

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

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 421)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	5. marts 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets supplerende grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne, KOM(2001) 695 endelig.

Dato : 28. februar 2002

J.nr.

Sagsbeh. : 222-106

Org. enhed : JN

: 2. Kontor

Supplerende grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne KOM(2001) 695 endelig.

Der henvises til tidligere fremsendte grundnotat af 14. 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, Sterling European Airlines, MUK Air og Erhvervenes Transportudvalg.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Københavns Lufthavne A/S finder, at direktivforslaget giver anledning til bekymring, idet forslaget kan vanskeliggøre overholdelse af den af Miljøstyrelsen meddelte rammegodkendelse af 30. april 1997 af Københavns Lufthavn. Indførelse af driftsrestriktioner i henhold til direktivforslaget har først fuld virkning 6 år efter indførelse af restriktionen. Dette vurderes ikke at være tilstrækkeligt til at sikre o verholdelse af rammegodkendelsens vilkår 2.2.2 om, at støjbelastningen fra starter, landinger og taxikørsel med fly senest i år 2005 ikke må overstige den fremskrevne støjbelastning med en tolerance på 1 dB.

Efter lufthavnsselskabets vurdering kan det således ikke udelukkes, at direktivforsalget vil kunne få kapacitetsmæssige konsekvenser for Københavns Lufthavn.

Lufthavnen bemærker, at de øvrige dele af "en afbalanceret strategi", som er omtalt i direktivforslaget, er fuldt udnyttet i Københavns Lufthavn i forbindelse med vedtagelse af udbygningsloven i 1980, og dette er senere blevet bekræftet i forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen i 1996.

Det er i øvrigt lufthavns selskabets vurdering, at de regler og procedurer, der er opstillet i direktivforslaget, er så komplekse, at væsentlige omkostninger vil være forbundet med indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner efter direktivforslaget.

Maersk Air bemærker til artikel 8 de to første linier, at der bør stå "Fly, der kun netop opfylder kravene, som er registreret i udviklingslande og opført i bilag 3 kan undtages fra bestemmelserne i artikel 6, stk.1 og 2., under forudsætning af at.."

Selskabet anfører videre, at med baggrund i luftfartsindustriens nuværende vanskelige situation, der startede med afmatning i trafikken for omkring et år siden og blev væsentligt forværret efter de tragiske terroraktioner den 11. september 2001, er tiden ikke at påføre en industri , der allerede er i knæ, yderligere driftsrestriktioner og økonomiske byrder.

SAS ser ingen operative begrænsninger af forslaget for SAS vedkommende.

Generelt foretrækker SAS internationale løsninger gennem ICAO i spørgsmål som berører flybranchen globalt. Kommissionens forslag er en regional løsning på støjsituationen ved lufthavne i EU. Ved udformningen af regionale regler er det vigtigt at så vidt der er muligt at undgå konkurrenceforvridning mellem de der har hjemme i EU og uden for EU.

Det er endvidere væsentligt, at reglerne udformes entydigt og klart så fortolkningen bliver den samme i hele EU. SAS anfører, at på samme måde er det afgørende at grundlaget for vurderingerne og cost benefit analyser harmoniseres. SAS mener det er en forudsætning at EU lægger sig på linie med ICAO's "ballanced approach" hvor de fire styremidler er støjreduktion ved kilden, arealplanlægning, operationelle restriktioner og /eller støjreducerende operationelle procedurer ud fra en samlet og omkostningseffektiv vurdering.

SAS finder det nødvendigt at være restriktive med undtagelser for fly fra et ikke EU land, idet der ellers er risiko for at undergrave den reduktion af støjen, man ønsker at opnå i vurderingerne, og yderligere tiltag kan derfor være nødvendige. Undtagelser kan også være kilden til konkurrenceforvridning.