

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) nr. 598/2014****2022/EØS/49/52****av 16. april 2014****om regler og framgangsmåter for innføring av driftsbegrensninger knyttet til støy i lufthavner i Unionen innenfor rammen av en balansert metode, og om oppheving av direktiv 2002/30/EF(\*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(2)</sup>,etter den ordinære regelverksprosedyren<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Et hovedmål for den felles transportpolitikk er bærekraftig utvikling. Dette krever en samordnet tilnærming som søker å sikre både velfungerende transportsystemer i Unionen og vern av miljøet.
- 2) Bærekraftig utvikling av lufttransport krever at det innføres tiltak som begrenser støyplagen fra luftfartøyer ved Unionens lufthavner. Tiltakene bør bedre støymiljøet rundt Unionens lufthavner for å opprettholde eller øke livskvaliteten til naboene og fremme forenlighet mellom luftfartsvirksomhet og boligområder, særlig med hensyn til nattflyging.
- 3) Ved resolusjon A33/7, som er vedtatt av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO), innføres begrepet «balansert metode» for støyhåndtering (heretter kalt «balansert metode»), og det fastsettes en enhetlig metode for å håndtere støy fra luftfartøyer. Den balanserte metoden bør fortsatt danne grunnlaget for regulering av støy fra luftfarten som global industri. Den balanserte metoden tar hensyn til verdien av og foregriper ikke relevante juridiske forpliktelser, eksisterende avtaler, gjeldende lover og etablert politikk. Ved at den balanserte metodens internasjonale bestemmelser innarbeides i denne forordningen, bør risikoen for internasjonale tvister reduseres betydelig i tilfeller der tredjestaters luftfartsselskaper berøres av driftsbegrensninger knyttet til støy.
- 4) Etter at de mest støyende luftfartøyene ble tatt ut av drift i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/30/EF<sup>(4)</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/93/EF<sup>(5)</sup>, er det behov for å ajourføre hvordan tiltak for driftsbegrensninger kan brukes, slik at myndighetene får mulighet til å håndtere dagens mest støyende luftfartøyer og bedre støymiljøet rundt Unionens lufthavner innenfor rammen av den balanserte metoden.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 173 av 12.6.2014, s. 65, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 287/2014 av 12. desember 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 71 av 26.11.2015, s. 39.

(1) EUT C 181 av 21.6.2012, s. 173.

(2) EUT C 277 av 13.9.2012, s. 110.

(3) Europaparlamentets holdning av 12. desember 2012 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 24. mars 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Europaparlamentets holdning av 15. april 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(4) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/30/EF av 26. mars 2002 om regler og framgangsmåter for innføring av driftsbegrensninger knyttet til støy i lufthavner i Fellesskapet (EFT L 85 av 28.3.2002, s. 40).

(5) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/93/EF av 12. desember 2006 om regulering av bruk av fly omfattet av del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 2. utgave (1998) (EUT L 374 av 27.12.2006, s. 1).

- 5) I Kommissjonens rapport av 15. februar 2008 med tittelen «Driftsbegrensninger knyttet til støy i lufthavner i EU» blir det påpekt at det er behov for at teksten i direktiv 2002/30/EF presiserer fordelingen av ansvarsområder og de berørte parterers nøyaktige rettigheter og plikter i forbindelse med støyvurderingen for å sikre at det treffes kostnadseffektive tiltak for å nå målene om støyreduksjon i den enkelte lufthavn.
- 6) Medlemsstatenes innføring av driftsbegrensninger i Unionens lufthavner i hvert enkelt tilfelle kan bidra til å senke støynivået rundt lufthavner, selv om det begrenser kapasiteten. Det er likevel en risiko for at ineffektiv utnyttelse av eksisterende kapasitet kan føre til konkurransevridning eller nedsatt generell effektivitet i Unionens luftfartsnett. Ettersom det spesifikke målet for støyreduksjon i denne forordningen ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene, men på grunn av harmoniserte regler for innføring av driftsbegrensninger innenfor rammen av reglene for støyhåndtering bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet. En slik harmonisert metode pålegger ikke kvalitetsmål for støy, som fortsatt utledes av europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/49/EF<sup>(1)</sup>, andre relevante EU-regler eller lovgivning i de enkelte medlemsstater, og foregriper ikke det konkrete valget av tiltak.
- 7) Denne forordningen bør få anvendelse bare i medlemsstater der det finnes en lufthavn der trafikken overstiger 50 000 bevegelser med sivile luftfartøyer per kalenderår, og når det overveies å innføre driftsbegrensninger knyttet til støy i en slik lufthavn.
- 8) Denne forordningen bør få anvendelse på luftfartøyer i sivil luftfart. Den bør ikke få anvendelse på luftfartøyer som militære luftfartøyer og luftfartøyer som brukes til toll-, politi- og brannsløkkingsvirksomhet. Dessuten bør ulike former for ekstraordinær virksomhet, som flygninger i forbindelse med akutte humanitære behov, søk og redning i nødsituasjoner, medisinsk hjelp samt katastrofehjelp, unntas fra denne forordningen.
- 9) Støyvurderinger bør utføres med jevne mellomrom i samsvar med direktiv 2002/49/EF, men slike vurderinger bør føre til ytterligere støyreducerende tiltak bare dersom den aktuelle kombinasjonen av tiltak for bekjempelse av støy ikke når målene for støyreduksjon, idet det tas hensyn til forventet lufthavnutvikling. I lufthavner med et påvist støyproblem bør det fastsettes ytterligere støyreducerende tiltak i samsvar med den balanserte metoden. For å sikre bred anvendelse av den balanserte metoden i hele Unionen bør den alltid anvendes når den enkelte berørte medlemsstat anser at det er hensiktsmessig, selv utenfor denne forordningens virkeområde. Driftsbegrensninger knyttet til støy bør innføres bare i tilfeller der andre tiltak i den balanserte metoden ikke er nok til å nå de fastsatte målene for støyreduksjon.
- 10) En nytte- og kostnadsanalyse gir en indikasjon på den samlede virkningen på den økonomiske velferden ved å sammenligne alle kostnader med nytten, mens en vurdering av kostnadseffektivitet fokuserer på å nå et gitt mål mest mulig kostnadseffektivt, noe som innebærer en sammenligning bare av kostnadene. Denne forordningen bør ikke hindre medlemsstatene i å bruke nytte- og kostnadsanalyser når det er hensiktsmessig.
- 11) Betydningen av helseaspekter i forbindelse med støyproblemer må anerkjennes, og det er derfor viktig at disse forholdene blir hensyntatt på en ensartet måte i alle lufthavner når det skal tas beslutninger om mål for støyreduksjon, idet det tas hensyn til eksisterende EU-regler på dette området. Helseforholdene bør derfor vurderes i samsvar med unionsregelverk for vurdering av støyvirkninger.
- 12) Støyvurderinger bør baseres på objektive og målbare kriterier som er felles for alle medlemsstater, og bør bygge på eksisterende og tilgjengelige opplysninger, f.eks. opplysninger som følger av gjennomføringen av direktiv 2002/49/EF. Medlemsstatene bør sørge for at opplysningene er pålitelige, innhentes på en åpen måte og er tilgjengelige for vedkommende myndigheter og berørte parter. Vedkommende myndigheter bør besørge de nødvendige overvåkingsverktøyene.

<sup>(1)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/49/EF av 25. juni 2002 om vurdering og håndtering av eksternt støy (EFT L 189 av 18.7.2002, s. 12).

- 13) Vedkommende myndighet som er ansvarlig for å vedta driftsbegrensninger knyttet til støy, bør være uavhengig av organisasjoner som er involvert i lufthavnens drift, i lufttransport eller yting av flysikringstjenester, eller som representerer disse interessene eller interessene til personer bosatt i nærheten av lufthavnen. Dette bør ikke forstås som et krav til medlemsstatene om å endre sine administrative strukturer eller framgangsmåter for beslutningstaking.
- 14) Det erkjennes at medlemsstater har truffet beslutninger om driftsbegrensninger knyttet til støy i samsvar med nasjonal lovgivning basert på nasjonalt anerkjente støymetoder som foreløpig kanskje ikke samsvarer helt med metoden beskrevet i den offisielle rapporten fra Den europeiske konferanse for sivil luftfart kalt «Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports» (ECAC Doc 29), og som kanskje heller ikke bruker den internasjonalt anerkjente informasjon om luftfartøyers støyinnivå. Effektiviteten til og virkningen av driftsbegrensninger knyttet til støy bør imidlertid vurderes i samsvar med metodene beskrevet i ECAC Doc 29 og den balanserte metoden. Medlemsstatene bør derfor tilpasse sine vurderinger av driftsbegrensninger i nasjonal lovgivning slik at de fullstendig samsvarer med ECAC Doc 29.
- 15) Det bør innføres en ny og bredere definisjon av driftsbegrensninger sammenlignet med direktiv 2002/30/EF for å lette gjennomføringen av ny teknologi og nye driftsmuligheter i luftfartøyer og bakkeutstyr. Dens anvendelse bør ikke medføre forsinkelser i gjennomføringen av driftstiltak som umiddelbart kan dempe støyplagen uten i vesentlig grad å påvirke en lufthavns driftskapasitet. Slike tiltak bør derfor ikke anses som nye driftsbegrensninger.
- 16) Sentraliseringen av opplysninger om støy vil i høy grad kunne redusere den administrative byrden for både luftfartøyoperatører og lufthavnsoperatører. Disse opplysningene framskaffes og forvaltes for tiden av den enkelte lufthavn. Det er behov for å stille opplysningene til rådighet for luftfartøyoperatører og lufthavner til driftsformål. Det er viktig å bruke databasen om støyinnivåsertifisering til Det europeiske flysikkerhetsbyrå («byrået») som et valideringsverktøy sammen med data om individuelle flygninger fra Den europeiske organisasjon for flysikring (Eurocontrol). Det anmodes allerede systematisk om slike data med henblikk på sentral trafikkflytstyring, men de er for tiden ikke tilgjengelige for Kommissjonen eller byrået og må spesifiseres med henblikk på denne forordningen og for å regulere ytelsen til lufttrafikkstyringen. God tilgang til validerte modellberegningsdata, fastsatt i samsvar med internasjonalt anerkjente prosesser og beste praksis, bør forbedre kvaliteten på kartleggingen av støykonturene ved de enkelte lufthavner til støtte for politiske beslutninger.
- 17) For å unngå uønskede konsekvenser for luftfartssikkerhet, lufthavnskapasitet og konkurranse bør Kommissjonen underrette den relevante vedkommende myndigheten dersom den anser at framgangsmåten som blir fulgt i forbindelse med innføringen av driftsbegrensninger knyttet til støy, ikke oppfyller kravene i denne forordningen. Den relevante vedkommende myndigheten bør gjennomgå Kommissjonens underretning og bør underrette Kommissjonen om sine hensikter, før den innfører driftsbegrensningene.
- 18) For å ta hensyn til den balanserte metoden bør det i særlige tilfeller være mulig å gjøre unntak for operatører fra utviklingsland, som ellers ville bli pålagt utilbørlige byrder. Henvisningen til «utviklingsland» skal forstås i lys av denne særskilte luftfartssammenhengen og omfatter ikke alle de landene som i andre sammenhenger vil være omfattet av en slik benevnelse i det internasjonale samfunn. Det er særlig nødvendig å sikre at alle slike unntak er forenlige med prinsippet om likebehandling.
- 19) For å gjenspeile den kontinuerlige teknologiske utviklingen innenfor motor- og flyskrogteknologi og metodene for å kartlegge støykonturer bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommissjonen med hensyn til den regelmessige ajourføringen av støystandardene omhandlet i denne forordningen og henvisningen til tilknyttede sertifiseringsmetoder, idet det tas hensyn til endringer i relevante ICAO-dokumenter, når det er relevant, samt ajourføringen av henvisningen til metoden for beregning av støykonturer, idet det tas hensyn til endringer i relevante ICAO-dokumenter, når det er relevant. I tillegg bør det også i aktuelle tilfeller tas hensyn til endringer i ECAC Doc 29 med henblikk på tekniske ajourføringer gjennom delegerede rettsakter. Det er særlig viktig at Kommissjonen gjennomfører hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, herunder på ekspertnivå. Kommissjonen bør i forbindelse med det forberedende arbeidet med og utarbeidingen av delegerede rettsakter sørge for samtidig, rettidig og korrekt oversending av alle relevante dokumenter til Europaparlamentet og til Rådet.

- 20) Selv om denne forordningen krever regelmessig vurdering av støysituasjonen i lufthavner, innebærer en slik vurdering ikke nødvendigvis at det vedtas nye driftsbegrensninger knyttet til støy, eller at eksisterende begrensninger gjennomgås. Denne forordningen krever derfor ikke en gjennomgåelse av de driftsbegrensningene knyttet til støy som allerede er innført på datoen for dens ikrafttredelse, herunder dem som følger av rettsavgjørelser eller lokale meklingsprosesser. Mindre tekniske endringer av tiltak uten betydelige konsekvenser for kapasitet eller drift bør ikke anses som nye driftsbegrensninger knyttet til støy.
- 21) Dersom samrådsprosessen forut for vedtakelsen av en driftsbegrensning knyttet til støy ble innledet i henhold til direktiv 2002/30/EF og fortsatt pågår på tidspunktet for ikrafttredelsen av denne forordningen, bør det tillates at den endelige beslutningen treffes i samsvar med direktiv 2002/30/EF for å bevare de framskrittene som allerede er oppnådd i prosessen.
- 22) Med hensyn til behovet for ensartet anvendelse av støyvurderingsmetoden innenfor Unionens luftfartsmarked fastsetter denne forordningen felles regler på området driftsbegrensninger knyttet til støy.
- 23) Direktiv 2002/30/EF bør derfor oppheves.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

#### *Artikkel 1*

##### **Formål, mål og virkeområde**

1. I tilfeller der det er påvist et støyproblem, fastsetter denne forordningen regler for framgangsmåten som skal følges når det på en ensartet måte skal innføres driftsbegrensninger knyttet til støy i hver enkelt lufthavn, for å bidra til å bedre støymiljøet og begrense eller minske antall personer som i betydelig grad påvirkes av de potensielt skadelige virkningene av støy fra luftfartøyer, i samsvar med den balanserte metoden.
2. Målene med denne forordningen er
  - a) å gjøre det lettere å nå særlige mål for støyreduksjon, herunder helsemessige, i de enkelte lufthavner, samtidig som relevante EU-regler, særlig de som er fastsatt i direktiv 2002/49/EF samt lovgivningen i hver enkelt medlemsstat, overholdes,
  - b) å gjøre det mulig å bruke driftsbegrensninger i samsvar med den balanserte metoden for å oppnå en bærekraftig utvikling av lufthavnen og av kapasiteten i nett for lufttrafikkstyring ut fra et «gate-to-gate»-perspektiv.
3. Denne forordningen får anvendelse på luftfartøyer i sivil luftfart. Den får ikke anvendelse på luftfartøyer som brukes til militær virksomhet, toll- eller politivirksomhet eller lignende.

#### *Artikkel 2*

##### **Definisjoner**

I denne forordningen menes med

- 1) «luftfartøy» et luftfartøy som har faste vinger og en største sertifiserte startmasse på 34 000 kg eller mer, eller som for den aktuelle luftfartøytypen er sertifisert for å være utstyrt med 19 passasjer seter eller mer, ikke medregnet seter som er forbeholdt besetningen,
- 2) «lufthavn» en lufthavn der trafikken overstiger 50 000 bevegelser med sivile luftfartøyer per kalenderår (en bevegelse er en avgang eller landing), på grunnlag av gjennomsnittlig antall bevegelser de tre siste kalenderårene før støyvurderingen,

- 3) «balansert metode» den framgangsmåten som er utarbeidet av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart, og som på en ensartet måte tar hensyn til de tiltakene som er tilgjengelige, dvs. reduksjon av støy fra luftfartøyer ved kilden, tiltak for arealplanlegging og -forvaltning, driftsprosedyrer for støyreduksjon og driftsbegrensninger, med henblikk på å løse støyproblemet mest mulig kostnadseffektivt for hver enkelt lufthavn,
- 4) «luftfartøy som oppfyller kravene med liten margin» et luftfartøy som er sertifisert i samsvar med grenseverdiene fastsatt i bind 1 del II kapittel 3 i vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, undertegnet 7. desember 1944 (Chicago-konvensjonen) med en sammenlagt margin på mindre enn 8 EPNdB (Effective Perceived Noise in Decibels) i en overgangsperiode til og med 14. juni 2020, og med en sammenlagt margin på mindre enn 10 EPNdB etter utgangen av denne overgangsperioden, der den sammenlagte marginen, uttrykt i EPNdB, framkommer ved at de enkelte marginene (dvs. avviket mellom sertifisert støynivå og høyeste tillatte støynivå) legges sammen ved hvert av de tre referansepunktene for støymåling som fastsatt i bind 1 del II kapittel 3 i vedlegg 16 til Chicago-konvensjonen,
- 5) «tiltak knyttet til støy» ethvert tiltak som påvirker støymiljøet rundt lufthavner, og som omfattes av prinsippene i den balanserte metoden, herunder andre tiltak uten driftstilknytning som kan påvirke antall personer som utsettes for støy fra luftfartøyer,
- 6) «driftsbegrensning» ethvert tiltak knyttet til støy som begrenser eller reduserer en lufthavns driftskapasitet, herunder driftsbegrensninger med henblikk på å ta ut av drift luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin i bestemte lufthavner, samt delvise driftsbegrensninger, som for eksempel gjelder på bestemte tidspunkter i løpet av dagen eller bare for visse rullebaner i lufthavnen.

### *Artikkel 3*

#### **Vedkommende myndigheter**

1. En medlemsstat der det ligger en lufthavn som omhandlet i artikkel 2 nr. 2, skal utpeke én eller flere vedkommende myndigheter med ansvar for framgangsmåten som skal følges når det vedtas driftsbegrensninger.
2. Vedkommende myndigheter skal være uavhengige av alle organisasjoner som kan påvirkes av tiltak knyttet til støy. Uavhengigheten kan oppnås gjennom atskillelse av funksjoner.
3. Medlemsstatene skal i rimelig tid underrette Kommisjonen om navn og adresse til de utpekte vedkommende myndighetene omhandlet i nr. 1. Kommisjonen skal offentliggjøre disse opplysningene.

### *Artikkel 4*

#### **Klageadgang**

1. Medlemsstatene skal sikre at det gis rett til å klage på driftsbegrensninger som fastsettes i henhold til denne forordningen, overfor en annen klageinstans enn myndigheten som vedtok den aktuelle begrensningen, i samsvar med nasjonal lovgivning og nasjonale framgangsmåter.
2. Medlemsstaten der en lufthavn omhandlet i artikkel 2 nr. 2 befinner seg, skal i rimelig tid underrette Kommisjonen om navn og adresse til den utpekte klageinstansen omhandlet i nr. 1 eller, eventuelt, om de ordningene som skal sikre at det utpekes en klageinstans.

### *Artikkel 5*

#### **Alminnelige regler for håndtering av støy fra luftfartøyer**

1. Medlemsstatene skal sikre at støysituasjonen i hver enkelt lufthavn omhandlet i artikkel 2 nr. 2 vurderes i samsvar med direktiv 2002/49/EF.

2. Medlemsstatene skal sikre at den balanserte metoden innføres med hensyn til håndtering av støy fra luftfartøyer i lufthavner der det er påvist et støyproblem. For dette formålet skal de sikre

- a) at det fastsettes et mål for støyreduksjon for lufthavnen, idet det, dersom det er relevant, tas hensyn til artikkel 8 i og vedlegg V til direktiv 2002/49/EF,
- b) at det identifiseres mulige tiltak for å redusere støyplagen,
- c) at det foretas en grundig evaluering av de støybekjempende tiltakenes kostnadseffektivitet,
- d) at det velges tiltak som tar hensyn til offentlighetens interesse på lufttransportområdet når det gjelder lufthavnens utviklingsmuligheter og uten at det påvirker sikkerheten negativt,
- e) at det på en åpen måte holdes samråd med de berørte parter om de planlagte tiltakene,
- f) at tiltakene vedtas, og at det gis tilstrekkelig underretning,
- g) at tiltakene gjennomføres, og
- h) at det finnes mulighet for tvisteløsning.

3. Medlemsstatene skal, når de treffer tiltak knyttet til støy, sikre at følgende kombinasjon av tilgjengelige tiltak blir tatt i betraktning med henblikk på å fastsette hvilket tiltak eller hvilken kombinasjon av tiltak som er mest kostnadseffektiv(t):

- a) Forventede virkninger av en reduksjon av støy fra luftfartøyer ved kilden.
- b) Arealplanlegging og -forvaltning.
- c) Driftsprosedyrer for støyreduksjon.
- d) At driftsbegrensninger ikke benyttes i første instans, men bare etter at de andre tiltakene i den balanserte metoden er blitt tatt i betraktning.

De mulige tiltakene kan om nødvendig omfatte å ta ut av drift luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin. Medlemsstatene, eller i gitte tilfeller lufthavnadministrasjoner, kan tilby økonomiske stimulerings tiltak for å oppmuntre luftfartøyeroperatører til å bruke mindre støyende luftfartøyer i overgangsperioden omhandlet i artikkel 2 nr. 4. De økonomiske stimulerings tiltakene skal overholde gjeldende regler for statsstøtte.

4. Tiltakene kan innenfor den balanserte metoden differensieres etter luftfartøyets type, luftfartøyets støy nivå, bruk av lufthavn- og flysikringsanlegg, flygevei og/eller tidsramme.

5. Uten at det berører nr. 4, skal driftsbegrensninger som innebærer at luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin, tas ut av drift i en lufthavn, ikke berøre sivile subsoniske luftfartøyer som enten i kraft av sin opprinnelige sertifisering eller omsertifisering overholder støystandarder fastsatt i bind 1 del II kapittel 4 i vedlegg 16 til Chicago-konvensjonen.

6. Tiltak eller en kombinasjon av tiltak som treffes i samsvar med denne forordningen for en bestemt lufthavn, skal ikke være mer begrensende enn det som er nødvendig for å nå målene for reduksjon av miljøstøy som er fastsatt for nevnte lufthavn. Driftsbegrensninger skal ikke innebære forskjellsbehandling, særlig med hensyn til nasjonalitet eller identitet, og skal ikke være vilkårlige.

#### Artikkel 6

#### Regler for støyvurdering

1. Vedkommende myndigheter skal sikre at støysituasjonen i lufthavner som de har ansvar for, vurderes regelmessig i samsvar med direktiv 2002/49/EF og gjeldende lovgivning i den enkelte medlemsstat. Vedkommende myndigheter kan anmode om støtte fra organet for ytelsesvurdering omhandlet i artikkel 3 i kommisjonsforordning (EU) nr. 691/2010<sup>(1)</sup>.

2. Dersom vurderingen omhandlet i nr. 1 tyder på at det kan bli behov for nye driftsbegrensninger for å håndtere et støyproblem i en lufthavn, skal vedkommende myndigheter sikre at

- a) metoden, indikatorene og opplysningene i vedlegg I anvendes på en slik måte at det tas behørig hensyn til bidraget fra hver type tiltak innenfor rammen av den balanserte metoden, før det innføres driftsbegrensninger,
- b) det på et egnet nivå etableres teknisk samarbeid mellom lufthavnsoperatører, luftfartøyoperatører og ytere av flysikringstjenester for å undersøke tiltak for å bekjempe støy. Vedkommende myndigheter skal også sikre at det holdes samråd med lokale beboere eller deres representanter, og med relevante lokale myndigheter, og at tekniske opplysninger om tiltak for støybekjempelse gjøres tilgjengelig for dem,
- c) kostnadseffektiviteten til eventuelle nye driftsbegrensninger vurderes i samsvar med vedlegg II. Mindre tekniske endringer av tiltak uten vesentlige konsekvenser for kapasitet eller drift skal ikke anses som nye driftsbegrensninger,
- d) samrådsprosessen med berørte parter, som kan være en meklingsprosess, organiseres i rett tid og på en grundig måte som sikrer åpenhet og innsyn med hensyn til data og beregningsmetoder. Berørte parter skal ha minst tre måneder til å framsette merknader før det vedtas nye driftsbegrensninger. Berørte parter omfatter minst følgende:
  - i) Lokale beboere i nærheten av lufthavnen som berøres av støy fra lufttrafikk, eller deres representanter, samt relevante lokale myndigheter.
  - ii) Representanter for lokale virksomheter i nærheten av lufthavnen hvis aktiviteter påvirkes av lufttrafikk og lufthavnens drift.
  - iii) Relevante lufthavnsoperatører.
  - iv) Representanter for de luftfartøyoperatørene som kan bli påvirket av tiltak knyttet til støy.
  - v) Relevante ytere av flysikringstjenester.
  - vi) Nettverksforvalteren, som definert i kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011<sup>(2)</sup>.
  - vii) Dersom det er relevant, den utpekte tidslukekoordinatoren.

<sup>(1)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 691/2010 av 29. juli 2010 om fastsettelse av en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner og om endring av forordning (EF) nr. 2096/2005 om fastsettelse av felles krav til yting av flysikringstjenester (EUT L 201 av 3.8.2010, s. 1).

<sup>(2)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010 (EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1).

3. Vedkommende myndigheter skal følge opp og overvåke gjennomføringen av driftsbegrensningene og treffe tiltak når det er relevant. De skal sikre at lokale beboere i nærheten av lufthavnen og relevante lokale myndigheter lett, raskt og kostnadsfritt kan få tilgang til relevante opplysninger.
4. De relevante opplysningene kan omfatte
  - a) idet det tas hensyn til nasjonal lovgivning, opplysninger om påståtte overtredelser som følge av endringer i prosedyrer under flyging, med hensyn til deres virkninger og grunnene til at de ble foretatt,
  - b) de generelle kriteriene som anvendes ved fordeling og styring av lufttrafikken i hver enkelt lufthavn, i den grad disse kriteriene kan påvirke miljøet eller støynivået, og
  - c) eventuelle data innsamlet av støymålingssystemer.

#### *Artikkel 7*

#### **Opplysninger om støynivå**

1. Beslutninger om driftsbegrensninger knyttet til støy skal baseres på luftfartøyets støynivå som fastsatt ved framgangsmåten for sertifisering som er fulgt i samsvar med bind 1 i vedlegg 16 til Chicago-konvensjonen, sjette utgave fra mars 2011.
2. På anmodning fra Kommisjonen skal luftfartøyoperatører gi følgende opplysninger om støy for de luftfartøyene som de har i drift i Unionens lufthavner:
  - a) Luftfartøyets nasjonalitet og registreringsmerke.
  - b) Støydokumentasjonen for luftfartøyet som er i bruk, og tilhørende største tillatte startvekt.
  - c) Eventuelle endringer av luftfartøyet som påvirker støynivået og er angitt i støydokumentasjonen.
3. På anmodning fra byrået skal innehavere av et typesertifikat for luftfartøyer eller et typesertifikat utstedt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008<sup>(1)</sup>, samt fysiske eller juridiske personer som driver et luftfartøy som det ikke er utstedt et typesertifikat for i henhold til nevnte forordning, gi opplysninger om luftfartøyets støy og støynivå med henblikk på støymodellering. Byrået skal angi hvilke data som kreves, samt når, i hvilken form og hvordan de skal stilles til rådighet. Byrået skal kontrollere de opplysningene det mottar om luftfartøyers støy og støynivå med henblikk på modellering, og skal gjøre dem tilgjengelig for andre parter med henblikk på støymodellering.
4. Dataene omhandlet i nr. 2 og 3 i denne artikkelen skal begrenses til det som er strengt nødvendig, og skal gjøres tilgjengelig kostnadsfritt, i elektronisk form og i angitt format, når det er relevant.
5. Byrået skal kontrollere data om luftfartøyers støy og støynivå med henblikk på modellering i forbindelse med oppgaver som det utfører i samsvar med artikkel 6 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008.

---

<sup>(1)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).



6. Data skal lagres i en sentral database og gjøres tilgjengelig for vedkommende myndigheter, luftfartøyoperatører, ytere av flysikringstjenester og lufthavnsoperatører til driftsformål.

#### *Artikkel 8*

##### **Regler for innføring av driftsbegrensninger**

1. Før det innføres en driftsbegrensning, skal vedkommende myndigheter gi medlemsstatene, Kommisjonen og relevante berørte parter et varsel på seks måneder som utløper minst to måneder før fastsettelsen av parametrene for koordinering av tidsluker som definert i artikkel 2 bokstav m) i rådsforordning (EØF) nr. 95/93<sup>(1)</sup> for den berørte lufthavnen i den relevante ruteplanperioden.
2. Etter at vurderingen i samsvar med artikkel 6 er utført, skal underretningen om tiltaket ledsages av en skriftlig rapport i samsvar med kravene angitt i artikkel 5 der det redegjøres for grunnene til at det innføres en driftsbegrensning, lufthavnens fastsatte mål for støyreduksjon, tiltak som anses å kunne oppfylle målene, samt evaluering av den sannsynlige kostnadseffektiviteten til de ulike tiltakene, herunder tiltakenes virkninger over grensene, dersom det er relevant.
3. På anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ kan Kommisjonen, innen tre måneder etter at den mottar et varsel i samsvar med nr. 1, gjennomgå framgangsmåten for innføring av en driftsbegrensning. Dersom Kommisjonen anser at innføringen av en driftsbegrensning knyttet til støy ikke følger framgangsmåten fastsatt i denne forordningen, skal den underrette relevant vedkommende myndighet om dette. Relevante vedkommende myndighet skal gjennomgå Kommisjonens underretning og underrette Kommisjonen om sine hensikter før den innfører driftsbegrensningen.
4. Dersom driftsbegrensningen innebærer at luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin, tas ut av drift i en lufthavn, skal det ikke gis tillatelse til ytterligere tjenester som vil overstige antall bevegelser med luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin, i tilsvarende periode foregående år ved denne lufthavnen, i seks måneder etter varselet omhandlet i nr. 1. Medlemsstatene skal sikre at vedkommende myndigheter treffer en beslutning om den årlige reduksjonsraten for antall bevegelser med luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin ved denne lufthavnen, idet det tas behørig hensyn til luftfartøyenes alder og sammensetningen av den samlede flåten. Uten at det berører artikkel 5 nr. 4, skal nevnte rate ikke overstige 25 % av antall bevegelser med luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin, for hver operatør som flyr til og fra denne lufthavnen.

#### *Artikkel 9*

##### **Utviklingsland**

1. For å unngå utilbørlige økonomiske byrder kan vedkommende myndigheter unnta luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin, og som er registrert i utviklingsland, fra driftsbegrensninger knyttet til støy, samtidig som prinsippet om likebehandling overholdes fullt ut, forutsatt at slike luftfartøyer
  - a) har en støysertifisering i henhold til standardene fastsatt i kapittel 3 bind 1 i vedlegg 16 til Chicago-konvensjonen,
  - b) har vært i drift i Unionen i den femårsperioden som går forut for ikrafttreddelsen av denne forordningen,
  - c) har vært registrert i det aktuelle utviklingslandet i nevnte femårsperiode, og
  - d) fortsatt drives av en fysisk eller juridisk person som er etablert i det aktuelle landet.
2. Dersom en medlemsstat innvilger et unntak i henhold til nr. 1, skal den umiddelbart underrette de andre medlemsstatene og Kommisjonen om dette.

<sup>(1)</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 95/93 av 18. januar 1993 om fastsettelse av felles regler for fordeling av tidsluker på lufthavnene i Fellesskapet (EFT L 14 av 22.1.1993, s. 1).

### Artikkel 10

#### Unntak for ekstraordinær luftfartøyvirksomhet

Vedkommende myndigheter kan i hvert enkelt tilfelle, i lufthavner som de har ansvar for, tillate enkeltstående flygninger for luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin, og som ellers ikke vil kunne gjennomføres på grunnlag av denne forordningen.

Unntak skal være begrenset til

- a) flygninger som er så ekstraordinære at det ville være urimelig å nekte et midlertidig unntak, herunder flygninger for humanitære formål, eller
- b) ikke-ervervsmessige flygninger med henblikk på endring, reparasjon eller vedlikehold.

### Artikkel 11

#### Delegerte rettsakter

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 12 med hensyn til

- a) tekniske ajourføringer av standardene for støysertifisering omhandlet i artikkel 5 nr. 5 og artikkel 9 nr. 1 bokstav a), og av framgangsmåten for sertifisering omhandlet i artikkel 7 nr. 1,
- b) tekniske ajourføringer av metodene og indikatorene fastsatt i vedlegg I.

Formålet med ajourføringene er å ta hensyn til endringer i relevante internasjonale regler, når dette er relevant.

### Artikkel 12

#### Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter tillegges Kommisjonen på de vilkårene som er fastsatt i denne artikkelen.
2. Kommisjonen gis myndighet til å vedta de delegerte rettsaktene som er omhandlet i artikkel 11, i et tidsrom på fem år fra 13. juni 2016. Kommisjonen skal senest ni måneder før utløpet av femårsperioden utarbeide en rapport med hensyn til den delegerte myndigheten. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 11 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegeringen av myndighet som angis i beslutningen, opphører. Tilbakekallingen trer i kraft dagen etter den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er i kraft.
4. Når Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den umiddelbart og samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 11 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse mot rettsakten innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke kommer til å gjøre innsigelse. Fristen skal forlenges med to måneder på Europaparlamentets eller Rådets initiativ.

*Artikkel 13***Opplysninger og revisjon**

Medlemsstatene skal på anmodning framlegge opplysninger om anvendelsen av denne forordningen for Kommisjonen.

Innen 14. juni 2021 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen av denne forordningen.

Rapporten skal om nødvendig ledsages av forslag til revisjon av denne forordningen.

*Artikkel 14***Eksisterende driftsbegrensninger**

Driftsbegrensninger knyttet til støy som er blitt innført før 13. juni 2016, skal fortsette å være i kraft inntil vedkommende myndigheter beslutter å endre dem i samsvar med denne forordningen.

*Artikkel 15***Oppheving**

Direktiv 2002/30/EF oppheves med virkning fra 13. juni 2016.

*Artikkel 16***Overgangsbestemmelser**

Uten at det berører artikkel 15 i denne forordningen, kan driftsbegrensninger knyttet til støy som vedtas etter 13. juni 2016, vedtas i samsvar med direktiv 2002/30/EF dersom samrådsprosessen forut for vedtakelsen fortsatt pågikk ved dette tidspunktet, og forutsatt at begrensningene vedtas senest ett år etter nevnte dato.

*Artikkel 17***Ikrafttredelse**

Denne forordningen trer i kraft 13. juni 2016.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg 16. april 2014.

*For Europaparlamentet*

M. SCHULZ

*President*

*For Rådet*

D. KOURKOULAS

*Formann*

\_\_\_\_\_

## VEDLEGG I

## VURDERING AV STØYSITUASJONEN I EN LUFTHAVN

**Metoder:**

Vedkommende myndigheter skal sikre at det brukes støyvurderingsmetoder som er utviklet i samsvar med rapport nr. 29 fra Den europeiske konferanse for sivil luftfart kalt «Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports», tredje utgave.

**Indikatorer:**

1. Støyplager fra lufttrafikk skal beskrives minst med støyindikatorene  $L_{den}$  og  $L_{night}$ , som er definert og beregnet i samsvar med vedlegg I til direktiv 2002/49/EF.
2. Det kan benyttes ytterligere støyindikatorer som har et objektivt grunnlag.

**Opplysninger om håndtering av støy:**

1. Nåværende situasjon
  - 1.1. En beskrivelse av lufthavnen, herunder opplysninger om størrelse, beliggenhet og omgivelser samt volum og sammensetning av lufttrafikken.
  - 1.2. En beskrivelse av eventuelle miljømål som er fastsatt for lufthavnen i nasjonal sammenheng. Dette omfatter en beskrivelse av målene for støyreduksjon for lufthavnen.
  - 1.3. Nærmere opplysninger om støykonturer for relevante tidligere år — herunder en vurdering av antall personer som påvirkes av støy fra luftfartøyer, utført i samsvar med vedlegg II til direktiv 2002/49/EF.
  - 1.4. En beskrivelse av eksisterende og planlagte tiltak for å håndtere støy fra luftfartøyer som allerede er gjennomført innenfor rammen av den balanserte metoden, og deres virkning på og bidrag til støysituasjonen, med henvisning til følgende:
    - 1.4.1. For reduksjon ved kilden:
      - a) Opplysninger om den nåværende flåten av luftfartøyer og eventuelle forventede teknologiske forbedringer.
      - b) Særlige planer for fornyelse av flåten.
    - 1.4.2. For arealplanlegging og -forvaltning:
      - a) Eksisterende planleggingsvirkemidler, som helhetlig planlegging eller inndeling i støysoner.
      - b) Eksisterende tiltak for støyreduksjon, som byggeforskrifter, programmer for støyisolering eller tiltak for å redusere områder med følsom arealbruk.
      - c) Samrådsprosess med hensyn til tiltakene for arealbruk.
      - d) Overvåking av inngrep.
    - 1.4.3. For driftstiltak for støyreduksjon, i den grad slike tiltak ikke begrenser en lufthavns kapasitet:
      - a) Bruk av rullebaner som er valgt ut fra støyhensyn.
      - b) Bruk av flygeveier som er valgt ut fra støyhensyn.

- c) Bruk av start- og innflygingsprosedyrer med henblikk på støyreduksjon.
- d) Angivelse av i hvilken grad disse tiltakene reguleres av miljøindikatorer, som omhandlet i vedlegg I til forordning (EU) nr. 691/2010.

#### 1.4.4. For driftsbegrensninger:

- a) Bruk av overordnede begrensninger, som tak på antall bevegelser eller støykvoter.
- b) Bruk av luftfartøyspesifikke begrensninger, som å ta luftfartøyer som oppfyller kravene med liten margin, ut av drift.
- c) Bruk av delvise begrensninger, idet det skilles mellom dag- og nattiltak.

#### 1.4.5. Eksisterende finansielle instrumenter, som støyrelaterte lufthavnavgifter.

### 2. Prognose uten nye tiltak

- 2.1. Beskrivelser av en eventuell utbygging av lufthavnen som allerede er godkjent og planlagt, f.eks. økt kapasitet, utvidelse av rullebaner og/eller terminaler, start- og innflygingsprognoser, beregnet framtidig sammensetning og økning av trafikken samt en detaljert undersøkelse av støyplagen for omkringliggende områder som følge av å bygge ut kapasitet, rullebaner og terminaler og endre flyeveier og start- og innflygingsruter.
- 2.2. Dersom lufthavnkapasiteten utvides, beskrives fordelene ved å gjøre den økte kapasiteten tilgjengelig innenfor luftfartsnettets og regionen generelt.
- 2.3. En beskrivelse av virkningen på det generelle støynivået dersom det ikke treffes ytterligere tiltak, og en beskrivelse av de tiltakene som allerede er planlagt for å minske støyplagen i samme tidsrom.
- 2.4. Prognoser for støykonturer — herunder en vurdering av antall personer som sannsynligvis vil bli påvirket av støy fra luftfartøyer — idet det skilles mellom eksisterende boligområder, nylig oppførte og planlagte boligområder samt planlagte framtidige boligområder som vedkommende myndigheter allerede har gitt tillatelse til.
- 2.5. Vurdering av konsekvensene og eventuelle kostnader ved ikke å treffe tiltak for å redusere virkningen av økt støy, dersom det forventes å inntreffe.

### 3. Vurdering av ytterligere tiltak

- 3.1. En oversikt over ytterligere mulige tiltak og en angivelse av de viktigste begrunnelsene for valget. Beskrivelse av tiltakene som er valgt for videre analyse og opplysninger om resultatet av analysen av kostnadseffektivitet, særlig kostnaden ved å iverksette tiltakene, antall personer som forventes å dra nytte av dem, og tidsrammen samt en klassifisering av den samlede virkningen av bestemte tiltak.
  - 3.2. En oversikt over mulige virkninger for miljøet og konkurransen av de foreslåtte tiltakene for andre lufthavner, operatører og andre berørte parter.
  - 3.3. Grunner til valg av foretrukket alternativ.
  - 3.4. Et sammendrag uten tekniske opplysninger.
-

*VEDLEGG II***Vurdering av kostnadseffektiviteten til driftsbegrensninger knyttet til støy**

Kostnadseffektiviteten til planlagte driftsbegrensninger knyttet til støy skal vurderes idet det tas hensyn til følgende faktorer, i størst mulig grad i målbar form:

- 1) Den forventede positive virkningen av de planlagte tiltakene, nå og i framtiden.
- 2) Sikkerheten i forbindelse med luftfartsoperasjoner, herunder risikoer for tredjeparter.
- 3) Lufthavnens kapasitet.
- 4) Eventuelle virkninger på det europeiske luftfartsnett.

Vedkommende myndigheter kan i tillegg ta behørig hensyn til følgende faktorer:

- 1) Helsen og sikkerheten til lokale beboere som bor i nærheten av lufthavnen.
- 2) Miljømessig bærekraft, herunder innbyrdes sammenheng mellom støy og utslipp.
- 3) Eventuelle direkte, indirekte eller katalytiske virkninger på sysselsettingen og økonomien.

---

**Erklæring fra Kommisjonen om revisjonen av direktiv 2002/49/EF**

Kommisjonen drøfter for tiden vedlegg II til direktiv 2002/49/EF (metoder for beregning av støy) med medlemsstatene med sikte på et vedtak i løpet av de kommende måneder.

Basert på det arbeidet som WHO for tiden utfører med hensyn til metodene for vurdering av støyplagens virkninger på helsen, har Kommisjonen til hensikt å revidere vedlegg III til direktiv 2002/49/EF (vurdering av virkninger på helsen, dose-responsforhold).

---