nätverksförvaltaren, enligt definition i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011.<sup>11</sup>
7. 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 regelbundet förses med relevant information.

### *Artikel 6*

#### **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, femte utgåvan från juli 2008.
2. På kommissionens begäran ska luftfartygsoperatörer inlämna följande bullerinformation rörande deras luftfartyg som trafikerar flygplatser i unionen:
  - (a) Luftfartygets registreringsnummer.
  - (b) Bullerprestandacertifikatet eller -certifikaten för de använda luftfartygen, tillsammans med den tillhörande faktiska högsta startvikten.
  - (c) Eventuella ändringar av luftfartyget som påverkar dess bullerprestanda.
  - (d) Information om luftfartygets buller och bullerprestanda i bullermodelleringsyfte.

För varje flygning som använder en flygplats i unionen ska luftfartygsoperatörer meddela vilket bullerprestandacertifikat som används och registreringsnumret.

Informationen ska tillhandahållas utan kostnad, i elektronisk form och i angivet format, i förekommande fall.

3. Europeiska byrån för luftfartssäkerhet ska bekräfta data om luftfartygsbuller och prestanda i modelleringssyfte enligt artikel 6.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.<sup>12</sup>
4. Data ska lagras i en central databas och göras tillgänglig för behöriga myndigheter, luftfartygsoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänster och flygplatsoperatörer i driftssyfte.

<sup>11</sup> EUT L 185, 15.7.2011, s. 1.

<sup>12</sup> EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

## Artikel 7

### Bestämmelser om införandet av driftsrestriktioner

1. Innan en driftsrestriktion införs ska behöriga myndigheter ge sex månaders förvarning, med slut minst två månader före fastställandet av samordningsparametrarna för ankomst- och avgångstider enligt definitionen i artikel 2 m i rådets förordning (EEG) nr 95/93<sup>13</sup> för den berörda flygplatsen för relevant tidtabellsperiod, till medlemsstaterna, kommissionen och relevanta berörda parter.
2. Efter att analysen enligt artikel 5 har utförts ska meddelandet om beslutet åtföljas av en skriftlig rapport i vilken förklaras anledningarna bakom införandet av driftsrestriktionen, det miljömål som fastställts för flygplatsen, de åtgärder som beaktades för att uppfylla målet och analysen av den sannolika kostnadseffektiviteten för de olika beaktade åtgärderna, inbegripet deras gränsöverskridande påverkan i förekommande fall.
3. I de fall då driftsrestriktionen innebär att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur drift ska inga nya tjänster med luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tillåtas vid den flygplatsen sex månader efter meddelandet. Behöriga myndigheter ska besluta om årstakten i vilken luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur påverkade luftfartygsoperatörers flottor vid den flygplatsen, med tillbörlig hänsyn till luftfartygens ålder och hela flottans sammansättning. Utan att artikel 4.3 åsidosätts ska denna takt inte överstiga 20 % av luftfartygsoperatörens flotta av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal på den flygplatsen.
4. Överklaganden mot beslut om bullerrelaterade driftsrestriktioner ska organiseras i enlighet med nationell lagstiftning.

## Artikel 8

### Utvecklingsländer

1. Behöriga myndigheter kan undanta luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal som är registrerade i utvecklingsländer från bullerrelaterade driftsrestriktioner under förutsättning att sådana luftfartyg
  - (e) har en bullercertifiering enligt standarderna som fastställs i kapitel 3, volym 1 i bilaga 16 till Chicagokonventionen,
  - (f) användes i unionen under den femårsperiod som föregår denna förordnings ikraftträdande, fanns i det berörda utvecklingslandets register och även fortsättningsvis används av en fysisk eller juridisk person med säte i det landet.

---

<sup>13</sup> EGT L 14, 22.1.1993.

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

#### *Artikel 9*

##### **Undantag för luftfartygsverksamhet av exceptionell karaktär**

Från fall till fall kan behöriga myndigheter tillåta enskilda flygningar för luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal som inte kan tillåtas med utgångspunkt i bestämmelserna i denna förordning vid flygplatser i deras territorium.

Undantaget är begränsat till

- (a) luftfartyg vars användning är av så exceptionell karaktär att det vore orimligt att inte utfärda ett tillfälligt undantag,
- (b) luftfartyg på icke-vinstbringande flygningar i ändrings-, reparations- eller underhållssyfte.

#### *Artikel 10*

##### **Granskningsrätt**

1. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, och utan att ett väntande överklagandeförfarande åsidosätts, får kommissionen granska beslut om en driftsrestriktion innan den träder i kraft. Om kommissionen finner att beslutet inte följer kraven som fastställs i denna förordning eller i övrigt utgör en överträdelse av unionsrätten kan den upphäva beslutet.
2. Behöriga myndigheter ska förse kommissionen med information som visar att denna förordning efterlevs.
3. Kommissionen ska besluta, i enlighet med det rådgivande förfarande som fastställs i artikel 13.2, och med särskilt beaktande av kriterierna i bilaga II, huruvida den behöriga myndigheten i fråga får fortskrida med införandet av driftsrestriktionen. Kommissionen ska meddela rådet och den berörda medlemsstaten sitt beslut.
4. Om kommissionen inte har fattat ett beslut inom sex månader efter att den mottagit den information som hänvisas till i punkt 2 kan den behöriga myndigheten genomföra det planerade beslutet om driftsrestriktionen.

#### *Artikel 11*

##### **Delegerade rättsakter**

Kommissionen ska ha rätt att anta delegerade rättsakter i enlighet med artikel 12 rörande

- (c) ändringar av definitionerna av luftfartyg i artikel 2.3 och av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal i artikel 2.4,

- (d) ändringar och uppdateringar av bullercertifieringsstandarderna som föreskrivs i artiklarna 4 och 8 och av det certifieringsförfarande som föreskrivs i artikel 6.1,
- (e) ändringar av den metod och tekniska rapport som fastställs i bilaga I.

## *Artikel 12*

### **Utövande av delegering**

1. Kommissionens rätt att anta delegerade rättsakter gäller på de villkor som fastställs i denna artikel.
2. Delegeringen av befogenheter som avses i artikel 11 ska gälla tills vidare från det datum då denna förordning träder i kraft.
3. Delegeringen av de befogenheter som avses i artikel 11 kan återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Återkallandet innebär att den delegering av befogenheter som anges i det beslutet ska upphöra att gälla. Det ska träda i kraft dagen efter publiceringen av beslutet i *Europeiska unionens officiella tidning* eller på ett senare datum som där anges. Beslutet påverkar inte sådana delegerade rättsakter som redan trätt i kraft.
4. När kommissionen antar en delegerad rättsakt ska kommissionen samtidigt överlämna den till Europaparlamentet och rådet.
5. En delegerad rättsakt som antagits enligt artikel 11 ska träda i kraft enbart om inga invändningar uttrycks av antingen Europaparlamentet eller rådet inom en period om två månader från det att Europaparlamentet och rådet har informerats om den akten eller innan den perioden går ut om Europaparlamentet och rådet båda meddelar kommissionen att de inte har några invändningar. På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska perioden förlängas med två månader.

## *Artikel 13*

### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som har instiftats enligt artikel 25 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008.<sup>14</sup>

Denna kommitté är en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 gälla.
3. I de fall kommitténs yttrande ska inhämtas via skriftligt förfarande ska det förfarandet avslutas utan resultat om, inom tidsgränsen för inlämnandet av yttrandet, kommitténs ordförande beslutar det eller om en enkel majoritet av kommittéledamöterna begär det.

---

<sup>14</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

#### *Artikel 14*

#### **Information och revidering**

Medlemsstaterna ska inlämna information om tillämpningen av denna förordning till kommissionen på begäran.

Inom fem år efter det att denna förordning har trätt i kraft 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 15*

#### **Upphävande**

Direktiv 2002/30/EG ska upphöra att gälla med verkan från det datum då denna förordning träder i kraft.

#### *Artikel 16*

#### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

Utfärdad i Bryssel

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

## BILAGA I

### Analys av bullersituationen vid en flygplats

Metod:

1. Behöriga myndigheter ska använda bulleranalysmetoder som har tagits fram i enlighet med ECAC:s rapportdokument 29 "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports", tredje utgåvan.

Indikatorer :

1. Flygtrafikbullers effekt ska beskrivas, åtminstone, i termer av bullermått  $L_{den}$  and  $L_{night}$ , vilka definieras och beräknas i enlighet med bilaga I till direktiv 2002/49/EG.
2. Behöriga myndigheter kan använda ytterligare bullermått med vetenskaplig grund för att återspegla störningarna från flygtrafikbuller.

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 miljö- och hållbarhetsmålen för flygplatsen och den nationella kontexten. Denna ska innefatta en beskrivning av flygplatsens mål för buller från luftfartyg.
  - 1.3 Detaljerade bullerkonturer för innevarande och föregående år, inklusive en bedömning av antalet människor som är utsatta för buller från luftfartyg.
  - 1.4 En beskrivning av de befintliga och planerade åtgärder för hantering av buller från luftfartyg som redan tillämpas inom ramen för den väl avvägda strategin och deras effekt och bidrag till bullersituationen, som ska innehålla följande:
    - 1.4.1. För minskning vid källan:
      - Luftfartygsflottans utveckling och tekniska förbättringar.
      - Specifika planer för modernisering av flottan.
    - 1.4.2. För markanvändningsplanering och markförvaltning:
      - Befintliga planeringsinstrument, till exempel omfattande planering eller bullerzonindelning.
      - Befintliga bullerreducerande åtgärder, till exempel byggnadsnormer, bullerisoleringsprogram eller åtgärder för att minska områden där känslig mark används.
      - Samrådsförfarande för markanvändningsåtgärderna.

- Uppföljning av ny bebyggelse i närheten av flygplatsen.
- 1.4.3. För åtgärder för drift med minsta möjliga buller, i den utsträckning dessa åtgärder inte begränsar flygplatsens kapacitet:
- Användning av start- och landningsbanor som är att föredra ur bullersynpunkt.
  - Användning av rutter som är att föredra ur bullersynpunkt.
  - Användning av bullerreducerande förfaranden för start och landning.
  - Uppgifter om i vilken utsträckning dessa åtgärder regleras av de miljöindikatorer som nämns i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 691/2010.

1.4.4. För driftsrestriktioner:

- Användning av heltäckande restriktioner, till exempel tak på antalet flygrörelser eller bullerkvoter.
- Befintliga ekonomiska instrument, till exempel bullerrelaterade flygplatsavgifter.
- Användning av luftfartygsspecifika restriktioner, till exempel att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur drift.
- Användning av partiella restriktioner, med åtskillnad mellan åtgärder dagtid och nattetid.

2. Prognos utan nya åtgärder

- 2.1 Beskrivningar av redan godkända och kommande tillbyggnader på flygplatsen (om några), till exempel utökad kapacitet, utbyggnad av start- och landningsbanor och/eller terminaler och trafikens prognostiserade framtida sammansättning och ökning.
- 2.2 Vinsterna med att göra den större kapaciteten tillgänglig i det större luftfartsnätverket och regionen, i händelse av utökad kapacitet på flygplatsen.
- 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 avtalet människor som sannolikt kommer att utsättas för buller från luftfartyg – med åtskillnad mellan etablerade bostadsområden och nybyggda bostadsområden.
- 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 tillbörlig 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 tillbörlig hänsyn till följande faktorer:

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



EUROPEISKA  
UNIONENS RÅD

Bryssel den 5 december 2011 (14.12)  
(OR. en)

18010/11  
ADD 2

Interinstitutionellt ärende:  
2011/0398 (COD)

AVIATION 258  
ENV 922  
CODEC 2290

#### FÖLJENOT

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| från:          | Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens<br>generalsekreterare                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| mottagen den:  | 2 december 2011                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| till:          | Uwe CORSEPIUS, generalsekreterare för Europeiska unionens råd                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Komm. dok. nr: | SEK(2011) 1456 slutlig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Ärende:        | ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR<br>Sammanfattning av KONSEKVENSBEDÖMNING<br><i>Åtföljande dokument till förslag till förordning om regler och förfaranden<br/>för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen<br/>inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets<br/>och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002</i> |

För delegationerna bifogas kommissionens dokument – SEK(2011) 1456 slutlig.

Bilaga: SEK(2011) 1456 slutlig



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.12.2011  
SEK(2011) 1456 slutlig

## ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

### Sammanfattning av KONSEKVENSBEDÖMNING

#### *Åtföljande dokument till*

**förslag till förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002**

{KOM(2011) 828 slutlig}  
{SEK(2011) 1455 slutlig}

## ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

### Sammanfattning av KONSEKVENSBEDÖMNING

#### *Åtföljande dokument till*

**förslag till förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002**

### Sammanfattning av KONSEKVENSBEDÖMNING

#### 1. PROBLEMFORMULERING

1. Inom regelverket av skyldigheter mot ICAO<sup>1</sup> och subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna som fastställs i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen utgör direktiv 2002/30/EG<sup>2</sup> (nedan kallat "direktivet"), som faller under direktivet om omgivningsbuller<sup>3</sup>, en del av den "väl avvägda strategin" för bullerbekämpning vid EU:s flygplatser.
2. Direktivets syfte är att underlätta införandet av driftsrestriktioner på ett konsekvent sätt på flygplatsnivå för att begränsa eller minska antalet människor som i stor utsträckning påverkas av bullrets skadliga effekter.
3. I direktivet fastställs därför ett gemensamt ramverk med bestämmelser och förfaranden för införandet av driftsrestriktioner vid flygplatser i EU, vilket är avsett att skydda miljön kring flygplatserna på ett sätt som är förenligt med den inre marknadens krav genom övervägande av liknande driftsrestriktioner vid flygplatser med jämförbara bullerproblem.
4. Det gemensamma ramverket innehåller följande:
  - *Bestämmelser för hur bulleranalysen generellt bör genomföras*, eftersom man måste ta hänsyn till den innan bullerrelaterade driftsrestriktioner införs. Driftsrestriktioner

---

<sup>1</sup> 2001 antog Internationella civila luftfartsorganisationens församling (ICAO) begreppet "väl avvägd strategi" för bullerbekämpning. ICAO:s väl avvägda strategi utgör ett politiskt ramverk för att minska buller vid flygplatser på ett kostnadseffektivt sätt. Driftsrestriktioner bör inte användas som förstahandsval utan enbart efter beaktande av andra tänkbara åtgärder: minskning av flygbullret vid källan, markanvändningsplanering och markförvaltning, förfaranden för drift med minsta möjliga buller och driftsrestriktioner.

<sup>2</sup> 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. 40–46.

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller – Kommissionens förklaring i förlikningskommittén om direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

definieras som bullerrelaterade åtgärder som begränsar eller minskar civila jetdrivna underljudsflygplans användning av en flygplats.

- *Specifika bestämmelser för införandet av driftsrestriktioner i syfte att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur drift.* Dessa luftfartyg har de högsta bullernivåerna i luftfartygsflottorna. De definieras i direktivet som luftfartyg som har en sammanlagd marginal på högst 5 decibel jämfört med bullercertifieringsstandarderna i kapitel 3.
- *Ett förfarande<sup>4</sup>* som ska följas av berörda myndigheter vid införandet nya driftsrestriktioner.

5. Mot bakgrund av resultaten från samråd med intressenter har kommissionen kommit fram till slutsatsen, med hänsyn till de inneboende begränsningar för åtgärder på EU-nivå som beskrivs ovan, att de regler och förfaranden som fastslås i direktivet för hur flygplatser i EU ska införa driftsrestriktioner idag inte tillämpas på ett konsekvent sätt. Dessutom är effekten begränsad. Detta märks på i synnerhet två nivåer:

- För det första är de specifika reglerna för införandet av driftsrestriktioner i syfte att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal tas ur drift inte längre effektiva. Faktum är att med tiden har luftfartygen som uppfyller bullernorm med liten marginal blivit jämförelsevis få eftersom de byts ut på naturlig väg på grund av den tekniska utvecklingen. Definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal har blivit föråldrad och den dithörande utfasningsperioden inaktuell.
- För det andra har intressenterna rapporterat att i det nuvarande rättsliga ramverket behandlas driftsrestriktioner på olika sätt på flygplatser med i stort sett jämförbara bullerproblem, vilket kan leda till att konkurrensstörningar uppstår. Denna situation beror på att de befintliga reglerna för hur bulleranalyser ska genomföras är otydliga och inte tillräckligt exakta. Det befintliga förfarandet för att införa driftsrestriktioner anses vara för svagt.

## 2. SUBSIDIARITETSANALYS

6. Direktivet bidrar till att det europeiska luftfartssystemet fungerar korrekt. Det motsvarar målen i artiklarna 90 och 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
7. Enligt artikel 4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska åtgärder från EU:s sida angående bullerrelaterade driftsrestriktioner som utgör en del av den gemensamma luftfartspolitikens motiveras. I det föreliggande fallet är det därför nödvändigt att respektera subsidiaritetsprincipen som den fastställs i artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen. Det innebär att två aspekter bedöms.
8. För det första ska en bedömning göras huruvida målen med den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna inom ramarna för de nationella rättssystemen. I det föreliggande fallet handlar motiveringen om behovet

---

<sup>4</sup> Förfarandet täcker områden som t.ex. samråd med intressenter, förhandsinformation till kommissionen och andra medlemsstater och rätten att överklaga.

av att internationella bestämmelser och förfaranden tillämpas av medlemsstaterna på ett enhetligt och effektivt sätt för att ge operatörer inom och utom EU rättvisa förutsättningar.

9. För det andra måste man beakta om och hur målen bättre kan uppnås genom åtgärder från EU. Mervärdet med ett EU-initiativ i det föreliggande fallet består i att åtgärder vidtas som tar hänsyn till situationen på olika flygplatser samtidigt som bullerrelaterade driftsrestriktioner tillämpas på ett kostnadseffektivt sätt på platser där bullersituationen kräver åtgärder. Det består även i att en bra, lokalt anpassad balans uppnås mellan olika transport- och miljöpolitiska mål. Enskilda åtgärder på medlemsstatsnivå kan potentiellt leda till störningar i den inre marknadens funktionssätt.

### 3. SYFTET MED EU:S INITIATIV

10. I det specifika regelverket som beskrivs ovan är *det allmänna målet* med initiativet att harmonisera och ytterligare stärka de gemensamma reglerna och förfarandena angående införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner vid flygplatser i EU som en del av bullerhanteringsarbetet.
11. Det gemensamma ramverket skulle, med sådana ändringar, främja de mest kostnadseffektiva bullerrelaterade lösningarna för att uppnå de kvalitetsmål för buller som fastställs i bestämmelser på EU-nivå, nationell nivå eller lokal nivå. Det skulle också bidra till det övergripande bullerpolitiska målet att undvika, förebygga eller minska skadliga effekter, inklusive störningar, beroende på exponering för miljöbuller.<sup>5</sup>
12. Mot bakgrund av de identifierade grundläggande orsakerna till problemen kan det allmänna målet med det föreslagna initiativet specificeras i mer *specifika mål*:
  - (1) Effektivisera regelverket för luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal genom en revidering av definitionen av sådana luftfartyg och den tillhörande utfasningsbestämmelsen<sup>6</sup>.
  - (2) Se till att driftsrestriktioner betraktas konsekvent på flygplatser med jämförbara bullerproblem genom att
    - förtydliga hur en bulleranalys bör genomföras,
    - förstärka ramverket för förfaranden som leder till att driftsrestriktioner införs.
13. För att utvärdera framgångarna med att uppnå de allmänna och specifika målen föreslås följande *operativa mål*:

---

<sup>5</sup> Se artikel 1 i direktivet om omgivningsbuller (2002/49/EG).

<sup>6</sup> Detta inbegriper en revidering av artikel 2 d och artikel 6 om "Regler för införande av driftsrestriktioner som har till syfte att fasa ut luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal".

- Förhållandet nya förbud – totala driftsrestriktioner bör till år 2020 förändras till en nivå som är jämförbar med den i andra större ekonomier, samtidigt som de bullernivåer som medborgarna utsätts för minskas eller åtminstone bibehålls på samma nivå.
- Alla nya driftsrestriktioner bör innefatta åtgärder riktade mot luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal i syfte att maximera bullerreduktionen.

#### 4. ALTERNATIV

14. Logiken bakom policyalternativen speglar sambandet mellan de två problemen. Varje policyalternativ består av två huvudkomponenter som är riktade mot varsitt problem. Alla policyalternativen är dessutom avsedda att åtminstone bibehålla samma bullermiljö som vid ett scenario med oförändrade förhållanden (policyalternativ 1). Det som särskiljer policyalternativen är graden av ingripande som, beroende på alternativ, är större eller mindre på det första och andra problemet. Genom att ta itu med problemen rörande luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal (problem 1) utfärdas färre och/eller mer fokuserade driftsrestriktioner som påverkar andra typer av luftfartyg (mindre bullriga). Minskad trafik bland de senare luftfartygen beror alltså i hög grad på problem rörande en korrekt tillämpning av den väl avvägda strategin (problem 2).

Tabell 1: Kartläggning av problem, pådrivande faktorer och mål

| Specifika mål                                                                                                                 | Alternativ                                                                                                                                           |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                               | Alt. 2                                                                                                                                               | Alt. 3                                                                                                                                               | Alt. 4                                                                                                                                              |
| Effektivisera de specifika bestämmelserna om luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal genom att                 |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                     |
| revidera den föråldrade definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal                                | Ändra definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal så att luftfartyg enligt standarden i kapitel 3 på -12 EPNdB innefattas | Ändra definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal så att luftfartyg enligt standarden i kapitel 3 på -10 EPNdB innefattas | Ändra definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal så att luftfartyg enligt standarden i kapitel 3 på -8 EPNdB innefattas |
| välja en lämplig tillhörande utfasningsperiod                                                                                 | Fullständig utfasning tillåten inom 4 år                                                                                                             | Fullständig utfasning tillåten inom 2 år                                                                                                             | Fullständig utfasning tillåten inom 2 år                                                                                                            |
| Se till att liknande driftsrestriktioner beaktas på ett konsekvent sätt på flygplatser med jämförbara bullerproblem genom att |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                     |
| förstärka ramverket för förfaranden som leder till att driftsrestriktioner införs                                             | Inrättande av stödcell på EU-nivå för tillämpning av den väl avvägda strategin                                                                       | Inrättande av stödcell på EU-nivå för tillämpning av den väl avvägda strategin                                                                       | Inrättande av stödcell på EU-nivå för tillämpning av den väl avvägda strategin                                                                      |

|                                               |                                                                     |                                                                                                          |                                                                     |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| förtydliga hur en bulleranalys bör genomföras | Ytterligare bestämmelser om omfattningen av samråd med intressenter | Ytterligare bestämmelser om omfattningen av samråd med intressenter                                      | Ytterligare bestämmelser om omfattningen av samråd med intressenter |
|                                               | Bättre rättssäkerhet vid överträdelseförfaranden                    | Kommissionen ges granskningsrätt med möjlighet till upphävande tills en reviderad analys anses godtagbar | Obligatorisk granskning och föregående godkännande av kommissionen  |

15. Den europeiska lagstiftningen om flygplatsbuller har för närvarande formen av ett direktiv. Valet av rättsinstrument har delvis lett till de stora variationerna i hur driftsrestriktioner införs i Europa.
16. För att bemöta de ovan identifierade problemen innehåller policyalternativ 3 och 4 förslag om att ge kommissionen granskningsrätt. Detta motiveras av det faktum att om kostnadseffektiviteten för en driftsrestriktion inte visas, jämfört med andra instrument för bullerbekämpning, skulle kommissionen behöva säkerställa att en sådan åtgärd kan upphävas tills analysen genomförs på ett korrekt sätt. Genomsynliga kriterier med samma tillämpning och tolkning i hela EU skulle behöva upprättas om det vore möjligt att upphäva en driftsrestriktion.
17. Policyalternativen innehåller även en uppdatering av definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal. Definitionen skulle behöva tillämpas likadant i alla medlemsstater eftersom det är en teknisk standard som samma medlemsstater har godkänt i ICAO. Med tanke på att denna definition sannolikt behöver ändras i framtiden för att hålla jämna steg med forskningen och den allt modernare luftfartygsflottan finns i alla policyalternativen en möjlighet att uppdatera definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal via en delegerad rättsakt av lämplig kommitté.
18. Med hänsyn till ovanstående argument skulle en förordning antagligen vara ett lämpligare verktyg för att förvandla ändringarna i politiken till lagstiftning.

## 5. KONSEKVENSANALYS

19. Konsekvensanalyserna visar att de tre policyalternativen har tydliga ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser.

- Ur ekonomisk synvinkel verkar policyalternativ 2 vara att föredra eftersom det medför den minsta ökningen av de administrativa kostnaderna. Det policyalternativet kan emellertid anses vara krävande vad avser internationella relationer. Med policyalternativ 3 skulle dessa negativa konsekvenser för de yttre förbindelserna undvikas, men det skulle medföra en större börda på EU:s budget. Detta policyalternativ medför en administrativ börda på ungefär samma nivå som policyalternativ 1.
- Ur ett socialt perspektiv har policyalternativ 2, 3 och 4 liknande konsekvenser. Den enda större skillnaden härrör från i vilken utsträckning operativa åtgärder som påverkar luftfartygens säkerhet granskas. Policyalternativ 2 och 3 kan anses vara praktiskt taget likvärdiga i det avseendet.
- Vad miljön beträffar utmärker sig policyalternativ 4 tydligt på grund av den relativt höga sannolikheten för negativa konsekvenser på grund av kompromisser mellan operativa åtgärder rörande buller och klimatförändringar. Policyalternativ 2 och 3 kan anses vara jämförbara vad avser konsekvenser för miljön.

**Tabell 2: Översiktstabell av konsekvenser jämfört med policyalternativ 1**

|                                                               | <i>Policyalternativ 2</i>         | <i>Policyalternativ 3</i>         | <i>Policyalternativ 4</i>         |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Påverkan på tillämpningen av den väl avvägda strategin</b> | Medelhög                          | Medelhög                          | Hög                               |
| <b>Ekonomiska konsekvenser</b>                                |                                   |                                   |                                   |
| <i>Påverkan på:</i>                                           |                                   |                                   |                                   |
| Det europeiska luftfartsnätverkets funktion                   | Låg                               | Låg                               | Låg                               |
| Flygplatser                                                   | Medelhög                          | Medelhög                          | Låg                               |
| Flygbolag                                                     | Låg                               | Låg                               | Medelhög                          |
| Tillverkare av flygplansskrov och flygplansmotorer            | Medelhög                          | Medelhög                          | Neutral                           |
| Administrationskostnader                                      | <i>Upp till<br/>€1 800 000/år</i> | <i>Upp till<br/>€3 000 000/år</i> | <i>Upp till<br/>€4 200 000/år</i> |
| EU:s budget                                                   | <i>Låg</i>                        | <i>Medelhög</i>                   | <i>Hög</i>                        |
| Internationella förbindelser                                  | <i>Hög</i>                        | Låg                               | Medelhög                          |
| <b>Sociala konsekvenser</b>                                   |                                   |                                   |                                   |
| Påverkan på förvaltning och deltagande                        | Hög                               | Hög                               | Hög                               |
| Påverkan på sysselsättningen och arbetsvillkor                | Låg                               | Låg                               | Låg                               |
| Påverkan på säkerheten                                        | Låg                               | Medelhög                          | Medelhög                          |
| <b>Miljöpåverkan</b>                                          |                                   |                                   |                                   |
| Påverkan på buller                                            | Neutral                           | Neutral                           | Neutral                           |
| Påverkan på klimatförändringar                                | Medelhög                          | Medelhög                          | Neutral                           |

Förklaring:

Negativa konsekvenser identifieras med mörk orange färg och kursiv fetstil.

"HÖG" avser hög sannolikhet för betydande konsekvenser. "MEDELHÖG" och "LÅG" innebär lägre sannolikhet för betydande konsekvenser. Konsekvenserna beror i samtliga fall på vilka åtgärder som lokala och nationella myndigheter samt flygbolag väljer att genomföra.

## **6. JÄMFÖRELSE AV ALTERNATIVEN**

### **6.1. *Enhetlighet***

20. Som framgår ovan är policyalternativ 3 det mest enhetliga med noggrant balanserade åtgärder för att uppnå de specifika policymålen. Inga betydande negativa konsekvenser förutses under detta policyalternativ, och det utgör därför den bästa kompromissen mellan de ekonomiska, sociala och miljömässiga områdena.

### **6.2. *Verkan***

21. Tabell 3 I ges en kort översikt över policyalternativens verkan med hänsyn till de specifika politiska målen som definieras i avsnitt 3. Som synes kan ingen uppenbar prioriteringsordning upprättas vad avser verkan. Policyalternativ 3 verkar dock vara det mest balanserade alternativet eftersom det har den lämpligaste uppsättningen åtgärder för att uppfylla de definierade målen.
22. Vad avser målen med reglerna om luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal beror de tänkta policyalternativens verkan på deras ambitionsnivå i förhållande till luftfartygens bullerprestanda. I detta avseende väntas policyalternativ 2 ge bäst resultat eftersom den reviderade definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal där är strängast: luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal innefattar där luftfartyg vars bullerprestanda är under standarden i kapitel 3 på -12 EPNdB, och därför närmare luftfartyg i kapitel 4. Följaktligen ger policyalternativ 4 minst verkan, eftersom det är minst ambitiöst vad avser luftfartygens bullerprestanda, medan policyalternativ 2 är bättre än policyalternativ 3.
23. Vad avser målet för konsekvent införande av driftsrestriktioner på flygplatser i EU beror de tänkta policyalternativens verkan på i hur hög grad kvalitetskontroller genomförs. Policyalternativ 4 erbjuder de bästa möjligheterna i det här avseendet. Alternativet har ett mycket starkare fokus på ramverket för förfaranden, särskilt med tanke på kommissionens framträdande roll i att kontrollera analysernas kvalitet. Med det alternativet blir kommissionen ansvarig för obligatoriska granskningar och för att på förhand godkänna tänkta driftsrestriktioner på flygplatser i EU. Jämfört med policyalternativ 4 har policyalternativ 3 mindre verkan eftersom kvalitetskontrollen inte är systematisk. Med alternativ 3 kan kommissionen emellertid fokusera sina kvalitetskontroller på de mest problematiska driftsrestriktionerna. Policyalternativ 2 väntas ha i särklass sämst verkan eftersom granskningen av kvaliteten i analyserna enbart genomförs med hjälp överträdelseförfaranden i efterhand.

Tabell 3: Tänkt policyalternativs verkan sett till specifika policymål

| Specifika policymål                                                                                                                                                                                    | Policyalternativ<br>1 | Policyalternativ<br>2 | Policyalternativ<br>3 | Policyalternativ<br>4 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Effektivisera de specifika reglerna om luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal genom att revidera den föråldrade definitionen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal | neutral               | hög                   | medelhög              | låg                   |
| välja en lämplig tillhörande utfasningsperiod                                                                                                                                                          |                       |                       |                       |                       |
| Se till att liknande driftsrestriktioner betraktas på ett konsekvent sätt på flygplatser med jämförbara bullerproblem genom att förtydliga hur en bulleranalys bör genomföras                          | neutral               | låg                   | medelhög – hög        | hög                   |
| förstärka ramverket för förfaranden som leder till att driftsrestriktioner införs                                                                                                                      |                       |                       |                       |                       |

### 6.3. Effektivitet

24. Eftersom det föreslagna initiativet har formen av ett förfarande omfattar den totala kostnaden för de tänkta policyalternativen administrationskostnader och kostnader i EU:s budget.
25. Mot bakgrund av beräkningarna ovan verkar policyalternativ 2 vara det mest effektiva eftersom det medför den lägsta ökningen av administrationskostnaderna. I den bedömningen ingår emellertid inte de potentiella kostnaderna för en internationell tvist på den mycket globaliserade luftfartsmarknaden, vilken kan påverka flygbolag i EU negativt.

### 6.4. Slutsats

26. Mot bakgrund av ovanstående är policyalternativ 3 att föredra. Policyalternativ 3 verkar, framförallt vad avser enhetlighet, vara det lämpligaste policyalternativet för att uppnå de mål som identifieras i avsnitt 3.

## 7. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

27. Kommissionen kommer att utvärdera och se över förordningen fem år efter att den har trätt i kraft. Förutom de fakta som framkommer vid granskning eller överklagandeförfaranden i enskilda fall kommer kommissionen att kontinuerligt övervaka en uppsättning centrala indikatorer som kommer att uppdateras för att följa förordningens verkan.

Tabell 4: Övervakningsindikatorer

| <i>Centrala indikatorer</i>                                                                  | <i>Definition</i>                                                                                                                                                                | <i>Relevans</i>                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Övervakning av luftfartygs bullerprestanda och kvaliteten i bullerhanteringspolicyer</i>  |                                                                                                                                                                                  |                                                                                                         |
| <i>Bullercertifiering</i>                                                                    | Denna indikator visar nya luftfartygs bullerprestanda.                                                                                                                           | Denna indikator visar förbättringarna av nya luftfartygs bullerprestanda.                               |
| <i>Antal flygningar genomförda av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal</i> | Denna indikator visar antalet flygningar som genomförs av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal i ECAC-regionen (kan specificeras per flygplats och flygbolag). | Denna indikator visar trender i användningen av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal. |
| <i>Översikt över driftsrestriktioner och sammansättningen av bullerreducerande åtgärder</i>  | Denna nya indikator samlar in information från handlingsplaner för buller och bullerprestandaplaner om kvaliteten på bullerreducerande åtgärder.                                 | Denna indikator visar kvaliteten på bulleranalyser.                                                     |