

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2002/30/EF

2003/EØS/57/40

av 26. mars 2002

om regler og framgangsmåter for innføring av driftsbegrensninger knyttet til støy i lufthavner i Fellesskapet(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽³⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽⁴⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Bærekraftig utvikling er et hovedmål for den felles transportpolitikk, og dette krever en integrert metode med henblikk på å sikre både transportsystemer i Fellesskapet som virker tilfredsstillende, samt vern av miljøet.
- 2) Bærekraftig utvikling av lufttransporten innebærer innføring av tiltak for å redusere støyplagen fra luftfartøyer i lufthavner med særlige støyproblemer.
- 3) En ny, strengere standard for støysertifisering, fastsatt i del II kapittel 4 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, er blitt utarbeidet innenfor rammen av Organisasjonen for internasjonal sivil luftfart (ICAO). Den vil i det lange løp bidra til å senke støynivået rundt lufthavnene.
- 4) Standarden i kapittel 4 er utarbeidet med tanke på sertifisering av luftfartøyer, og ikke for å tjene som grunnlag for innføring av driftsbegrensninger.
- 5) Gradvis fjerning av kapittel 2-fly i henhold til rådsdirektiv 92/14/EØF av 2. mars 1992 om begrensning i bruk av fly omfattet av del II kapittel 2 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 2. utgave (1988)⁽⁵⁾ vil være fullført 1. april 2002, og nye tiltak vil

bli truffet for å hindre en forverring av støyplagen etter 2002, idet det antas at lufttransporten i Europa fortsatt vil være i vekst.

- 6) Bruk av fly med bedre miljøprestasjon kan bidra til mer effektiv bruk av tilgjengelig lufthavnkapasitet og lette utvikling av lufthavninfrastruktur i samsvar med markedets krav.
- 7) En felles ramme av regler og framgangsmåter for innføring av driftsbegrensninger i Fellesskapets lufthavner som del av en balansert metode for støyhåndtering vil bidra til å sikre overholdelse av det indre markeds krav, ved at samme type driftsbegrensninger innføres i lufthavner med tilsvarende støyproblemer. Rammen omfatter en vurdering av støyplagen i en lufthavn og undersøkelse av mulige tiltak for å dempe den, samt valg av hensiktsmessige støyreducerende tiltak med henblikk på å oppnå størst mulig miljøgevinst til lavest mulig kostnad.
- 8) Artikkel 8 og 9 i rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet⁽⁶⁾ fastsetter blant annet at nye tiltak for driftsbegrensning skal offentliggjøres og undersøkes. Forholdet mellom nevnte bestemmelser og bestemmelsene i dette direktiv bør forklares.
- 9) Lufttransportsektorens rettmessige interesse av å anvende kostnadseffektive løsninger for å nå målene for støyhåndtering bør anerkjennes.
- 10) Den 33. ICAO-forsamling har vedtatt resolusjon A33/7, som innfører begrepet «balansert metode» for støyhåndtering. Dette er en framgangsmåte for bekjempelse av støyplagen fra fly, og omfatter særlig internasjonale retningslinjer for innføring av bestemte driftsbegrensninger i den enkelte lufthavn. Begrepet «balansert metode» for håndtering av støy fra luftfartøyer omfatter fire hovedelementer, og krever en omhyggelig vurdering av ulike muligheter for å redusere støy, bl.a. reduksjon av flystøy ved kilden, tiltak for arealplanlegging og -forvaltning, driftsprosedyrer for støyreduksjon og driftsbegrensninger, uten at juridiske forpliktelser, gjeldende avtaler, lovgivning og politikk berøres.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 85 av 28.3.2002, s. 40, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 133/2002 av 27. september 2002 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende nr. 61 av 12.12.2002, s. 27.

(1) EFT C 75 E av 26.3.2002, s. 318.

(2) Uttalelse avgitt 20. mars 2002 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

(3) Uttalelse avgitt 14. mars 2002 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

(4) Europaparlamentsuttalelse av 13. mars 2002 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Rådsbeslutning av 26. mars 2002.

(5) EFT L 76 av 23.3.1992, s. 21. Direktivet sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 991/2001 (EFT L 138 av 22.5.2001, s. 12).

(6) EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8.

- 11) «Balansert metode» er et viktig skritt på veien mot støyreduksjon. For å oppnå en varig og virkningsfull støyreduksjon, er det også nødvendig å anvende strengere tekniske standarder, som strengere støystandarder for luftfartøyer, samtidig som støyende luftfartøyer tas ut av drift.
- 12) Et europaparlaments- og rådsdirektiv om vurdering og håndtering av miljøstøy⁽¹⁾, som er et gjennomgående tiltak som dekker alle transportformer, fastsetter en felles metode for vurdering og håndtering av miljøstøy. Direktivet har som formål å overvåke miljøproblemer som skyldes støy i større byområder og nær hovedinfrastruktur for transport, herunder lufthavner, å informere offentligheten om miljøstøy og dens virkninger samt å anmode vedkommende myndigheter om å utarbeide handlingsprogrammer med henblikk på å forebygge og redusere miljøstøy når det er nødvendig, og å bevare lydmiljøkvaliteten når den er tilfredsstillende.
- 13) Rådsdirektiv 85/337/EØF av 27. juni 1985 om vurdering av visse offentlige og private prosjekters miljøvirkninger⁽²⁾ fastsetter allerede en omfattende vurdering av lufthavnprosjekter, herunder tiltak for bekjempelse av støy. Disse bestemmelsene kan anses som en delvis oppfyllelse av vurderingskravene i dette direktiv når det gjelder prosjekter om utvidelse av lufthavninfrastruktur.
- 14) En slik vurdering vil kunne vise at målene kan nås bare gjennom en begrensning av nye tjenester, og ved at luftfartøyer som oppfyller standardene for støysertifisering i kapittel 3 med liten margin, gradvis tas ut av tjeneste.
- 15) De særlige støyproblemene i lufthavner som ligger i sentrum av store byområder («bylufthavner») bør anerkjennes ved at strengere bestemmelser tillates innført.
- 16) Den veiledende listen over bylufthavner bør slutføres på grunnlag av opplysninger fra medlemsstatene.
- 17) Det bør legges til rette for utvidelse av lufthavninfrastruktur med henblikk på å sikre en bærekraftig utvikling av lufttransporten.
- 18) Det er nødvendig å sørge for at nåværende tiltak for støyhåndtering i visse lufthavner fortsatt får anvendelse, og tillate visse tekniske endringer av delvise driftsbegrensninger.
- 19) Unødige økonomiske problemer for operatører i utviklingsland bør unngås ved at det tillates unntak når dette er hensiktsmessig, og slike unntak skal omfatte beskyttelsesordninger for å hindre misbruk.
- 20) Det er nødvendig å sørge for åpenhet og samråd mellom alle berørte parter når det gjelder forslag om tiltak mot støy, herunder innføring av nye driftsbegrensninger.
- 21) Operatørene bør gis tilstrekkelig forhåndsvarsel når nye driftsbegrensninger skal innføres.
- 22) Det bør vedtas bestemmelser for å sikre retten til å bringe driftsbegrensningstiltak inn for en klageinstans, som kan være en domstol.
- 23) Dette direktiv er i samsvar med nærhets- og forholdsme ssighetsprinsippet som omhandlet i traktatens artikkel 5. Innføring av driftsbegrensninger i Fellesskapets lufthavner kan bidra til å hindre en forverring av støyplagen rundt lufthavnene, men dette innebærer en risiko for konkurransevridning. Målet kan derfor lettere nås på fellesskapsplan ved at det vedtas harmoniserte regler for innføring av driftsbegrensninger innenfor rammen av reglene for støyhåndtering. Dette direktiv begrenser seg til det som er absolutt nødvendig for å nå dette målet, og går ikke lenger enn det som er nødvendig for dette formål.
- 24) Tiltakene som er nødvendige for gjennomføring av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽³⁾.
- 25) Tiltakene fastsatt i dette direktiv erstatter dem fastsatt i rådsforordning (EF) nr. 925/1999 av 29. april 1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer sivile subsoniske jettfly som er blitt ombygd og omsertifisert for å oppfylle standardene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993)⁽⁴⁾. Nevnte forordning bør derfor oppheves —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er å

- fastsette regler for Fellesskapet for å lette innføring av driftsbegrensninger i lufthavner på en ensartet måte, slik at antallet personer som berøres av skadevirkninger av støy, begrenses eller reduseres,
- gi en ramme som oppfyller det indre markeds krav,

⁽¹⁾ Dette direktiv er under utarbeiding og får anvendelse når det er vedtatt.

⁽²⁾ EFT L 175 av 5.7.1985, s. 40. Direktivet endret ved direktiv 97/11/EF (EFT L 73 av 14.3.1997, s. 5).

⁽³⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ EFT L 115 av 4.5.1999, s. 1.

- c) fremme utvikling av lufthavnskapasitet som tar hensyn til miljøet,
- d) gjøre det lettere å nå målene om støyreduksjon i den enkelte lufthavn,
- e) gjøre det mulig å velge blant tilgjengelige tiltak, med henblikk på å oppnå størst mulig miljøgevinst til lavest mulig kostnad.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktiv menes med

- a) «lufthavn»: en sivil lufthavn i Fellesskapet der trafikken overskrider 50 000 bevegelser med sivile subsoniske jettfly per kalenderår (en bevegelse er en avgang eller en landing), idet det tas hensyn til gjennomsnittet for de tre seneste kalenderår før bestemmelsene i dette direktiv gis anvendelse på vedkommende lufthavn,
- b) «bylufthavn»: en lufthavn som ikke har noen rullebane med en startlengde på over 2 000 meter, som tilbyr bare direkte flyginger mellom eller innen europeiske stater og som ligger i sentrum av et stort byområde der et betydelig antall mennesker objektivt sett plages av flystøy, og der enhver økning i antall luftfartøybevegelser medfører en særlig sterk belastning på bakgrunn av den alvorlige støysituasjonen. Nevnte lufthavner er oppført i vedlegg I. Vedlegget kan endres etter framgangsmåten i artikkel 13 nr. 3,
- c) «sivilt subsonisk jettfly»: et fly med en største tillatte startmasse på 34 000 kg eller mer, eller med en største sertifisert kapasitet for vedkommende flytype på mer enn 19 passasjer seter, med unntak av seter reservert for mannskapet,
- d) «luftfartøy som oppfyller kravene med liten margin»: et sivilt subsonisk jettfly som oppfyller grenseverdiene for sertifisering fastsatt i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart med en sammenlagt margin på høyst 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels), der den sammenlagte margin, uttrykt i EPNdB, framkommer ved at de enkelte marginer (dvs. avviket mellom det sertifiserte støynivå og største tillatte støynivå) legges sammen ved hvert av de tre referansepunktene for støymåling som fastsatt i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart,
- e) «driftsbegrensning»: et tiltak knyttet til støy som begrenser eller reduserer sivile subsoniske jettflys adgang til en lufthavn. Tiltaket kan bestå av driftsbegrensninger med henblikk på å forby drift av luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin i bestemte lufthavner samt

delvise driftsbegrensninger, som påvirker driften av sivile subsoniske jettfly i visse tidsom,

- f) «berørte parter»: fysiske eller juridiske personer som berøres eller som vil kunne bli berørt av innføring av tiltak for støyreduksjon, herunder driftsbegrensninger, eller som har en rettmessig interesse av at slike tiltak gjennomføres,
- g) «balansert metode»: en metode der medlemsstatene vurderer tilgjengelige tiltak for å løse støyproblemet i en lufthavn som ligger på deres territorium, nærmere bestemt forventede virkninger av reduksjon av flystøy ved kilden, tiltak for arealplanlegging og -forvaltning, driftsprosedyrer for støyreduksjon og driftsbegrensninger.

Artikkel 3

Vedkommende myndigheter

Medlemsstatene skal påse at det finnes vedkommende myndigheter med ansvar for saker som hører under dette direktiv.

Artikkel 4

Alminnelige regler for håndtering av flystøy

1. Medlemsstatene skal vedta en balansert metode for behandling av støyproblemer i lufthavner som ligger på deres territorium. De kan også vurdere økonomisk oppmuntring som et tiltak for støyhåndtering.
2. Ved vurderingen av driftsbegrensninger skal vedkommende myndigheter ta i betraktning forventede kostnader og fordeler ved de ulike tilgjengelige tiltak samt den enkelte lufthavns kjennetegn.
3. Tiltak eller kombinasjoner av tiltak som treffes i henhold til dette direktiv, skal ikke være mer begrensende enn nødvendig for å nå det miljømål som er fastsatt for en bestemt lufthavn. De skal ikke innebære forskjellsbehandling på grunnlag av luftfartsselskapets eller luftfartøyproduzentens nasjonalitet eller identitet.
4. Driftsbegrensninger basert på ytelse skal bygge på den støy som luftfartøyet avgir, som fastsatt i den sertifiseringsprosedyre som gjennomføres i samsvar med bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, tredje utgave (juli 1993).

Artikkel 5

Regler for vurdering

1. Når en beslutning om driftsbegrensninger er under vurdering, skal det i den utstrekning det er mulig og hensiktsmessig tas hensyn til opplysningene nevnt i vedlegg II for vedkommende driftsbegrensninger og lufthavnens kjennetegn.

2. Når lufthavnprosjekter er gjenstand for en miljøkonsekvensanalyse i henhold til direktiv 85/337/EØF, skal analysen foretatt i samsvar med nevnte direktiv anses som tilfredsstillende etter bestemmelsene i nr. 1, forutsatt at analysen så langt som mulig har tatt hensyn til opplysningene nevnt i vedlegg II til dette direktiv.

Artikkel 6

Regler for innføring av driftsbegrensninger med henblikk på å ta luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin ut av drift

1. Dersom vurderingen av alle tilgjengelige tiltak, herunder delvise driftsbegrensninger, foretatt i samsvar med bestemmelsene i artikkel 5 viser at oppnåelse av målene i dette direktiv krever innføring av begrensninger for å ta luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin ut av drift, får følgende regler anvendelse for vedkommende lufthavn i stedet for framgangsmåten fastsatt i artikkel 9 i forordning (EØF) nr. 2408/92:

- a) seks måneder etter at det er foretatt en vurdering og truffet en avgjørelse om innføring av en driftsbegrensning, kan ingen andre flyginger enn dem som ble foretatt i tilsvarende tidsrom foregående år, foretas med luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin i vedkommende lufthavn,
- b) tidligst seks måneder deretter kan hver operatør pålegges å redusere antall bevegelser med de luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin og som benytter denne lufthavnen, med høyst 20 % i året av det opprinnelige samlede antall bevegelser.

2. Med forbehold for reglene for vurdering i artikkel 5, kan bylufthavner oppført i vedlegg 1 innføre tiltak som er strengere med hensyn til definisjonen av luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin, forutsatt at tiltakene ikke berører sivile subsoniske jettfly som ved sin opprinnelig sertifisering eller omsertifisering oppfyller støystandardene fastsatt i del II kapittel 4 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart.

Artikkel 7

Nåværende driftsbegrensninger

Artikkel 5 får ikke anvendelse på

- a) driftsbegrensninger som det allerede var truffet beslutning om på dagen for ikrafttredelsen av dette direktiv,
- b) mindre tekniske endringer av delvise driftsbegrensninger som ikke har betydelige kostnadmessige følger for luftfartsselskapene i en bestemt lufthavn i Fellesskapet, og som er innført etter ikrafttredelsen av dette direktiv.

Artikkel 8

Unntak for luftfartøyer registrert i utviklingsland

Luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin, og som er registrert i utviklingsland, skal i et tidsrom på ti år regnet fra

ikrafttredelsen av dette direktiv gis unntak fra bestemmelsene i artikkel 6, forutsatt at

- a) slike luftfartøyer, som er sertifisert etter støystandardene fastsatt i del II kapittel 4 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, ble benyttet i vedkommende lufthavn i Fellesskapet mellom 1. januar 1996 og 31. desember 2001 («referanseperioden»), og
- b) slike luftfartøyer i referanseperioden var oppført i registeret til vedkommende utviklingsland, og at de fortsatt drives av en fysisk eller juridisk person som er etablert i nevnte land.

Artikkel 9

Unntak for driftsformer av ekstraordinær art

I enkelttilfeller kan medlemsstatene, i lufthavner som ligger på deres territorium, tillate ekstraordinær drift av luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin som ikke kan finne sted på grunnlag av andre bestemmelser i dette direktiv.

Dette unntaket er begrenset til:

- a) luftfartøyer hvis drift er av en så ekstraordinær art at det ville være urimelig ikke å gi et midlertidig unntak,
- b) luftfartøyer som foretar flyginger av ikke-kommersiell art med henblikk på endringer, reparasjon eller vedlikehold.

Artikkel 10

Samråd og åpenhet

Medlemsstatene skal sikre at framgangsmåtene for samråd med berørte parter ved gjennomføringen av artikkel 5 og 6 opprettes i samsvar med gjeldende nasjonal lovgivning.

Artikkel 11

Forhåndsvarsel

1. Ved innføring av nye driftsbegrensninger skal medlemsstatene sikre at alle berørte parter offentlig gis underretning om dette, herunder om årsakene til at tiltaket innføres, idet det tas hensyn til de relevante elementer i den balanserte metode:

- a) seks måneder før tiltakene nevnt i artikkel 6 nr. 1 bokstav a) trer i kraft,
- b) ett år før tiltakene nevnt i artikkel 6 nr. 1 bokstav b) og nr. 2 trer i kraft,
- c) for tiltak i henhold til artikkel 6, to måneder før konferansen for ruteplankoordinering for den aktuelle ruteplanperiode.

2. Medlemsstatene skal umiddelbart underrette de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen om nye driftsbegrensninger i henhold til dette direktiv som de har besluttet å innføre i en lufthavn på sitt territorium.

*Artikkel 12***Klageadgang**

Medlemsstatene skal sikre retten til å bringe tiltakene truffet i henhold til artikkel 6 og artikkel 7 bokstav b) inn for en annen klageinstans enn den myndighet som har vedtatt det omstridte tiltaket, i samsvar med nasjonal lovgivning og nasjonale framgangsmåter.

*Artikkel 13***Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 11 i forordning (EØF) nr. 2408/92.
2. Kommisjonen kan rådspørre komiteen om ethvert spørsmål som gjelder anvendelsen av dette direktiv.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
4. Komiteen skal merke seg vurderingene gjort av medlemsstatene i samsvar med artikkel 5, samt de tiltak som er truffet eller som det er planer om å treffe på grunnlag av vurderingene.

*Artikkel 14***Informasjon og revisjon**

Medlemsstatene skal på anmodning oversende Kommisjonen opplysninger om anvendelsen av dette direktiv.

Innen fem år etter ikrafttreddelsen av dette direktiv skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om anvendelsen av dette direktiv.

Rapporten skal eventuelt vedlegges forslag til revisjon av direktivet.

Den skal inneholde en vurdering av hvordan direktivet virker, særlig behovet for å gjennomgå definisjonen av «luftfartøy som

oppfyller kravene med liten margin» som fastsatt i artikkel 2 bokstav d), med henblikk på å innføre et strengere krav.

*Artikkel 15***Oppheving**

Forordning (EF) nr. 925/1999 oppheves på datoen for ikrafttreddelsen av dette direktiv.

*Artikkel 16***Gjennomføring**

Medlemsstatene skal innen 28. september 2003 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

*Artikkel 17***Ikrafttreddelse**

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

*Artikkel 18***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 26. mars 2002.

For Europaparlamentet

For Rådet

P. COX

F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

President

Formann

VEDLEGG I

Liste over bylufthavner

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

—

VEDLEGG II

Opplysninger nevnt i artikkel 5 nr. 1

1. Nåværende situasjon
 - 1.1. En beskrivelse av lufthavnen, herunder opplysninger om dens kapasitet, beliggenhet, omgivelser, lufttrafikkmengde og -sammensetning og sammensetningen av startbaner.
 - 1.2. En beskrivelse av miljømålene som er fastsatt for lufthavnen sett på bakgrunn av situasjonen på nasjonalt plan.
 - 1.3. Nærmere opplysninger om støykonturer for inneværende og foregående år, herunder en vurdering av antall personer som berøres av flystøy. Beskrivelse av beregningsmetoden som er benyttet for å lage konturene.
 - 1.4. En beskrivelse av tiltak for reduksjon av flystøy som allerede er iverksatt, som opplysninger om arealplanlegging og -forvaltning, programmer for støyisolering, driftsprosedyrer som PANS-OPS, driftsbegrensninger som begrensninger av støynivå, begrensning av eller forbud mot nattflyging, støyavgifter, bruk av bestemte rullebaner, støybetinget rutevalg/navigering samt støyovervåking.
 2. Prognose dersom ingen nye tiltak iverksettes
 - 2.1. Beskrivelse av (eventuell) utbygging av lufthavnen som allerede er godkjent og inngår i programmet, og som dreier seg om for eksempel økning av kapasiteten, utvidelse av baner og/eller terminaler, beregnet framtidig trafikksammensetning og forventet trafikkøkning.
 - 2.2. I tilfelle utvidelse av lufthavncapasitet, fordelene ved å øke denne kapasiteten.
 - 2.3. En beskrivelse av virkningen på det alminnelige støynivå uten at det treffes ytterligere tiltak, og av tiltak som allerede er planlagt for å redusere denne virkningen i samme tidsrom.
 - 2.4. Beregnede støykonturer — herunder en vurdering av antall personer som sannsynligvis vil bli berørt av flystøy — det skal skilles mellom etablerte og nybygde boligområder.
 - 2.5. Vurdering av følgene og mulige kostnader ved ikke å treffe tiltak for å redusere virkningen av økt støy — dersom dette ventes å inntreffe.
 3. Vurdering av tilleggstiltak
 - 3.1. Oversikt over tilgjengelige tilleggstiltak som del av ulike muligheter nevnt i artikkel 4 nr. 1, og særlig angivelse av hovedgrunnene til at de ble valgt. Beskrivelse av de tiltak som er valgt med tanke på en grundigere analyse og mer fullstendige opplysninger om kostnadene ved innføring av tiltakene; antall personer som ventes å nyte godt av dem samt en tidsramme; rangering av tiltakene etter hvert tiltaks samlede virkning.
 - 3.2. Vurdering av kostnadseffektiviteten eller nytte-kostnaden ved innføring av bestemte tiltak, idet det skal tas hensyn til tiltakenes sosioøkonomiske virkninger på brukerne av lufthavnen: operatører (passasjerer og gods), reisende og lokalsamfunn.
 - 3.3. Oversikt over mulige miljø- og konkurransevirkninger av de foreslåtte tiltakene på andre lufthavner, operatører og berørte parter.
 - 3.4. Grunnene til at én løsning er valgt framfor en annen.
 - 3.5. En oppsummering uten tekniske detaljer.
 4. Forbindelser med europaparlaments- og rådsdirektivet om vurdering og håndtering av miljøstøy
 - 4.1. Dersom det er utarbeidet støykart eller handlingsplaner i henhold til nevnte direktiv, skal de benyttes til de opplysninger som kreves i dette vedlegg.
 - 4.2. Det skal foretas en vurdering av støyeksponering (dvs. utarbeiding av støykonturer og bestemmelse av antallet personer som berøres) ved bruk av minst de felles støyindikatorer Lden og Lnight som angitt i ovennevnte direktiv, når de er tilgjengelige.
-