

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 408)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	4. marts 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets supplerende grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om etablering af en fællesskabsramme for støjklassificering af civile subsoniske jetfly med henblik på beregning af støjafgifter, KOM(2001) 74 endelig.

Dato : 25. februar 2002
J.nr.
Sagsbeh. : 222-113
Org. enhed : JN
: 2. Kontor

Supplerende grundnotat om Kommissionens forslag til Europaparlamentets og Rådets direktiv om etablering af en fællesskabsramme for støjklassificering af civile subsoniske jettfly med henblik på beregning af støjafgifter KOM(2001) 74 endelig.

Der henvises til tidligere fremsendt grundnotat af 18. januar 2002.

Kommissionens forslag har været sendt i høring hos følgende organisationer og selskaber: Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, DANSAM, SAS, Maersk Air, Premiair, Cimber Air, SUN Air of Scandinavia, Sterling European Airlines, Star Air, MUK Air, AOPA Danmark, Erhvervsflyvnings Sammenslutning og Erhvervenes Trafikudvalg.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Københavns Lufthavne A/S finder, at det foreliggende forslag afskærer lufthavnsselskabet fra endnu en mulighed for at påvirke udviklingen i støjbelastningen i Københavns Lufthavn, idet forslaget ikke vurderes at være tilstrækkelig til at sikre en miljømæssig effektivitet af en støjafgiftsordning som alternativ til indførelse af driftsrestriktioner.

Københavns Lufthavne A/S finder at gradueringen af støjafgifter med en højst en faktor 20 ikke er tilstrækkelig.

Københavns Lufthavne A/S vurderer, at den foreslåede fællesskabsramme for støjklassificering er kompliceret, idet der på den enkelte lufthavn kræves meget detaljerede oplysninger om det enkelte flys registrerede støjdata.

SAS ser positivt på en harmonisering af klassificeringssystemer som grundlag for støjafgifter i et fælles system inden for EU.

SAS ser helst internationale løsninger fremfor nationale og lokale initiativer, og peger i den forbindelse på , at ICAO principper om miljøafgifter bør respekteres.

SAS peger på at systemet bør være transparent så det tydeligt fremgår hvad afgifterne anvendes til.

SAS finder ikke, at afgifterne bør udgøre generelle indtægter til lufthavnene eller til nationale skatter, men anvendes til de støjformål, de er beregnet på. Afgifterne skal samtidig være konkurrenceneutrale.

SAS understreger vigtigheden af, at støjafgifter kun anvendes, når det findes et defineret behov for at imødegå støj. SAS finder, at foranstaltningerne bør afvejes ud fra en samlet og omkostningseffektiv bedømmelse.

Premiair oplyser, at selskabet generelt er mod støjrestriktioner, idet der er erfaringer for konkurrenceforvridning.

Premiair finder det positiv at direktivforslaget understreger, at der ikke er tale om at generere indtjening, men skal være omkostningsneutralt.

Premiair mener, at afgiften bør korrigeres efter at store fly pr. transporteret passager (eller anden lasteenhed) støjer mindre. Dette fremgår ikke af formlen som er anført i bilaget.

Premiair stiller generelt spørgsmål ved forståelsen af formlen i bilaget.

Endelig stiller Premiair spørgsmål ved, hvem der med tiden skal betale, hvis de støjsvage fly forsvinder.