

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om etablering af en fællesskabsramme for støjklassificering af civile subsoniske jetfly med henblik på beregning af støjafgifter**

(2002/C 103 E/16)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2001) 74 endelig udg. — 2001/0308(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 20. december 2001)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge EF-traktatens artikel 2 og 6 går Fællesskabets politik bl.a. ud på at fremme integrationen af miljøbeskyttelseskrav i andre sektorpolitikker, herunder transportpolitikken.
- (2) Et af hovedmålene med den fælles transportpolitik er at fremme en bæredygtig udvikling af transportsektoren.
- (3) I Kommissionens meddelelse om lufttransport og miljø<sup>(1)</sup> foreslås det bl.a. at anvende økonomiske incitamenter til at forbedre lufttransportens miljøpræstation.
- (4) Rådets direktiv om lufthavnsafgifter<sup>(2)</sup> åbner mulighed for at graduere lufthavnsafgifterne som funktion af miljøvirkningen, men fastsætter ingen kriterier for en sådan graduering.
- (5) En graduering af støjafgifterne til miljøformål på grundlag af en fælles klassificering af fly i henhold til deres støjbelastning vil give højere miljømæssig effektivitet, mere gennemskuelige afgiftssystemer og større forudsigelighed for lufttransportsselskaberne.

- (6) En sådan graduering er ikke udformet med henblik på at generere yderligere indtjening. Den bør principielt være indtægtsneutral, og den skal anvendes på en gennemskuelig og ikke-diskriminerende måde.
- (7) De certificerede støjniveauer som defineret i bilag 16 — Bind I til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave, juli 1993 anses for på en hensigtsmæssig måde at afspejle støjbelastningen for den del af befolkningen, som bor i nærheden af lufthavne. Det er hensigtsmæssigt at måle støjniveauet ved landinden som det certificerede støjniveau ved indflyvningsmålepunktet som defineret i bilag 16; for støjniveauet ved start er der en god korrelation mellem gennemsnittet af de certificerede støjniveauer i det laterale målepunkt og overflyvningsmålepunktet som defineret i det førnævnte bilag 16.
- (8) Støjafgifterne bør være proportionale med tilvæksten i de gener, som de enkelte fly påfører mennesker ved landing og start. Sammenhængen mellem denne tilvækst i generne og flystøjniveauet kan mest hensigtsmæssigt udtrykkes ved støjenerginiveauet.
- (9) For at sikre den størst mulige gennemskuelighed mellem afgiftssystemerne i Fællesskabets lufthavne bør de lufthavne med kommerciel luftfart mellem medlemsstaterne, hvor der opkræves støjafgifter, anvende den fælles ramme for klassificering af fly efter en passende overgangsperiode.
- (10) Det er nyttigt at søge at udbrede kendskabet til konceptet støjydelse, navnlig for de relativt tunge fly, ved at fremkomme med yderligere oplysninger om støjen pr. transporteret enhed.
- (11) Direktivet er i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincippet, jf. EF-traktatens artikel 5, dels fordi målet om at øge støjafgifternes miljøeffektivitet ikke kan nås af medlemsstaterne, idet der anvendes forskellige støjklassificeringssystemer til opkrævningen, og kan opfyldes bedre af Fællesskabet med en harmoniseret ramme til beregning af disse støjafgifter, dels fordi direktivet er begrænset til det nødvendige minimum for at nå dette mål og ikke går videre, end det er nødvendigt med henblik herpå.

<sup>(1)</sup> KOM(1999) 640 endelig af 1.12.1999.

<sup>(2)</sup> Kommissionens forslag: EFT C 257 af 22.8.1997, s. 2, som ændret ved KOM(1998) 509 endelig (EFT C 319 af 16.10.1998, s. 4).

(12) Da de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv er generelle foranstaltninger i betydningen i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen <sup>(1)</sup>, vedtages de ved anvendelse af forskriftsproceduren i artikel 5 i samme afgørelse.

(13) Kommissionen evaluerer inden den 1. april 2008 gennemførelsen af dette direktiv —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### Artikel 1

##### Formål og anvendelsesområde

Målet med dette direktiv er at øge miljøeffektiviteten af de støjafgifter, der opkræves af lufthavnene ved at sikre, at der anvendes fælles kriterier, som bygger på flys støjpræstation, ved beregningen af disse afgifter til miljøformål.

I overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 4 finder direktivet anvendelse på lufthavne eller lufthavnssystemer på en medlemsstats territorium, hvor der foregår kommerciel luftfart mellem medlemsstaterne og opkræves støjafgifter.

#### Artikel 2

##### Definitioner

1. I dette direktiv forstås ved:
  - a) »støjafgift« en specifik afgift, som pålægges af lufthavnen i forhold til flyets certificerede støjkaraktistika, og som er udformet til at få dækket udgifterne til at begrænse eller forebygge støjproblemer og fremme brugen af fly, som stjer mindre.
  - b) »graduering«, at der inden for en ramme, hvor indtægter og udgifter totalt set balancerer, kan pålægges støjafgifter af forskellig størrelse.
  - c) »La« et flys støjniveau ved landingen. Det er lig med værdien af det certificerede støjniveau udtrykt i den effektivt opfattede støj (Effective Perceived Noise — EPN) i decibel ved indflyvningsmålepunktet og beregnes som defineret i bilag 16 — Bind I til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave, juli 1993. Den dertil svarende støjenergi er lig med antilogarithmen  $La/10$ .
  - d) »Ld« et flys støjniveau ved start. Det er lig med det aritmetiske gennemsnit af de certificerede støjniveauer udtrykt i EPN-decibel i det laterale målepunkt og overflyvningsmålepunktet som defineret i førnævnte bilag 16. Den dertil svarende støjenergi er lig med antilogarithmen  $Ld/10$ .

<sup>(1)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

e) »et flys støjydelse« støjemissionen pr. nyttelastenhed; passager eller ton fragt.

2. I henhold til proceduren i artikel 6, stk. 2, kan stk. 1, litra c) og d), tilpasses senere ændringer af bilag 16 i Bind I til den internationale civilluftfartskonvention, som måtte træde i kraft efter vedtagelsen af nærværende direktiv.

#### Artikel 3

##### En fælles ramme til beregning af støjafgifter

Medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at beregningen af støjafgifter i lufthavne på deres område foretages efter følgende kriterier:

- 1) Støjafgiften ved landing og start skal være proportional med den relative støjbelastning ved landing og start for beboerne i nærheden af lufthavne. Støjafgiften i en given lufthavn for en landing og start skal beregnes som anført i bilaget.
- 2) Støjenergien ved landing og start skal beregnes på grundlag af støjniveauerne  $La$  og  $Ld$ .
- 3) Gradueringen af støjafgifter inden for et givet tidsrum må højst være en faktor 20 fra den højeste til den laveste støjafgift. Der kan anvendes en lavere faktor.

#### Artikel 4

##### Anvendelse af den fælles ramme

Medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den fælles ramme til beregning af støjafgifter anvendes:

- 1) Fra den 1. april 2003
  - a) ved enhver større revision af de eksisterende systemer til beregning af støjafgifter,
  - b) for nyindførte systemer til beregning af støjafgifter.
- 2) Fra den 1. april 2006 for alle systemer til beregning af støjafgifter.

#### Artikel 5

##### Oplysninger til offentligheden

For at udbrede kendskabet til begrebet støjydelse kan medlemsstaterne eller lufthavnsmyndighederne supplere flystøjkaraktistikerne  $La$  og  $Ld$ , som anvendes til beregning af støjafgifterne, med yderligere oplysninger, der afspejler et flys støjydelse, navnlig hvad angår fly med en maksimal startvægt på over 34 ton.

*Artikel 6***Forskriftsudvalg**

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Regler om Flysikkerhed nedsat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991<sup>(1)</sup>, som består af repræsentanter for medlemsstaterne og har en repræsentant for Kommissionen som formand (i det følgende benævnt »udvalget«).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 8 i samme afgørelse.

3. Den frist, der er omhandlet i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468, er på tre måneder.

*Artikel 7***Gennemgang og rapportering**

Senest den 1. april 2008 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om erfaringerne med direktivets anvendelse.

Rapporten ledsages eventuelt af forslag om ændring af nærværende direktiv.

*Artikel 8***Gennemførelse**

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest et år efter dets ikrafttræden. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

*Artikel 9***Ikrafttrædelse**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

*Artikel 10***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

---

<sup>(1)</sup> EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4, ændret ved forordning (EF) nr. 2176/96 (EFT L 291 af 14.11.1996, s. 15).

## BILAG

**Beregning af støjafgifter**

Den samlede støjafgift for en landing og start i en given lufthavn er:

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

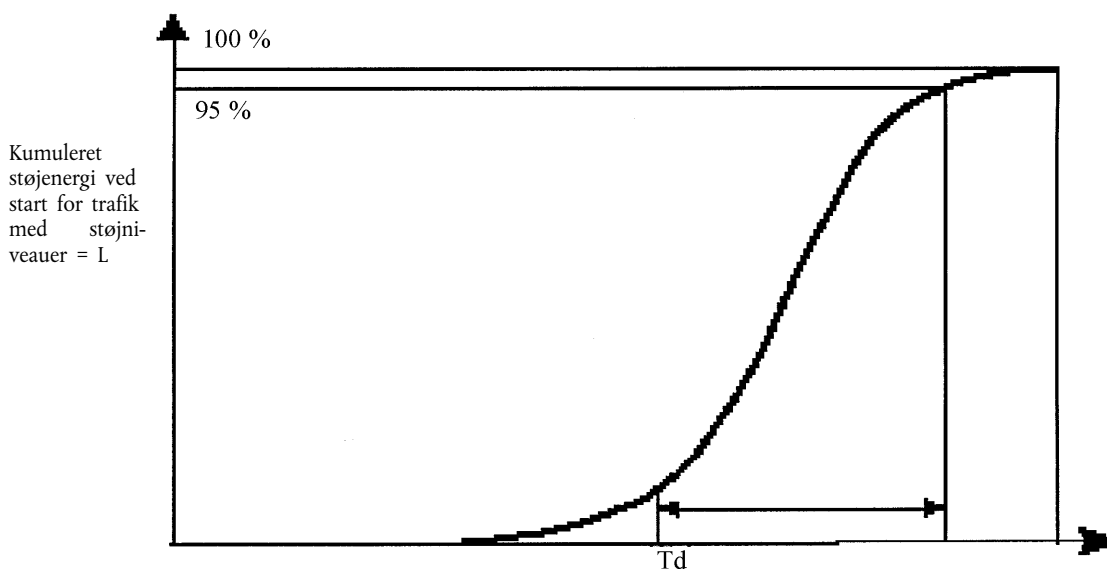
hvor:

Ca og Cd er enhedsstøjafgifterne ved landing og start for den pågældende lufthavn. Ca og Cd kan være lig med 0. De afspejler den relative betydning for den berørte befolkning af støjemissionerne ved landing og start,

La er det certificerede støjniveau ved indflyvning,

Ld = (Lf + Ll)/2, hvor Lf og Ll er de certificerede støjniveauer i overflyvningsmålepunktet og det laterale målepunkt, og

Ta og Td er støjgrænser ved landing og start, som svarer til forholdsvis støjsvage flykategorier for den pågældende lufthavn. Disse grænseværdier sættes til cirka 13 decibel under overgrænsen, hvilket svarer til 95 % af den støjenergi, som ifølge grafen udsendes ved lufthavnen.

**Gradering af støjafgifter**

Ifølge princippet om, at afgifter mest muligt skal afspejle de bagvedliggende omkostninger, bør der opkræves specifikke støjafgifter til at finansiere støjbegrænsende programmer og andre støjafgifter bør kompenseres af negative støjafgifter (rabatter), så der ikke genereres indtjening.

Der må tilstræbes en situation, hvor indtægter og udgifter balancerer, såvel i forbindelse med landing som ved start. Eksempel: ved starten vil støjafgiften (som kan være positiv eller negativ) for fly i være:

$$C_i = C_d \cdot [ E_{d_i}^{-1/N} \cdot \sum E_{d_j} ]$$

hvor:

Cd er enhedsafgiften for start i den pågældende lufthavn,

E<sub>d<sub>i</sub></sub> er den relative støjenergi ved start for det pågældende fly, og

N og  $\sum E_{d_j}$  er det forventede antal starter og den forventede kumulerede støjenergi ved start for det pågældende år.

C<sub>i</sub> kan være positiv eller negativ.