

6. januar 2012  
J.nr. TS3000703-00002

**Supplerende grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF, KOM(2011) 828 endelig**

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg.

**Resumé**

*Der er voksende problemer med flystøj ved EU's lufthavne, og Kommissionen mener, at det gældende direktiv om procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i lufthavne bør revideres og ændres til en forordning både for at styrke bestemmelserne og for at sikre en mere ensartet anvendelse heraf i medlemsstaterne. Der sker bl.a. en præcisering af, at den såkaldte "afbalancerede strategi" med fire hovedelementer skal anvendes, og der gives myndighederne bedre mulighed for at forbyde de mest støjende fly. Indførelse af støjbegrænsning skal ske i en åben proces med de involverede parter. Kommissionen får ret til at suspendere en myndigheds foranstaltninger, hvis de ikke menes at være korrekte. Forordningen skal ligesom det gældende direktiv kun omfatte meget store lufthavne.*

**1. Baggrund og indhold**

Forslaget er fremsendt af Kommissionen den 1. december 2011 (dansk sprogversion den 13. december 2011) under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 100, stk. 2, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.

Den foreslåede forordning skal erstatte det gældende direktiv 2002/30 af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne.

I sit forklarende memorandum skriver Kommissionen, at flere og flere borgere i EU berøres af støj fra fly i eller omkring lufthavne, og at en aktiv strategi for håndtering af flystøj derfor er nødvendig for at dæmpe de uønskede effekter. En sådan strategi skal omhyggeligt afveje interesserne hos de direkte berørte borgere med andre interesser, idet

driftsrestriktioner kan få meget stor betydning for forretningen hos lufthavne og luftfartselskaber. Det er derfor ifølge Kommissionen vigtigt, at processen, der anvendes til at træffe beslutninger om støjrestriktioner i lufthavne, er konsistent, solid og baseret på fakta for at kunne accepteres af alle involverede parter.

De gældende procedureregler for støjforanstaltninger i EU følger generelt den såkaldte "afbalancerede strategi", der er vedtaget i den internationale organisation for luftfartsmyndigheder, ICAO. Denne strategi har fire hovedelementer: En reduktion af støjen ved kilden (mindre støjende fly), fysisk planlægning (vedr. anvendelsen af områderne omkring en lufthavn), operationelle støjdæmpende procedurer (bestemte krav til flyenes bevægelser på jorden og i luften) samt operationelle støjrestriktioner (fx natflyvningsforbud). Der skal anvendes de mest omkostningseffektive metoder, og der skal ikke indføres operationelle støjrestriktioner, medmindre man er overbevist om, at det vil være omkostningseffektivt.

Kommissionen er af den opfattelse, at det gældende direktiv bør revideres for at tage hensyn til udviklingen i luftfarten, hvad angår ændringer i flyflåden, den voksende trafik og de voksende støjproblemer. Forslaget herom drejer sig ikke om fastsættelse af mål for støjreduktion, men om ensartede og klare procedurer, der kan lette opnåelsen af de eksisterende mål, som omfatter nationale og lokale mål samt målene for almen støjbekæmpelse i EU. Der er ifølge Kommissionen behov for et nyt retligt instrument – en forordning – for at styrke bestemmelserne om anvendelsen af den "afbalancerede strategi" og sikre en mere ensartet anvendelse heraf i medlemsstaterne. Desuden vil risikoen for konfrontation med tredjelande, hvis fly rammes af støjbestemmelser i EU-lande, efter Kommissionens opfattelse blive væsentligt formindsket, hvis den "afbalancerede strategi" anvendes konsistent af alle medlemsstater.

På denne baggrund foreslår Kommissionen i sit forordningsforslag bl.a. en mere præcis ansvarsfordeling for fastsættelse af procedurer om foranstaltninger til begrænsning af flystøj, herunder udpegning af en uafhængig klageinstans, samt en meget detaljeret beskrivelse af, hvordan medlemslandene skal gå til værks med beskrivelse af støjforhold i en lufthavn og eventuel fremsættelse af forslag til støjbegrænsning. Det præciseres, at den "afbalancerede strategi" skal anvendes, og der gives i den forbindelse myndighederne forbedrede muligheder for at forbyde operationer i en lufthavn med de mest støjende fly, idet støjkravene for disse fly skærpes. Der skal for hver lufthavn etableres et forum for teknisk samarbejde, som bl.a. regelmæssigt skal konsultere beboerne omkring lufthavnen. Når myndighederne vil fastsætte nye støjbestemmelser, skal det ske i en åben og gennemsigtig proces, og de involverede parter – herunder borgere, lufthavne, luftfartsselskaber og flykontrolltjenester – skal have mindst tre måneder til at kommentere forslag. Der stilles samtidig specifikke krav til luftfartsselskaberne om at levere information om deres fly og disses støjegenskaber. Ligesom i det gældende direktiv kan myndighederne i visse situationer undtage fly fra udviklingslande fra bestemmelserne.

Som noget nyt får Kommissionen ret til at suspendere en foranstaltning om støjbegrænsning, som en myndighed har truffet, og som Kommissionen mener er i uoverensstemmelse med forordningen eller på anden måde er i strid med EU-lovgivningen. Kommissionen kan derefter i en rådgivningsprocedure med medlemsstaterne beslutte, om foranstaltningen kan sættes i værk. Endelig får Kommissionen mulighed for i separate retsakter at kunne ændre visse tekniske bestemmelser med henblik på at kunne ajourføre forordningen i takt med udviklingen inden for luftfarten.

Forordningsforslaget omfatter ligesom det gældende direktiv kun store lufthavne med mere end 50.000 starter og landinger pr. år og kun mellemstore og store fly.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Gældende dansk ret er Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne. Forslaget kræver ikke lovændring.

## **3. Høring**

Forslaget har været sendt i høring den 1. december 2011 med høringsfrist den 21. december 2011 i EU-specialudvalget for Transport samt følgende organisationer og virksomheder:

DANSAM (sammenslutning af provinslufthavne), Air Greenland, Atlantic Airways, Thomas Cook Airlines Scandinavia, Jet Time, Flyvertaktisk Kommando, Flyvebranchens Personale Union, Cabin Attendants Union og Danish Airline Pilots Association (DALPA).

Af høringssvarene fremgår følgende:

**Erhvervsflyvningens Sammenslutning** og **DSB** oplyser, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

### **Brancheforeningen Dansk Luftfart**

Dansk Luftfart noterer, at Kommissionen med forslaget søger at skabe en standardiseret platform for procedurerne i processer, hvor der skal etableres operationelle begrænsninger omkring Unionens lufthavne i forbindelse med luftfartsrelateret støj. Med forslaget antages ICAO's såkaldte "Balanced Approach" ved udredning og vurdering af støjreducerende tiltag. Forslaget beskriver således rammerne for selve udredningsprocessen og tager ikke stilling til konkrete støjkrav eller støjbegrænsninger. Forslaget er tydelig i at understrege, at konkrete krav defineres og fastlægges nationalt/lokalt.

Rollefordelingen mellem EU-baserede metodekrav og konkrete nationale operationelle krav er efter Dansk Luftfarts opfattelse et vigtigt princip at fastholde. Endvidere giver anvendelsen af ICAO's "Balanced Approach" alt andet lige adgang til relativt objektive og strukturerede udredningsforløb. Man kan således støtte forslaget i den foreliggende form, jf. dog følgende bemærkninger:

Brancheforeningen bemærker delegationsbestemmelserne i artikel 11 og 12 og skal for den videre proces anbefale, at det fra dansk side nøje overvejes, hvorvidt beføjelserne er for vidtrækkende, ikke mindst hvad angår definitionsapparatet i artikel 2.

Man bemærker endvidere, at der i artikel 6 beskrives krav til luftfartsoperatørers informationsforpligtelser overfor Kommissionen. DL finder det vigtigt, at det tydeliggøres, at der er tale om sags-specifikke informationer, og ikke om kontinuerlige informationsforpligtelser, der vil blive påført luftfartserhvervet.

### **Dansk Erhverv**

Dansk Erhverv oplyser, at organisationens interesse i foreliggende forslag hovedsagelig er af brugermæssig natur, hvorfor følgende bemærkninger skal ses i lyset af, at man betragter luftfartserhvervet som serviceorganer for sine medlemmers erhvervsmæssige

aktiviteter, herunder godstransport og logistik, turismeerhvervet samt forretningsrejsende i ikke-prioriteret rækkefølge. Luftfartsområdet er således en del af den globale værdikæde, og der er en klar interesse i, at samspillet mellem de forskellige led i kæden fungerer så effektivt, billigt, pålideligt og produktivt som muligt.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte de overordnede mål for den foreslåede regulering, der sigter på at opgradere og effektivisere lovgivningen med henblik på en mere velfungerende håndtering af de omhandlede områder i dagligdagen for kunderne. Man skal i den forbindelse pege på, at den største erhvervs- og samfundsmæssige interesse i et velfungerende luftfartserhverv ligger i, at kunderne hos luftfartsselskaber, lufthavne m.v. får den bedst mulige service. Dansk Erhverv støtter ethvert forslag, der har dette som udgangspunkt.

Høringen omhandler for en stor del aspekter af intern interesse for luftfartserhvervet og sigter mod en effektivisering og tilpasning til den øgede efterspørgsel, der er opstået som følge af den voksende flytrafik. Dansk Erhverv har ingen særlige bemærkninger til disse dele.

### **Forbrugerrådet**

Forbrugerrådet har afgivet overordnede kommentarer til Kommissionens meddelelse om luftfartspolitik og desuden følgende kommentarer til forslaget om en forordning om støjrelaterede driftsrestriktioner:

Forbrugerrådet anser det for essentielt, at der lægges en så høj som mulig barre for at tage luftfartøjer, der kun lige opfylder kravene, ud af drift, og anser det for positivt, at de kompetente myndigheder får bedre mulighed for at udfase de mest støjende luftfartøjer i den eksisterende flåde. Om end dette forudsætter en effektiv håndhævelse, der sikrer, at luftfartsindustrien følger de fastsatte miljømæssige mål, hvorfor de kompetente myndigheder og medlemsstaterne derfor er forpligtet til at skabe effektive rammer herfor. Forbrugerrådet forstår dette som hensigten med forslaget, som det foreligger, og har ikke yderligere bemærkninger hertil.

### **SAS**

SAS byder overordnet set Kommissionens forslag velkommen, da det tager udgangspunkt i den såkaldte "balanced approach" om håndtering af støj som vedtaget af ICAO. SAS har derudover følgende kommentarer til forslaget:

SAS finder, at det er uklart, hvornår og hvordan det bliver aktuelt med operationelle restriktioner for fly med et støjniveau, som ligger over Chapter 3 minus 10 dB. På trods af at SAS har besluttet at udfase MD80, er det uhyre vigtigt, at det er muligt at flyve med denne flytype til udgangen af 2015.

Efter SAS' opfattelse er det særdeles tvivlsomt, at definitionen "marginally compliant aircraft" udelukkende kan ændres ved en komitologi-procedure. En ændring af definitionen kan have så store konsekvenser, at det ikke bør kunne ske uden om Rådet og dermed inddragelse af de enkelte medlemslande.

SAS er selvsagt enig i, at støj fra fly løbende skal reduceres i takt med den teknologiske udvikling. I lyset af, at støj fra jettfly siden jettflyets introduktion er reduceret med omkring 70 pct., er der imidlertid opnået utroligt meget. I lyset heraf og i lyset af den trods alt lokalt begrænsede påvirkning af omgivelserne kan det undre, at der tilsyneladende kun er

fokus på støj fra fly, når det tages i betragtning, at støj fra overfladetransport af forskellig art har en langt større påvirkning af omgivelserne. Det ville klæde Kommissionen også at inddrage disse transportformer i fremtidige overvejelser om støjreduktioner i EU.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller administrative konsekvenser for Danmark.

Der kan blive tale om administrative og økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaber og lufthavne. Luftfartsselskaber, lufthavne og flyvekontrolltjeneste skal etablere et forum for teknisk samarbejde, som skal konsultere borgergrupper og myndigheder. Derudover har SAS i sin flyflåde enkelte fly, som i et vist omfang kan blive ramt, hvis de forbedrede muligheder for at begrænse de mest støjende fly udnyttes.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at man bedst vil kunne nå forslagets mål ved fælles handling, idet en harmoniseret tilgang generelt vil forbedre miljøforholdene for luftfarten i europæiske lufthavne og samtidig vil sikre, at luftfartsselskaber og lufthavne kan arbejde på mere forudsigelige betingelser. En harmonisering vil desuden formindske risikoen for skævheder i konkurrencen mellem forskellige luftfartsselskaber og lufthavne og for, at der udvikler sig en uheldig praksis til skade for hele luftfartssystemet. En fælles tilgang vil efter Kommissionens opfattelse kunne tilbyde de mest omkostningseffektive løsninger på miljøproblemer ved lufthavnene og vil kunne forhindre, at der etableres et klude-tæppe af forskellige krav for operatørerne, der typisk arbejder internationalt.

Regeringen deler denne opfattelse, så meget mere som der siden 2002 har været fælles regler for procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i EU's lufthavne. Regeringen finder derfor, at forslaget generelt er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er i udgangspunktet positivt indstillet over for forslaget. Det er en fordel, at der lægges op til en mere ensartet anvendelse af støjreglerne i medlemslandene. Regeringen finder det dog ikke logisk, at Kommissionen skal kunne suspendere nationale beslutninger, hvis de i øvrigt overholder kravene. Den juridiske konstruktion i forbindelse hermed kan give anledning til udfordringer.

#### **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

#### **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

#### **9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**