



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 29.11.2002  
KOM(2002) 683 endelig

2001/0308 (COD)

Ændret forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om etablering af en fællesskabsramme for støjklassificering af civile subsoniske jetfly  
med henblik på beregning af støjafgifter**

(forelagt af Kommissionen i henhold til  
EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

## BEGRUNDELSE

### 1. PROCEDURE

Forslag KOM(2001) 74 endelig af 20. december 2001 blev fremsendt til Rådet og Europa-Parlamentet den 20. december 2001 i overensstemmelse med proceduren i traktatens artikel 251.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse om forslaget den 29. maj 2002<sup>1</sup>.

Europa-Parlamentet førstebehandlede forslaget på mødet den 3. september 2002 og vedtog 13 ændringsforslag<sup>2</sup>.

På baggrund af Europa-Parlamentets ændringsforslag har Kommissionen udarbejdet vedlagte ændrede forslag.

### 2. FORSLAGETS FORMÅL

I meddelelsen om lufttransport og miljø fra 1999 foreslog Kommissionen at bruge økonomiske incitamenter til at få operatørerne til at anvende teknologi, som gør det muligt at reducere miljøvirkningerne af lufttransport.

På den baggrund er formålet med dette forslag at skabe en fælles metode til graduering af lufthavnsafgifter, der tager hensyn til, hvor store støjgener der forårsages af et givet fly.

De tekniske elementer af forslaget afspejler henstillingen om støjafgifter fra Den Europæiske Luftfartskonference (ECAC - European Civil Aviation Conference). Ved at indføre et EF-dækkende system baseret på gennemskuelse, ligebehandling og forudsigelighed kan det undgås, at der opstår et væld af støjafgiftsordninger, som anvender forskellige tekniske parametre. Derved fremmes det indre marked.

De vigtigste principper bag den foreslåede metode er:

- Gennemskuelse og omkostningsrelaterede afgifter i overensstemmelse med ICAO's politik. Dette indebærer anvendelse af princippet om ikke at generere indtjening, medmindre der opkræves afgifter med det særlige formål at finansiere miljøbeskyttende foranstaltninger i og omkring lufthavnen.
- Anvendelse af objektive kriterier, der er umiddelbart tilgængelige og nemme at verificere (det enkelte flys absolutte støjniveau som anført i dets støjcertifikat).
- Proportionalitet mellem støjafgifter og støjbelastning.
- Tilstrækkelig fleksibilitet, idet der tages hensyn til en række lufthavnsspecifikke elementer, så den harmoniserede metode kan indføres uden problemer.

---

<sup>1</sup> EFT C 221, 17.9.2002, s.17

<sup>2</sup> ...

Forslaget skal medvirke til at opfylde Fællesskabets forpligtelse til at fremme en bæredygtig udvikling af den økonomiske virksomhed og forbedre miljøet ved at inddrage miljøbeskyttelseskrav i fælles sektorpolitikker.

### **3. BEMÆRKNINGER**

Den 3. september 2002 vedtog Europa-Parlamentet 12 ændringsforslag ved førstebehandlingen. Kommissionen har gennemgået ændringsforslagene og undersøgt, hvilke konsekvenser de kan have for:

- forslagetets mål og principper som beskrevet i punkt 2 ovenfor
- den foreslåede metodes tekniske integritet
- ny EU-lovgivning, der er vedtaget siden forslaget blev sendt til Parlamentet og Rådet.

Af de 12 ændringsforslag kan Kommissionen acceptere 5 (ændringsforslag 1, 5, 7, 12 og 14).

De øvrige ændringsforslag kan ikke accepteres (ændringsforslag 4, 8, 9, 10, 15, 16 og 17).

#### **3.1. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen kan acceptere**

- Kommissionen accepterer ændringsforslag 1 vedrørende forslagetets titel. Uden henvisningen til "støjklassificering" afspejler forslagetets titel mere korrekt den foreslåede metode, der bygger på en beregningsformel og ikke på inddeling af fly i klasser.
- Kommissionen accepterer ændringsforslag 5, der ud over et par sproglige ændringer i artikel 3, stk. 1, omfatter en henvisning til muligheden for at anvende forskellige støjafgiftsenheder for forskellige tidspunkter af døgnet. Dette aspekt indgik i forvejen implicit i den metode, der beskrives i bilag 1, men ændringen tydeliggør teksten.
- Kommissionen accepterer ændringsforslag 7, der går ud på at udsætte fristen, 1. april 2003, med et år, dvs. til 1. april 2004. I betragtning af den tid, der allerede er gået, siden Kommissionen fremsatte sit forslag, og endvidere under hensyn til Rådets arbejdsprogram for den nærmeste fremtid, betyder denne ændring, at tidsplanen for direktivets første gennemførelsesfase bliver mere realistisk.
- Kommissionen accepterer ændringsforslag 12, ifølge hvilket der i den 6. betragtning tilføjes tekst, der bekræfter, at forslaget er fuldt ud foreneligt med de relevante ICAO-retningslinjer.
- Kommissionen accepterer ændringsforslag 14, der består i at tilføje to nye elementer i artikel 3, stk. 3: for det første fastsættes det, at døgnet højst kan inddeles i tre dele, og for det andet øges den faktor, der angiver den maksimalt tilladte forskel mellem den højeste og den laveste afgift inden for et givet tidsrum, til 40. Begrænsningen i antallet af døgninddelinger kompenserer for den mulige

virkning af fordoblingen af faktoren til 40. Ændringen bringer forslaget i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj, der anvender samme inddeling af døgnet (dag, aften, nat).

### **3.2. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen ikke kan acceptere**

- **Ændringsforslag 4**, der vedrører artikel 2, stk. 1, litra b), afvises, fordi det ikke tilføjer noget nyt i forslaget, men tværtimod kan skabe uklarhed. Med den foreslåede ændring står det ikke tilstrækkelig klart, at graduering af afgifter skal gennemføres, ikke blot under forhold hvor der ikke genereres indtjening, men også i tilfælde hvor der genereres indtjening for at finansiere miljøbeskyttende foranstaltninger.
- **Ændringsforslag 8** vedrørende artikel 7, stk. 1, kan ikke accepteres, da det vil forpligte Kommissionen til at udarbejde en rapport om muligheden for at erstatte det eksisterende system med et system, der bygger på støjmåling. En sådan undersøgelse er overflødig, da en metode baseret på støjmåling på stedet ikke kan garantere tilstrækkelig gennemskuelighed.
- **Ændringsforslag 9**, der vedrører det andet afsnit i bilaget, går ud på at indføre en minimumsstøjafgift. Da de lufthavne, der ikke har støjproblemer, ikke behøver at træffe forholdsregler for at reducere eller begrænse støjen, er der ingen god grund til at indføre en minimumsstøjafgift.
- **Ændringsforslag 10** vedrørende afsnittet om graduering af støjafgifter i bilaget afvises, fordi ændringen vil medføre, at kravet om at generere indtjening i forbindelse med støjafgifter også omfatter lufthavne med et meget lavt støjniveau, og dette strider mod et vigtigt princip i forslaget.
- **Ændringsforslag 15, 16 og 17** vedrørende hhv. den 9. betragtning, artikel 1, stk. 2, og artikel 4, nr. 2, kan ikke accepteres, da de strider mod forslagets hovedmål, nemlig at opnå en harmonisering på minimumsniveau.

## **4. KONKLUSION**

På baggrund af de ændringsforslag, som Europa-Parlamentet har fremsat, ændrer Kommissionen sit forslag som beskrevet ovenfor, i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2. Ud over de fem ændringsforslag, der accepteres, indføres der en lille teknisk ændring i bilaget.

Denne ændring er nødvendig som følge af ændringen af artikel 3, hvor den faktor, der angiver den maksimalt tilladte forskel mellem den laveste og den højeste afgift inden for et givet tidsrum fordobles fra 20 til 40.

Derfor er det af konsekvenshensyn nødvendigt at justere den nedre grænseværdi i beskrivelsen af beregningen af støjafgifter i bilaget. Denne var oprindeligt fastsat til 13 dB under den øvre grænseværdi, men er i det ændrede forslag justeret til 16 dB under den øvre grænseværdi.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om etablering af en fællesskabsramme for støjafgifter for civile subsoniske jetfly

(EØS-relevant tekst)

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<sup>3</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>4</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>5</sup>,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251<sup>6</sup>, 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>7</sup> foreslås det bl.a. at anvende økonomiske incitamentter til at forbedre lufttransportens miljøpræstation.
- (4) Rådets direktiv om lufthavnsafgifter<sup>8</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 lufttransportselskaberne.

---

<sup>3</sup> EFT C 103, 30.4.2002, s. 221.

<sup>4</sup> EFT C 221, 17.9.2002, s. 17.

<sup>5</sup> EFT C , s. .

<sup>6</sup> EFT C , s. .

<sup>7</sup> KOM(1999) 640 endelig, 1.12.1999.

<sup>8</sup> **Forslag til Rådets direktiv om lufthavnsafgifter, KOM (1997) 154, endelig**, EFT C 257, 22.8.1997, s. 2, som ændret ved KOM(1998) 509 endelig, EFT C 319, 16.10.1998, s. 4.

- (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. **Miljøafgifter, der pålægges med det specifikke formål at finansiere miljøbeskyttende foranstaltninger i omegnen af lufthavnen, som f.eks. lydisolering, er imidlertid forenelige med ICAO's nugældende afgiftsprincipper og bør dermed tillades i henhold til nærværende direktiv.**
- (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 landingen 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.
- (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>9</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 –

---

<sup>9</sup> EFT L 184, 17.7.1999, s. 23.

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 støjer 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  $Ld/10$ .
  - 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 **svare til** den relative støjbelastning ved landing og start for beboerne i nærheden af lufthavne. Støjafgiften i en given lufthavn for en landing og start beregnes som anført i bilaget. **Det er tilladt at anvende forskellige støjafgiftsenheder for forskellige tidspunkter på døgnet.**
- (2) Støjenergien ved landing og start skal beregnes på grundlag af støjniveauerne *La* og *Ld*.
- (3) Ved gradueringen af støjafgifter inden for **en given del af døgnet** må der højst være en faktor **40** fra den højeste til den laveste støjafgift. Der kan anvendes en lavere faktor.
- (4) **I forbindelse med nr. 3 må døgnet inddeles i højst tre dele (dag, aften og nat).**

#### *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 **2004**
  - (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 flystøjkarakteristikkerne *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>10</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.

---

<sup>10</sup> EFT L 373, 31.12.1991, s. 4, ændret ved forordning (EF) nr. 2176/96, EFT L 291, 14.11.1996, s. 15.



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.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## BILAG

### • Beregning af støjafgifter

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

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

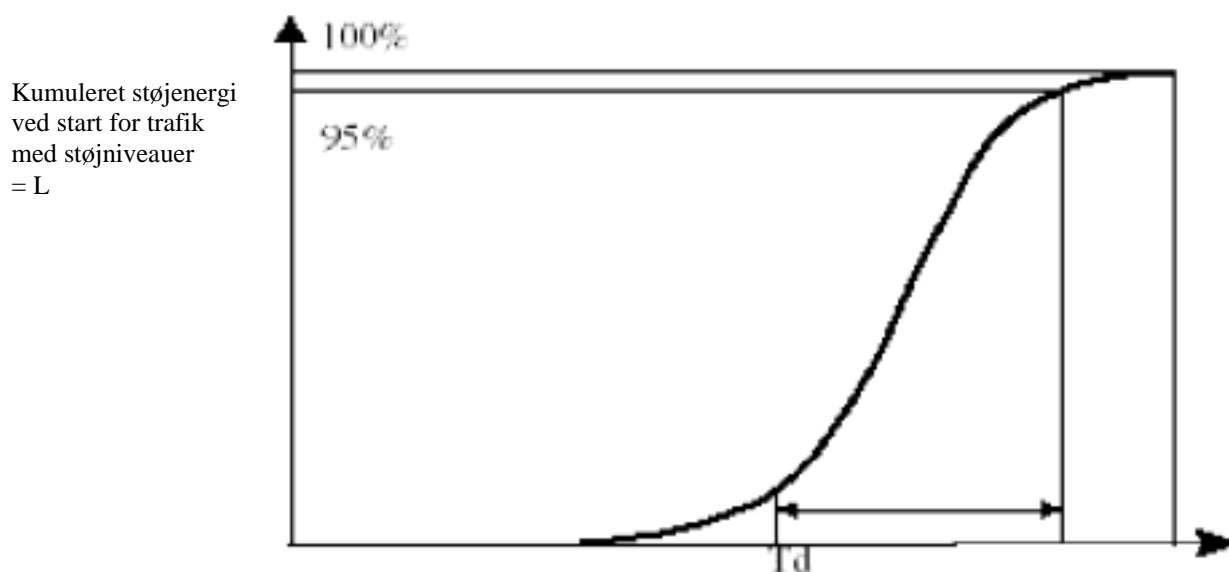
hvor:

$Ca$  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 støjmissionerne 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 **16** decibel under overgrænsen, hvilket svarer til 95% af den støjenergi, som ifølge grafen udsendes ved lufthavnen.



### • Graduering 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:

$C_d$  er enhedsafgiften for start i den pågældende lufthavn,

$E_{d_i}$  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.

$C_i$  kan være positiv eller negativ.