

## TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2002/30/EB

2003/EES/57/26

frá 26. mars 2002

## um að koma á reglum og málsmeðferð að því er varðar rekstrartakmarkanir vegna hávaða á flugvöllum bandalagsins (\*)

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFU,  
með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 80. gr.,  
með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar <sup>(1)</sup>,  
með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar <sup>(2)</sup>,  
með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar <sup>(3)</sup>,  
í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans <sup>(4)</sup>,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Sjálfbær þróun er meginmarkmið í sameiginlegri stefnu í flutningamálum. Af þeim sökum er þörf á samþættum úrræðum sem miða að því að tryggja bæði skilvirka starfrækslu flutningakerfa bandalagsins og vernd umhverfisins.
- 2) Sjálfbær þróun flutninga í lofti kallar á að gripið verði til ráðstafana sem miða að því að draga úr óþægindum vegna hávaða frá loftförum á flugvöllum þar sem hávaði veldur sérstökum vanda.
- 3) Nýr og strangari staðall um hljóðstyrksvottun, sem skilgreindur er í 4. kafla II. hluta í I. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, hefur verið settur innan ramma Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og mun til lengdar stuðla að minni hávaða í nálægð flugvalla.
- 4) Staðallinn í 4. kafla hefur verið settur til að votta loftför en er ekki grundvöllur til að koma á rekstrartakmörkunum.
- 5) Hinn 1. apríl 2002 verður lokið í áföngum við að taka úr notkun flugvélar, sem falla undir 2. kafla, samkvæmt tilskipun ráðsins 92/14/EBE frá 2. mars 1992 um skorður við notkun flugvéla sem falla undir 2. kafla II. hluta í I. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, önnur útgáfa (1988) <sup>(5)</sup> og þörf

verður, að því gefnu að flutningar í lofti í Evrópu haldi áfram að aukast, á nýjum ráðstöfunum til að koma í veg fyrir að hávaði aukist eftir 2002.

- 6) Notkun vistvænni flugvéla getur stuðlað að því að afkastageta starfandi flugvalla nýtist betur og getur auðveldað þróun á grunnvirkjum flugvalla í samræmi við kröfur markaðarins.
- 7) Sameiginlegur rammi um reglur og málsmeðferð við að koma á rekstrartakmörkunum á flugvöllum bandalagsins, sem er þáttur í yfirveguðu mati á úrræðum gegn hávaða, stuðlar að því að tryggja að kröfur innri markaðarins verði uppfylltar með því að koma á svipuðum rekstrartakmörkunum á þeim flugvöllum þar sem við sambærilegan vanda vegna hávaða er að eiga. Þetta nær yfir mat á hávaða við flugvöll og mat á þeim ráðstöfunum sem unnt er að gera til að draga úr honum og felst einnig í því að velja viðeigandi ráðstafanir til að draga úr hávaða þar sem markmiðið er að ná sem bestum árangri á umhverfissviði með mestri kostnaðarhagkvæmni.
- 8) Í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2408/92 frá 23. júlí 1992 um aðgang bandalagsflugfélaga að flugleiðum innan bandalagsins <sup>(6)</sup> er í 8. og 9. gr. m.a. mælt fyrir um birtingu á nýjum rekstrartakmörkunum og athugun á þeim. Því skal skýra tengslin milli þessara ákvæða og þessarar tilskipunar.
- 9) Viðurkenna skal lögmæta hagsmuni aðila á sviði flutninga í lofti sem felast í að finna kostnaðarhagkvæmar lausnir til að ná settum markmiðum um takmörkun á hávaða.
- 10) Á 33. þingi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar var samþykkt ályktun A33/7 þar sem innleitt er hugtakið „yfirvegað mat á úrræðum“ við takmörkun hávaða og með því var mótuð stefna í umfjöllun um hávaða vegna flugvéla, þ.m.t. alþjóðlegar leiðbeiningar um að koma á rekstrartakmörkunum fyrir hvern flugvöll um sig. Hugtakið „yfirvegað mat á úrræðum“ við stjórn á hávaða frá loftförum tekur til fjögurra meginþátta og krefst ítarlegs mats á öllum valkostum sem geta orðið til að draga úr hávaða, m.a. minnkun hávaða á upptakastað í flugvélum, skipulagi og stjórnun landnýtingar, takmörkun hávaða með ráðstöfunum í flugstarfsemi og rekstrartakmörkunum, sbr. þó viðeigandi lagaskyldu, gildandi samninga, lög og viðteknar venjur.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB L 85, 28.3.2002, bls. 40, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 133/2002 frá 27. september 2002 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn. Sjá EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna nr. 61, 12.12.2002, bls. 27.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB C 75 E, 26.3.2002, bls. 318.

<sup>(2)</sup> Álit var skilað 20. mars 2002 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB).

<sup>(3)</sup> Álit var skilað 14. mars 2002 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB).

<sup>(4)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 13. mars 2002 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB). Ákvörðun ráðsins frá 26. mars 2002.

<sup>(5)</sup> Stjtið. EB L 76, 23.3.1992, bls. 21. Tilskipuninni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 991/2001 (Stjtið. EB L 138, 22.5.2001, bls. 12).

<sup>(6)</sup> Stjtið. EB L 240, 24.8.1992, bls. 8.

- 11) Yfirvegað mat á úrræðum er mikilvægt skref til að takast megi að draga úr hávaða. En ef takast á að ná fram raunverulegri og varanlegri minnkun á hávaða er þörf á strangari tæknistöðlum, svo sem strangari hljóðstyrksstöðlum fyrir loftför, og aðgerðum til að taka hávaðasöm loftför úr notkun.
- 12) Í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um mat og stjórn á hávaða í umhverfinu <sup>(1)</sup>, sem er lárétt ráðstöfun sem tekur til hvers konar flutningsmáta, er mótuð sameiginleg stefna að því er varðar mat og stjórn á hávaða í umhverfinu. Markmiðið með tilskipuninni er að hafa eftirlit með þeim umhverfisvanda sem skapast vegna hávaða á stórum þéttbýlisstöðum og í grennd við mikilvæg flutninga-grunnvirki, þ.m.t. flugvelli, að miðla upplýsingum um hávaða í umhverfi og áhrif hans til almennings og að lögbær yfirvöld beiti sér fyrir aðgerðaáætlunum sem miða að því að koma í veg fyrir hávaða í umhverfinu eða draga úr honum, þar sem nauðsyn krefur, og að varðveita mikil umhverfisgæði að því er varðar hávaða.
- 13) Strax í tilskipun ráðsins 85/337/EBE frá 27. júní 1985 um mat á áhrifum sem tiltekna framkvæmdir á vegum hins opinbera eða einkaaðila kunna að hafa á umhverfið <sup>(2)</sup> var mælt fyrir um heildarmat vegna framkvæmda á flugvöllum, þ.m.t. ráðstafanir til að draga úr hávaða. Líta má svo á að þar með séu matskröfurnar í þessari tilskipun að hluta til uppfylltar þegar um er að ræða framkvæmdir sem fela í sér stækkun á grunnvirkjum flugvalla.
- 14) Slíkt mat getur leitt í ljós að markmiðunum verði því aðeins náð að til komi takmarkanir á frekari þjónustu og að smám saman verði teknar úr notkun flugvélar sem uppfylla naumlega staðla vegna hljóðstyrksvottunar í 3. kafla.
- 15) Viðurkenna skal sérstakan vanda vegna hávaða á flugvöllum sem eru í miðju stórra borgarþyrpinga („borgarflugvöllum“) með því að heimila að fyrir þá megi innleiða strangari reglur.
- 16) Nauðsynlegt er að ljúka við gerð viðmiðunarskrár yfir borgarflugvelli á grundvelli þeirra upplýsinga sem aðildarríkin skulu veita.
- 17) Auðvelda skal stækkun á grunnvirkjum flugvalla til að stuðla að sjálfbærri þróun flutninga í lofti.
- 18) Nauðsynlegt er að sjá til þess að gildandi ráðstafanir til að draga úr hávaða á einstökum flugvöllum gildi áfram og að heimilt sé að gera vissar, tæknilegar breytingar á rekstrartakmörkunum í tilteknum hluta starfseminnar.
- 19) Forðast skal að leggja ónauðsynlegar, efnahagslegar byrðar á rekstraraðila frá þróunarlöndum með því að heimila að veittar séu undanþágur þar sem við á og slík ákvæði skulu fela í sér verndarráðstafanir gegn misnotkun.
- 20) Nauðsynlegt er að tryggja gagnsæi og samráð allra hagsmunaaðila að því er varðar tillögur um ráðstafanir í tengslum við hávaða, þ.m.t. við að koma á nýjum rekstrartakmörkunum.
- 21) Rekstraraðilar skulu fá að vita með hæfilegum fyrirvara þegar innleiða á nýjar rekstrartakmarkanir.
- 22) Samþykking skal ákvæði til að tryggja rétt til að áfrýja ákvörðun um innleiðingu rekstrartakmarkana til áfrýjunaraðila sem getur verið dómstóll.
- 23) Tilskipunin er í samræmi við dreifráðisregluna og meðalhófsregluna eins og þær eru settar fram í 5. gr. sáttmálsans. Innleiðing rekstrartakmarkana á flugvöllum bandalagsins getur stuðlað að því að það markmið náist að hávaði aukist ekki við flugvelli en hugsanlega getur hún leitt til rökunar á samkeppni. Markmiðinu verður af þeim sökum betur náð á vettvangi bandalagsins með hjálp samræmdra reglna um innleiðingu rekstrartakmarkana sem er þáttur í því ferli að draga úr hávaða. Tilskipunin takmarkast við það lágmark sem nauðsynlegt er til að þetta markmið náist og gengur ekki lengra en nauðsynlegt er í þessu skyni.
- 24) Nauðsynlegar ráðstafanir til að koma þessari tilskipun í framkvæmd skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið <sup>(3)</sup>.
- 25) Ráðstafanirnar, sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun, leysa af hólmi þær sem mælt er fyrir um í reglugerð ráðsins (EB) nr. 925/1999 frá 29. apríl 1999 um skráningu og starfrækslu innan bandalagsins á tilteknum tegundum þotna í almenningsflugi sem fljúga undir hljóðhraða og sem hefur verið breytt og nýtt skirteini hefur verið gefið út fyrir til að uppfylla staðla 3. kafla II. hluta í I. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, þriðja útgáfa (júlí 1993) <sup>(4)</sup>. Því skal fella þá reglugerð úr gildi.

## SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

*I. gr.*

**Markmið**

Markmið þessarar tilskipunar eru

- a) að mæla fyrir um reglur fyrir bandalagið til að auðvelda samræmda innleiðingu rekstrartakmarkana á flugvöllum í því skyni að takmarka eða minnka þann fjölda fólks sem verður fyrir skaðlegum áhrifum vegna hávaða,
- b) að kveða á um ramma sem uppfyllir kröfur innri markaðarins,

<sup>(1)</sup> Drög hafa verið gerð að þessari tilskipun og hún öðlast gildi þegar hún hefur verið samþykkt.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB L 175, 5.7.1985, bls. 40. Tilskipuninni var breytt með tilskipun ráðsins 97/11/EB (Stjtið. EB L 73, 14.3.1997, bls. 5).

<sup>(3)</sup> Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

<sup>(4)</sup> Stjtið. EB L 115, 4.5.1999, bls. 1.

- c) að stuðla að því að afkastageta flugvalla þróist á vistvænan hátt,
- d) að auðvelda að á hverjum flugvelli náist þau sérstöku markmið sem sett hafa verið um minnkun hávaða,
- e) að gera kleift að velja milli fyrirbyggjandi ráðstafana í því skyni að ná mesta mögulega ávinningi í umhverfismálum með sem mestri kostnaðarhagkvæmni.

## 2. gr.

### Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „flugvöllur“: almennur flugvöllur innan bandalagsins þar sem flughreyfingar hljóðseinna þotna í almenningsflugi eru fleiri en 50 000 á almanaksári (flughreyfing er flugtak eða landing), að teknu tilliti til meðaltals síðustu þriggja almanaksára áður en reglur þessarar tilskipunar öðlast gildi fyrir viðkomandi flugvöll;
- b) „borgarflugvöllur“: flugvöllur í miðju borgarþyrpingar þar sem engin flugbraut hefur tiltækt meira en 2000 metra flugtaksbrun og er eingöngu notuð til beins flugs milli Evrópuríkja eða innan þeirra þar sem umtalsverður fjöldi fólks verður fyrir raunverulegum áhrifum af hávaða frá flugvélum og þar sem stighækkandi aukning á flughreyfingum flugvéla veldur sérlega miklum óþægindum í ljósi þess mikla hávaða sem er þar fyrir. Þessir flugvellir eru tilgreindir í I. viðauka. Þeim viðauka má breyta í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 3. mgr. 13. gr.;
- c) „hljóðseinar þotur í almenningsflugi“: flugvélar, sem hafa fengið útgefið skírteini fyrir 34 000 kg hámarksflugtaksmassa eða meira, eða flugvéartegund með skírteini sem leyfir fleiri en 19 farþegasæti, að frátöldum sætum sem eru eingöngu ætluð áhöfninni;
- d) „loftför sem uppfylla staðla naumlega“: hljóðseinar þotur í almenningsflugi sem uppfylla kröfur um skírteini sem mælt er fyrir um í 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál með heildarvirkmörkum sem eru ekki meiri en 5 EPNdB (virkur, skynjaður hávaði í desíbelum (Effective Perceived Noise in decibels)), þar sem heildarvirkmörkin eru talan, gefin upp sem EPNdB, sem fæst þegar einstök virkmörk eru lögð saman (þ.e. mismunurinn milli skráðs hávaða og mesta, leyfilega hávaðastigs) á hverjum hinna þriggja viðmiðunarpunkta fyrir mælingar á hávaða sem skilgreindir eru í 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál;
- e) „rekstrartakmarkanir“: aðgerðir sem tengjast hávaða og takmarka eða draga úr aðgengi hljóðseinna þotna í almenningsflugi að flugvelli. Slíkar aðgerðir eru m.a. fölgna í rekstrartakmörkunum sem miða að því að loftför, sem uppfylla staðla naumlega, mega ekki nota

tiltekna flugvelli, svo og takmörkunum á tilteknum hluta starfseminnar sem hafa áhrif á rekstur hljóðseinna þotna í almenningsflugi á tilteknum tímum;

- f) „hagsmunaaðilar“: einstaklingar eða lögaðilar sem verða fyrir áhrifum eða eru líklegar til að verða fyrir áhrifum við innleiðingu ráðstafana til að draga úr hávaða, þ.m.t. rekstrartakmörkunum, eða hafa lögmæta hagsmuni af því að gripið verði til slíkra ráðstafana;
- g) „yfirvegað mat á úrræðum“: mat á úrræðum þar sem aðildarríkin skulu vega og meta tiltækar ráðstafanir gegn hávaðavanda á flugvelli á yfirráðasvæði sínu, einkum fyrirsjáanleg áhrif af minnkun hávaða á upptakastað í flugvélum, skipulagi og stjórnun landnýtingar, takmörkun hávaða með ráðstöfunum í flugstarfsemi og rekstrartakmörkunum.

## 3. gr.

### Lögbær yfirvöld

Aðildarríkin skulu tryggja að fyrir hendi séu lögbær yfirvöld sem beri ábyrgð á málefnum sem falla undir gildissvið þessarar tilskipunar.

## 4. gr.

### Almennar reglur um varnir gegn hávaða frá loftförum

1. Aðildarríkin skulu samþykkja yfirvegað mat á úrræðum til að takast á við hávaðavanda á flugvöllum á yfirráðasvæði sínu. Þau skulu enn fremur íhuga að beita efnahagshvata sem ráðstöfun til að vinna gegn hávaða.
2. Í tengslum við innleiðingu rekstrartakmarkana skulu lögbær yfirvöld vega og meta líklegan kostnað og ávinning sem fylgir mismunandi ráðstöfunum og einnig atriði sem einkenna hvern flugvöll um sig.
3. Þær ráðstafanir eða þær samtengdu ráðstafanir sem gerðar eru samkvæmt þessari tilskipun skulu ekki verka meira takmarkandi en nauðsynlegt er til að ná þeim umhverfismarkmiðum sem sett eru fyrir tiltekinn flugvöll. Þær skulu ekki verða til þess að flugfélögum eða flugvélaframleiðendum sé mismunað eða að þeim sé mismunað vegna þess að þau tengist tilteknum ríkjum.
4. Rekstrartakmarkanir, sem grundvallast á útkomu, skulu byggjast á mæligildum loftfarsins fyrir hávaða sem ákvörðuð eru samkvæmt vottunarreglum sem gerðar eru í samræmi við 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, þriðja útgáfa (júlí 1993).

## 5. gr.

### Reglur um mat

1. Þegar ákvörðun er tekin um rekstrartakmarkanir skal taka, eftir því sem við á og unnt er, tillit til upplýsinga, sem tilgreindar eru í II. viðauka að því er varðar viðkomandi rekstrartakmarkanir, og til sérstakra eiginleika flugvallarins.

2. Ef framkvæmdir á flugvöllum eru háðar umhverfismati samkvæmt tilskipun 85/337/EBE skal líta svo á að matið, sem er unnið í samræmi við þá tilskipun, uppfylli kröfur í 1. mgr. að því tilskildu að við matið hafi verið, eftir því sem unnt er, tekið tillit til upplýsinganna sem tilgreindar eru í II. viðauka við þessa tilskipun.

6. gr.

#### **Reglur um innleiðingu rekstrartakmarkana sem miða að því að taka úr notkun loftför sem uppfylla staðla naumlega**

1. Ef matið, sem unnið er í samræmi við kröfurnar í 5. gr. og tekur til allra fyrirbyggjandi ráðstafana, þ.m.t. innleiðingu takmarkana á tilteknum hluta starfseminnar, leiðir í ljós að til að ná markmiðum, sem sett eru í þessari tilskipun, verði að innleiða takmarkanir sem miða að því að taka úr notkun loftför sem uppfylla staðla naumlega skulu eftirfarandi reglur gilda fyrir viðkomandi flugvöll í stað þeirrar málsmeðferðar sem mælt er fyrir um í 9. gr. reglugerðar (EBE) nr. 2408/92:

- a) sex mánuðum eftir að lokið hefur verið við matið og ákvörðun hefur verið tekin um innleiðingu rekstrartakmarkana má ekki, á þeim flugvelli, leyfa neina frekari flugumferð umfram þá sem var á samsvarandi tímabili undanfarandi árs að því er varðar loftför sem uppfylla staðla naumlega,
- b) eigi skemur en sex mánuðum síðar má krefjast þess að hver rekstraraðili fækki flughreyfingum fyrir loftför sín, sem uppfylla staðla naumlega og fljúga um þennan flugvöll, þannig að árlega fækki flughreyfingum sem nemur ekki meira en 20% af upphaflegum heildarflughreyfingum þessara loftfara.

2. Með fyrirvara um matsreglurnar í 5. gr. geta yfirvöld borgarflugvalla, sem tilgreindir eru í I. viðauka, sett strangari kröfur um skilgreiningu á loftförum sem uppfylla staðla naumlega, svo fremi þessar strangari kröfur hafi ekki áhrif á hljóðseinar þotur í almenningsflugi sem uppfylla kröfur hljóðstyrksstaðla í 4. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, annaðhvort á grundvelli upphaflegrar vottunar eða endurvottunar.

7. gr.

#### **Rekstrartakmarkanir sem eru þegar í gildi**

Ákvæði 5. gr. gilda ekki um:

- a) rekstrartakmarkanir sem voru komnar til framkvæmda á gildistökudegi þessarar tilskipunar,
- b) minni háttar, tæknilegar breytingar á rekstrartakmörkunum á tilteknum hluta starfseminnar sem hafa ekki í för með sér umtalsverðan kostnað fyrir flugfélögin á tilteknum flugvelli í bandalaginu og sem voru innleiddar eftir gildistöku þessarar tilskipunar.

8. gr.

#### **Undanþága fyrir loftför sem eru skráð í þróunarlöndum**

Loftför, sem uppfylla staðla naumlega og eru skráð í þróunarlöndum, skulu undanþegin ákvæðum 6. gr. í tíu ár

eftir gildistöku þessarar tilskipunar, að því tilskildu að:

- a) slík loftför, sem fengið hafa hljóðstyrksvottun samkvæmt stöðlunum í 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, séu notuð í flugi á viðkomandi flugvöllum í bandalaginu milli 1. janúar 1996 og 31. desember 2001 („viðmiðunartímabilinu“) og
- b) að á viðmiðunartímabilinu séu þessi loftför á skrá hjá viðkomandi þróunarlandi og að þau verði áfram í rekstri einstaklings eða lögaðila með staðfestu í því landi.

9. gr.

#### **Undanþága fyrir flugstarfsemi af sérstöku tagi**

Í einstökum tilvikum geta aðildarríkin, á flugvöllum á yfirráðasvæði sínu, heimilað einstakar flugferðir á loftförum sem uppfylla staðla naumlega ef sú starfsemi gæti annars ekki átt sér stað á grundvelli annarra ákvæða þessarar tilskipunar.

Þessi undanþága einkorðast við:

- a) loftför sem eru í svo sérstökum rekstri að ósanngjarnt væri að synja um tímabundna undanþágu,
- b) loftför í óarðbæru flugi sem tengist breytingum, viðgerðum eða viðhaldi.

10. gr.

#### **Samráð og gagnsæi**

Við beitingu 5. og 6. gr. skulu aðildarríkin sjá til þess að kveðið sé á um málsmeðferð fyrir samráð hagsmunaaðila í samræmi við gildandi landslög.

11. gr.

#### **Opinberar tilkynningar**

1. Í hvert sinn, sem tekur upp nýjar rekstrartakmarkanir, skulu aðildarríkin sjá til þess að allir hagsmunaaðilar fái opinbera tilkynningu um þær og ástæður þess að þær voru teknar upp og jafnframt skal taka tillit til viðeigandi þátta í yfirveguðu mati á úrræðum:

- a) sex mánuðum fyrir gildistöku ráðstafananna sem um getur í a-lið 1. mgr. 6. gr.,
- b) einu ári fyrir gildistöku ráðstafananna sem um getur í b-lið 1. mgr. og 2. mgr. 6. gr.,
- c) tveimur mánuðum fyrir ráðstefnuna um tímaáætlanir fyrir viðkomandi áætlunartímabil ef um er að ræða ráðstafanir í 6. gr.

2. Aðildarríkin skulu þegar í stað tilkynna hinum aðildarríkjum og framkvæmdastjórninni um hvers kyns nýjar rekstrartakmarkanir í skilningi þessarar tilskipunar sem þau hafa ákveðið að taka upp fyrir flugvöll á yfirráðasvæði sínu.

12. gr.

### Áfrýjunarréttur

Aðildarríkin skulu, í samræmi við landslög og málsmeðferð, tryggja rétt til að áfrýja ákvörðunum um ráðstafanir, sem teknar eru skv. 6. gr. og b-lið 7. gr., til áfrýjunaraðila sem er annar en lögbæra yfirvaldið sem samþykkt hefur þá ráðstöfun sem ágreiningur er um.

13. gr.

### Nefndin

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar sem komið er á fót með 11. gr. reglugerðar (EBE) nr. 2408/92.

2. Framkvæmdastjórnin getur haft samráð við nefndina um sérhvert málefni sem varðar beitingu þessarar tilskipunar.

3. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar skulu 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB gilda með hliðsjón af ákvæðum 8. gr.

4. Nefndin skal taka tillit til mats, sem fram fer á vegum aðildarríkjanna í samræmi við 5. gr., og til þeirra ráðstafana sem gerðar hafa verið eða til stendur að gera á grundvelli matsins.

14. gr.

### Upplýsingar og endurskoðun

Aðildarríkin skulu veita framkvæmdastjórninni upplýsingar um beitingu þessarar tilskipunar sé þess óskað.

Eigi síðar en fimm árum eftir gildistöku þessarar tilskipunar skal framkvæmdastjórnin gefa Evrópuþinginu og ráðinu skýrslu um beitingu þessarar tilskipunar.

Ef nauðsyn krefur skulu tillögur um endurskoðun tilskipunarinnar fylgja skýrslunni.

Í skýrslunni skal vera mat á skilvirkni þessarar tilskipunar, einkum þörfinni á að endurskoða skilgreininguna á

loftförum, sem uppfylla staðla naumlega og mælt er fyrir um í d-lið 2. gr., með það í huga að setja strangari kröfur.

15. gr.

### Niðurfelling

Reglugerð (EB) nr. 925/1999 falli úr gildi á gildistökuþegi þessarar tilskipunar.

16. gr.

### Framkvæmd

Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 28. september 2003. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

17. gr.

### Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á þeim degi sem hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

18. gr.

### Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 26. mars 2002.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

P. COX

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

F. ÁLVAREZ-CASCOS  
FERNÁNDEZ

*forseti.*

*I. VIÐAUKI*

**Skrá yfir borgarflugvelli**

Berlin – Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

—

## II. VIÐAUKI

**Upplýsingar sem um getur í 1. mgr. 5. gr.**

1. Raunverulegar aðstæður
  - 1.1. Lýsing á flugvælinum, þ.m.t. upplýsingar um afkastagetu, legu, umhverfi, umfang og samsetningu flugumferðar og samsetningu flugbrauta.
  - 1.2. Lýsing á umhverfismarkmiðum sem sett hafa verið fyrir flugvöllinn út frá innlendu samhengi.
  - 1.3. Upplýsingar um jafnhávaðalínur fyrir yfirstandandi og undangengin ár ásamt mati á því hversu margt fólk verður fyrir áhrifum af hávaða frá loftförum. Lýsing á þeirri reikniaðferð sem er notuð við gerð hávaðalínanna.
  - 1.4. Lýsing á ráðstöfunum sem þegar hefur verið gripið til í því skyni að minnka hávaða frá loftförum: t.d. upplýsingar um skipulag og stjórnun landnýtingar; áætlanir um einangrun hávaða; verklagsreglur á borð við PANS-OPS; rekstrartakmarkanir, s.s. viðmiðunarmörk fyrir hávaða, takmarkanir á næturflugi eða bann við því, gjöld vegna hávaða; notkun valinna flugbrauta, notkun flugleiða, sem eru valdar sérstaklega eða mælt er fyrir um að séu notaðar, með tilliti til hávaðavarna, svo og hávaðavöktun.
2. Horfur án nýrra ráðstafana
  - 2.1. Lýsing á uppbyggingu flugvallarins (ef um hana er að ræða) sem þegar hefur verið samþykkt og sett á áætlun, t.d. á aukinni afkastagetu, stækkun flugbrauta og/eða flugafgreiðslu og áætlaðri samsetningu flugumferðar í framtíðinni og væntanlegum vexti.
  - 2.2. Ef afkastageta flugvallarins er aukin skal gera grein fyrir þeim ávinningi sem af því hlýst.
  - 2.3. Lýsing á því hvaða áhrif það hefur á hávaða ef engar frekari ráðstafanir verða gerðar og lýsing á því hvaða áhrif þær ráðstafanir, sem þegar hafa verið ákveðnar til að draga úr áhrifum hávaða, hafa á sama tímabili.
  - 2.4. Jafnhávaðalínur, sem vænta má í framtíðinni, ásamt mati á því hve margt fólk er líklegt til að verða fyrir áhrifum af hávaða frá loftförum þar sem greint er á milli gamalgróinnar og nýlegrar íbúðabyggðar.
  - 2.5. Mat á afleiðingum og hugsanlegum kostnaði sem fylgir því ef ekki er gripið til aðgerða til að draga úr áhrifum vegna aukins hávaða — ef þess er vænt að hann aukist.
3. Mat á frekari ráðstöfunum
  - 3.1. Yfirlit yfir frekari ráðstafanir, sem grípa má til og eru hluti mismunandi kosta sem getið er í 1. mgr. 4. gr., einkum upplýsingar um helstu ástæður þess að þeir kostir voru valdir. Lýsing á ráðstöfunum, sem valdar voru til frekari greiningar, og fyllri upplýsingar um kostnaðinn við að koma þeim á, væntanlegur fjöldi fólks sem þær koma til góða og tímarammi, svo og röðun tiltekinnar ráðstafana sem grundvallast á heildarárangri sem næst með þeim.
  - 3.2. Mat á kostnaðarhagkvæmni eða kostnaðarávinningi við sérstakar ráðstafanir, að teknu tilliti til félagshagfræðilegra áhrifa ráðstafananna á notendur flugvallarins: rekstraraðila (farþega og farm), ferðamenn og sveitarfélög á viðkomandi stað.
  - 3.3. Yfirlit yfir hugsanleg áhrif sem framlagðar tillögur geta haft á umhverfi og samkeppni að því er varðar aðra flugvelli, rekstraraðila og aðra sem hagsmuna eiga að gæta.
  - 3.4. Ástæður þess að viðkomandi kostur var valinn.
  - 3.5. Almenn samantekt.
4. Tengsl við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um mat og stjórn á hávaða í umhverfinu
  - 4.1. Ef og þegar kort, sem sýna hávaða, eða aðgerðaáætlanir hafa verið gerðar samkvæmt skilmálum þeirrar tilskipunar skulu þau gögn notuð til að veita þær upplýsingar sem krafist er í þessum viðauka.
  - 4.2. Mat á váhrifum vegna hávaða (þ.e. jafnhávaðalínur og hversu margt fólk verður fyrir áhrifum) skal gert og stuðst skal a.m.k. við almennu hávaðavisana Lden (dagur-kvöld-nótt) og Lnight (nótt) eins og tilgreint er í framangreindri tilskipun svo framarlega sem þeir eru fyrir hendi.