

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Erangeres
Girokonto 300-1806



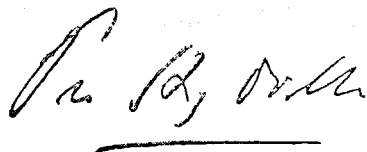
Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

17. januar 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets 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.


P. H. Olsen

Dato : 14. januar 2002

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.

Resumé

Formålet med direktivforslaget er at regulere adgangen til støjramte lufthavne i Fællesskabet for de mest støjende fly.

Reguleringen sigter endvidere på i overensstemmelse med ICAO's anbefalinger at sikre, at der i medlemsstaterne anvendes en såkaldt afbalanceret strategi for styring af støj fra fly ved den enkelte lufthavn.

Forslaget indeholder endelig bestemmelser om hvorledes støjvurderinger udføres ved den enkelte lufthavn.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80 og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Fly uden støjcertifikat blev efter Rådets direktiv 80/15/EØF slettet af medlemsstaternes civile luftfartøjsregistre senest den 31. december 1986. Fra 1. januar 1988 har fly uden støjcertifikat været forhindret i at lande og starte fra Fællesskabets lufthavne.

Rådets direktiv 89/629/EØF forbød medlemsstaternes registre at optage civile subsoniske jetfly, der ikke opfylder normerne i konventionen om international civil luftfart, bilag 16, kapitel 3.

Rådets direktiv 92/14/EØF af 2. marts 1992 forbød generelt operation fra 1. april 1995 med fly, der ikke opfylder normerne i konventionen om civil luftfart, bilag 16, kapitel 3, medmindre flyets første individuelle luftdygtighedscertifikat var udstedt for mindre end 25 år siden.

Fra 1. april 2002 skal alle fly opfylde bestemmelserne i det førnævnte kapitel 3.

Kapitel 2 jetfly kan påmonteres støjdemplingsanordning (hush-kit) så flyet netop opfylder støjnormerne til kapitel 3 jetfly. Påmontering af støjdemplingsanordning kan forlænge levetiden for kapitel 2 fly udover 1. april 2002.

I USA var tidspunktet for udfasning af kapitel 2 fly fastsat til udgangen af 1999.

For at hindre, at fly med støjdemplingsanordninger blev overført fra udlandet til medlemsstaternes registre vedtog Rådet forordning (EF) 925/1999, der bl.a. indebærer nyregistreringsforbud fra 1. maj 2000 i de nationale registre af sådanne ombyggede fly, og et operationsforbud fra 1. april 2002 med mindre flyene har opereret på Fællesskabets territorium før denne dato.

Forud for forordningens vedtagelse havde USA protesteret over forslaget, idet man bl.a. fandt, at regler om støj m.v. bør vedtages internationalt i ICAO. USA indklagede i marts måned 2000 Danmark og hvert af de øvrige EU-lande for ICAO's Råd for med forordningen at have overtrådt Chicago-konventionen og dens annek 16.

I juni 2001 vedtog ICAO's Råd en ny støjnorm (kapitel 4 fly), der vil være obligatorisk for alle nye flytyper fra 1. januar 2006.

En forudsætning for løsning af klagesagen fra USA var, at ICAO's generalforsamling opnåede enighed om, hvordan man lokalt og regionalt i støjramte områder kan håndtere spørgsmålet om støjende fly.

Der blev ved ICAO's generalforsamling den 24. september – 5. oktober 2001 enighed om, at stater for relevante støjplagede lufthavne skal anvende en såkaldt afbalanceret strategi, der i princippet består i følgende 4 elementer ved overvejelserne om indsats for at reducere støjen på den mest omkostningseffektive måde:

1. reduktion af støj ved kilden
2. arealanvendelse og styring (fysisk planlægning)

3. støjdæpende operationelle procedurer
4. restriktioner på operationer med fly

Der var på ICAO's generalforsamling enighed om, at det var nødvendigt med en vis grad af fleksibilitet for at tage højde for lokale, nationale og regionale forskelle.

Med dette udgangspunkt har Kommissionen fremsat sit direktivforslag, hvorefter det er den enkelte medlemsstats ansvar, at sikre, at der anvendes en sådan afbalanceret strategi, hvis man for den enkelte lufthavn med årligt mere end 50.000 starter og landinger om året.

Der skal tages hensyn til de sandsynlige omkostninger og fordele ved forskellige mulige tiltag. Tiltag må ikke være mere restriktive end højst nødvendigt for at nå miljømålet for den enkelte lufthavn.

Til brug for vurderinger ved den enkelte lufthavn indeholder forslaget en række specifikationer til nødvendige informationer, der skal tilvejebringes.

Hvis vurderingerne i den pågældende lufthavn viser, at det er nødvendigt, at begrænse adgangen til den pågældende lufthavn for de mest støjende fly, kan en sådan begrænsning beslattes med virkning efter en periode 6 måneder for nye flyvninger med de pågældende støjende fly. Efter yderligere et år kan det kræves, at operatører eliminerer de fly, der kun netop opfylder kravene, idet højst 20% elimineres om året.

Kommissionen kan på eget initiativ eller på anmodning fra en medlemsstat undersøge beslutningerne om indførelse af driftsrestriktioner. Kommissionen skal i løbet af 3 måneder og efter høring af et rådgivende udvalg træffe beslutning om, hvorvidt den pågældende medlemsstat må indføre driftsrestriktioner. Enhver medlemsstat kan henvise beslutningen til Rådet inden for en måned.

Ifølge forslaget omfatter vurderingskravet ikke gældende driftsrestriktioner, eller ændringer af restriktioner, der ikke medfører nævneværdige omkostninger for flyselskabsoperatørerne.

Forslaget indebærer undtagelse for specificerede fly fra udviklingslande, såfremt flyene befløj Fællesskabet i en fastlåst periode, og fortsat er registreret i det pågældende udviklingsland.

Forslaget indebærer at beslutninger om indførelse af driftsrestriktioner, hvorved nye flyvninger udelukkes offentlig skal fremlægges for alle involverede parter mindst 6 måneder før deres ikrafttræden.

Såfremt beslutningen omfatter eliminering af fly fra flyflåden, skal beslutningen fremlægges offentlig for alle involverede parter senest et år før ikrafttræden.

Der fastsættes samtidig ankeret til domstolene fra enhver involveret part.

Kommissionen bistås af det udvalg, der nedsættes i henhold til Rådets forordning 2408/92/EF.

Bestemmelserne i direktivet skal erstatte Rådets forordning (EF) 925/1999 af 29. april 1999 om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer subsoniske civile jetfly, som er blevet ombygget og omcertificeret, så de opfylder normerne i bind 1, del II, kapitel 3 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993), hvorpå USA bygger sin sag mod EU landene.

Bestemmelserne i direktivet vedrørende indførelse af driftsrestriktioner, der sigter på inddragelse af fly, der kun netop opfylder kravene til kapitel 3 fly, erstatter proceduren i artikel 9 i Rådets forordning 2408/92/EF for den pågældende lufthavn.

2. Gældende dansk ret

Rådets direktiv 92/14/EØF af 2. marts 1992 om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 2 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988).

Rådets forordning (EF) 925/1999 af 29. april 1999 om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer subsoniske civile jetfly, som er blevet ombygget og omcertificeret, så de opfylder normerne i bind 1, del II, kapitel 3 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993).

Rådets forordning 2408/92/EF om luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende: Københavns Lufthavne A/S, Billund Lufthavn, DANSAM, SAS, Maersk Air, Premiair, Cimbair Air, SUN Air, Sterling European Airlines, MUK Air og Erhvervenes Transportudvalg.

Der vil blive fremsendt et supplerende grundnotat, når høringssvarene er modtaget.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil indebære, at Rådets forordning (EF) 925/1999 ophæves for datoen for direktivets ikrafttrædelse.

Direktivet skal implementeres via Bestemmelser for luftfart.

Direktivet vil erstatte artikel 9 i Rådets forordning 2408/92/EF om luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet når vurderinger efter direktivet viser det nødvendigt, at indføre driftsrestriktioner.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget er i til overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincipperne. Indførelse af driftsrestriktioner i EF-lufthavne kan bidrage til målet, som er at forebygge en forværring af støjklimaet omkring lufthavne, men der er mulighed for at dette medfører konkurrenceforvridning. Målet kan derfor mest effektivt nås på fællesskabsniveau ved at indføre harmoniserede bestemmelser om indførelse af driftsrestriktioner som en del af støjstyringsprocessen. Kommissionen anfører endvidere, at direktivet begrænser sig til det minimum, der er nødvendigt for at nå dette mål.

Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelser

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.