



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 29.11.2002  
KOM(2002) 683 slutlig

2001/0308 (COD)

Ändrat förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om införandet av en gemenskapsram för bullerklassificering av civila jetmotordrivna  
underljudsflygplan för att beräkna bulleravgifter**

(framlagt av kommissionen enligt  
artikel 250.2 i EG-fördraget)

## **MOTIVERING**

### **1. FÖRFARANDE**

Förslaget KOM(2001) 74 slutlig av den 20 december 2001 lades fram för rådet och Europaparlamentet den 20 december 2001 i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget.

Ekonomiska och sociala kommittén yttrade sig den 29 maj 2002<sup>1</sup>.

Europaparlamentet yttrade sig vid första behandlingen under sessionen den 3 september 2002 och antog 12 ändringsförslag.<sup>2</sup>

Mot bakgrund av utvecklingen i Europaparlamentet lägger kommissionen fram följande ändrade förslag.

### **2. FÖRSLAGETS SYFTE**

I meddelandet om luftfarten och miljön från 1999 föreslogs att ekonomiska incitament skulle användas för att uppmuntra aktörerna att använda teknik som gör det möjligt att göra luftfarten mer miljövänlig.

Mot bakgrund av det är målet för detta förslag att tillhandahålla en gemensam metod för differentiering av flygplatsavgifter, med beaktande av de bullernivåer som orsakas av vissa luftfartyg.

De tekniska delarna i förslaget återspeglar rekommendationerna om bulleravgifter från Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC). Genom att ett gemenskapssystem som grundas på ökad insyn, rättvis behandling och förutsägbarhet inrättas går det att undvika att avgiftssystem som grundas på olika tekniska parametrar sprids i gemenskapen. Därmed gagnas målen med den inre marknaden.

De huvudsakliga principerna som ligger bakom den föreslagna metoden är följande:

- Insyn och kostnadssamband i enlighet med den etablerade ICAO-strategin som innebär att principen om intäktsneutralitet tillämpas, förutom för avgifter som tas ut med det bestämda syftet att finansiera åtgärder för att minska miljöproblemen på och omkring flygplatser.
- Objektiva kriterier som är lätt tillgängliga och lätta att kontrollera (flygplanets bulleregenskaper enligt bullercertifikatet).
- Proportionaliteten mellan bulleravgifter och bullernivån.
- Flexibilitet genom beaktande av ett antal flygplatsspecifika faktorer i syfte att möjliggöra ett smidigt införande av den harmoniserade metoden.

---

<sup>1</sup> EGT C 221, 17.9.2002, s.17.

<sup>2</sup> ...

Förslaget är en följd av gemenskapens skyldighet att främja en hållbar utveckling av ekonomisk verksamhet och en bättre miljö genom integrering av miljöskyddskraven med gemensamma sektorsövergripande strategier.

### **3. KOMMENTARER**

Den 3 september 2002 antog Europaparlamentet vid första behandlingen 12 ändringsförslag. Kommissionen har granskat alla ändringsförslagen mot bakgrund av de möjliga konsekvenserna med avseende på följande:

- Förslagets syften och principer enligt punkt 2 ovan.
- Den föreslagna metodens tekniska fullständighet.
- Ny europeisk lagstiftning som antagits sedan förslaget överlämnades till parlamentet och rådet.

Av de 12 ändringsförslagen godtas fem av kommissionen (ändringsförslag 1, 5, 7, 12 och 14).

Övriga ändringsförslag kan inte godtas (ändringsförslag 4, 8, 9, 10, 15, 16 och 17).

#### **3.1 Ändringsförslag som antagits av Europaparlamentet och som godtas av kommissionen**

- Kommissionen godtar ändringsförslag 1 som innebär att förslagets titel ändras. Genom att stryka ”bullerklassificering” avspeglar förslagets titel på ett mer korrekt sätt den föreslagna metoden, som grundas på en kontinuerlig formel och inte på en separat klassificering av flygplan.
- Kommissionen godtar ändringsförslag 5 som, utöver några språkliga ändringar av artikel 3.1, gäller möjligheten att använda olika bulleravgiftsenheter för olika tider på dygnet. Detta var redan underförstått i metoden som beskrivs i bilaga 1 till det ursprungliga förslaget, men detta tillägg till artikel 3 gör texten tydligare.
- Kommissionen godtar ändringsförslag 7 som innebär att det föreslagna datumet i artikel 4 ändras från den 1 april 2003 till den 1 april 2004. Med tanke på den tid som redan förflutit sedan kommissionen antog förslaget, och även med tanke på rådets arbetsprogram för den närmaste framtiden, innebär detta ändringsförslag att tidsperioden för den första genomförandefasen i direktivet blir rimligare.
- Kommissionen godtar ändringsförslag 12 som innebär att skäl 6 ändras och därmed bekräftar att förslaget är förenligt med ICAO:s riktlinjer.
- Kommissionen godtar ändringsförslag 14, om ändring av artikel 3.3, som innebär två nya inslag: för det första att antalet tidsperioder under 24 timmar begränsas till tre, och för det andra att den maximala skillnaden mellan den högsta och den lägsta avgiften inom en bestämd tidsperiod ökas till förhållandet 1 till 40. Begränsningen av antalet tidsperioder till tre kompenserar de eventuella konsekvenserna av att nämnda förhållande ”fördubblas” till 1–40. Genom ändringsförslaget blir texten också förenlig med Europaparlamentets och rådets

direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller, där tre tidsperioder används (dag, kväll, natt).

### 3.2 **Ändringsförslag som antagits av Europaparlamentet men som kommissionen inte godtar**

- **Ändringsförslag 4**, om ändring av artikel 2 punkt 1 led b, godtas inte eftersom det inte tillför någonting nytt till förslaget utan istället riskerar att göra förslaget mindre tydligt. Ändringsförslaget skulle inte göra det tillräckligt tydligt att avgiftsdifferentiering inte bara skall tillämpas i fall med intäktsneutral ram utan även då nettointäkten används i syfte att finansiera åtgärder för att minska miljöproblemen.
- **Ändringsförslag 8**, om ändring av artikel 7 punkt 1, kan inte godtas eftersom den innebär att kommissionen uppmanas att utarbeta en rapport om huruvida det går att ersätta det föreslagna systemet med ett system baserat på bullermätning. Eftersom en metod som baseras på bullermätning på plats inte kan garantera tillräcklig insyn skulle en sådan studie vara överflödig.
- **Ändringsförslag 9**, om ändring av punkt 2 i bilagan, innebär att en miniminivå för bulleravgifterna införs. Eftersom flygplatser utan bullerproblem inte behöver vidta några åtgärder för att minska eller begränsa bullret finns det ingen bra anledning till att införa obligatoriska miniminivåer för bulleravgifter.
- **Ändringsförslag 10**, om ändring av bilagan, differentiering av bulleravgifter, godtas inte eftersom det skulle införa en skyldighet att generera intäkter med hjälp av bulleravgifter även vid flygplatser med mycket låga bullernivåer. Detta skulle stå i strid med en viktig princip i förslaget.
- **Ändringsförslag 15, 16 och 17**, om ändring av skäl 9, artikel 1 stycke 2 och artikel 4 stycke 2, kan inte godtas eftersom de strider mot förslagets huvudsyfte, nämligen att införa en minsta grad av harmonisering.

## 4. **SLUTSATS**

Mot bakgrund av de ändringsförslag som antagits av Europaparlamentet ändrar kommissionen sitt förslag enligt ovan, i enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget. Utöver de fem ändringsförslag som godtas görs en mindre teknisk ändring i bilagan.

Denna ändring är nödvändig till följd av ändringen av artikel 3 – en fördubbling av förhållandet mellan lägsta och högsta avgift vid en bestämd flygplats från 1–20 till 1–40.

Av konsekvensskäl är det därför nödvändigt att anpassa det lägre gränsvärdet i beskrivningen i bilagan av hur bulleravgifterna skall beräknas. Dessa var fastställda till 13 dB under den övre gränsen men justeras till 16 dB under den övre gränsen.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om införandet av en gemenskapsram för bullerklassificering av civila jetmotordrivna underljudsflygplan för att beräkna bulleravgifter**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>3</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>4</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>5</sup>,

i enlighet med det förfarande som anges i artikel 251 i Fördraget<sup>6</sup>, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 2 och 6 i Fördraget är det en del av gemenskapspolitiken att avsevärt förbättra integreringen av miljöskyddskraven med andra sektorsövergripande strategier inbegripet transportpolitiken.
- (2) Ett av huvudmålen för den gemensamma transportpolitiken är att främja den hållbara utvecklingen av transportverksamhet.
- (3) I kommissionens meddelande om luftfarten och miljön<sup>7</sup> föreslås att ekonomiska instrument används för att förbättra luftfartens miljöprestanda.
- (4) I rådets direktiv om flygplatsavgifter<sup>8</sup> fastställs möjligheten att differentiera flygplatsavgifterna som en funktion av miljöpåverkan utan att fastställa kriterierna för en sådan differentiering.

---

<sup>3</sup> EGT C , , s. .

<sup>4</sup> EGT C , , s. .

<sup>5</sup> EGT C , , s. .

<sup>6</sup> EGT C , , s. .

<sup>7</sup> KOM(1999) 640 slutlig, 1.12.1999.

<sup>8</sup> **Förslag till rådets direktiv om flygplatsavgifter, KOM(97) 154 slutlig**, EGT C 257, 22.8.1997, s. 2 ändrat genom KOM(1998) 509 slutlig, EGT C 319, 16.10.1998, s. 4.

- (5) En differentiering av bulleravgifterna av miljöskäl grundad på en gemensam klassificering av flygplanen i enlighet med deras bullernivå kommer att förbättra miljöeffektiviteten, insynen i avgiftssystemen och förutsägbarheten för flygbolagen.
- (6) En sådan avgiftsdifferentiering har inte till syfte att generera ytterligare intäkter. Den skall respektera principen om intäktsneutralitet och tillämpas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. **Miljöavgifter som tas ut med det bestämda syftet att finansiera åtgärder för att minska miljöproblemen i området runt flygplatsen (t.ex. ljudisolering) är förenliga med ICAO:s nuvarande avgiftsprinciper och tillåts därför enligt detta direktiv.**
- (7) De certifierade bullernivåerna, såsom de definieras i volym 1 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje upplagan, juli 1993, anses på ett tillfredsställande sätt spegla ljudnivån för de människor som bor i närheten av flygplatser. Ljudnivån vid inflygning kan tillfredsställande karaktäriseras som den certifierade ljudnivån vid inflygningsmätpunkten såsom den definieras i nämnda bilaga 16. För buller vid avgång finns det en god korrelation med genomsnittet av den certifierade ljudnivån vid sidolinjen och överflygningsmätpunkten såsom den definieras i nämnda bilaga 16.
- (8) Bulleravgifterna bör vara proportionella till den ökade störningen för människor som orsakas av enskilda flygplan separat vid in- och utflygning. Förhållandet mellan denna ökade störning och flygplanens bullernivå kan lämpligast speglas genom bullerenerginivån.
- (9) För att säkerställa en maximal insyn i de olika bulleravgiftssystemen på gemenskapens flygplatser bör den gemensamma ramen för bullerklassificeringen av flygplan efter en lämplig övergångsperiod tillämpas på flygplatser som har kommersiella flygningar mellan medlemsstater, under förutsättning att de tar ut bulleravgifter.
- (10) För att få en bättre förståelse av principen om bullerproduktiviteten, särskilt för större flygplan, är det lämpligt att tillhandahålla ytterligare information om ljudnivån per transporterad enhet.
- (11) Direktivet överensstämmer med de subsidiaritets- och proportionalitetsprinciper som fastställs i artikel 5 i Fördraget eftersom målet med att förbättra bulleravgifternas miljöeffektivitet å ena sidan inte i tillräckligt hög grad kan uppnås av medlemsstaterna då det finns olika system för bullerklassificering för att ta ut avgifter. Gemenskapen kan därför bättre uppfylla detta mål genom en harmoniserad ram för att beräkna bulleravgifter. Å andra sidan begränsas direktivet till det minimum som krävs för att uppfylla detta mål och det går inte längre än vad som är nödvändigt för detta syfte.
- (12) Eftersom de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv är åtgärder av allmän räckvidd enligt artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>9</sup> skall de antas genom att använda det föreskrivande förfarande som fastställs i artikel 5 i det beslutet.
- (13) Kommissionen skall senast den 1 april 2008 utvärdera genomförandet av detta direktiv.

---

<sup>9</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

#### Mål och räckvidd

Syftet med detta direktiv är att förbättra miljöeffektiviteten för de bulleravgifter som tas ut på flygplatsnivå genom att säkerställa att gemensamma kriterier baserade på flygplanens bulleregenskaper används vid beräkning av dessa avgifter av miljöskyddsskäl.

Detta direktiv gäller i enlighet med de bestämmelser som fastställs i artikel 4 för flygplatser eller flygplatssystem som har kommersiella flygningar mellan medlemsstaterna och som är belägna på en medlemsstats territorium, under förutsättning att bulleravgifter tillämpas.

### Artikel 2

#### Definitioner

1. I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:
  - (a) *bulleravgift*: en särskild bullerskatt som tas ut av flygplatsen, som hänför sig till flygplanens certifierade bulleregenskaper och som är utformad för att täcka kostnaderna för att lindra eller förebygga bullerproblem och främja användningen av mindre bullriga flygplan.
  - (b) *avgiftsdifferentiering*: inom en global intäktsneutral ram får nivån på de bulleravgifter som tillämpas variera.
  - (c) *La*: ljudnivån från ett flygplan vid inflygning. Den är lika med värdet av den certifierade ljudnivån som uttrycks i Effective Perceived Noise (EPN) decibel vid inflygningsmätpunkten och beräknas på det sätt som definieras i volym 1 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje upplagan, juli 1993. Den sammanhörande bullerenergin är lika med antilogaritmen  $La/10$ .
  - (d) *Ld*: ljudnivån från ett flygplan vid utflygning. Den är lika med det matematiska genomsnittet (medelvärde) av de certifierade bullernivåerna uttryckta i EPN decibel vid sido- och överflygningsmätpunkterna såsom de definieras i bilaga 16. Den sammanhörande bullerenergin är lika med antilogaritmen  $Ld/10$ .
  - (e) *flygplanets bullerproduktivitet*: bullret per enhet nyttolast: passagerare eller fraktton.
2. I enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 6.2 får artikel 2 c och d i detta direktiv ändras för att, i syfte med detta direktiv, ta hänsyn till senare ändringar till volym 1 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart som träder i kraft efter antagandet av detta direktiv.

### Artikel 3

#### En gemensam ram för att beräkna bulleravgifter

Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beräkningen av bulleravgifter på flygplatser på deras territorium baseras på följande kriterier:

- (1) Bulleravgiften för in- och utflygningar skall **motsvara** den relativa bullernivån vid in- och utflygningar för människor runtomkring flygplatser. Bulleravgiften för en inflygning och en utflygning vid en bestämd flygplats skall beräknas på det sätt som fastställs i bilagan till detta direktiv. **Olika avgiftsenheter för olika tider på dygnet skall tillåtas.**
- (2) Beräkningen av buller vid in- och utflygning skall baseras på bullernivåerna *La* och *Ld*.
- (3) Avgiftsdifferentieringen inom en bestämd **del av en 24-timmarsperiod** skall begränsas till ett förhållande där **40** är den maximala skillnaden mellan den högsta och den lägsta bulleravgiften. Ett lägre förhållande får tillämpas.
- (4) **Med hänsyn tagen till punkt 3 får varje 24-timmarsperiod delas upp i högst tre perioder (dag, kväll och natt).**

### Artikel 4

#### Tillämpning av den gemensamma ramen

Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den gemensamma ramen för att beräkna bulleravgifter tillämpas:

- (1) Från och med 1 april 2004
  - (a) för varje betydande ändring av de befintliga bulleravgiftssystemen
  - (b) för nyligen införda bulleravgiftssystem.
- (2) Från och med 1 april 2006 för alla bulleravgiftssystem.

### Artikel 5

#### Information till allmänheten

För att säkerställa att principen om bullerproduktivitet är tydligt förstådd får medlemsstater eller flygplatsmyndigheter komplettera de bulleregenskaper för flygplanen *La* och *Ld* som används för att beräkna bulleravgifterna med ytterligare information som speglar ett flygplans bullerproduktivitet, särskilt för flygplan med en maximal startvikt på över 34 ton.



## *Artikel 6*

### **Tillsynskommitté**

1. Kommissionen skall biträdas av den tillsynskommitté för flygsäkerhet som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991<sup>10</sup>, sammansatt av företrädare för medlemsstaterna och med en företrädare för kommissionen som ordförande (hädanefter kallad "kommittén").
2. Där hänvisning görs till detta stycke skall det föreskrivande förfarande som fastställs i artikel 5 i beslut 1999/468/EG gälla i enlighet med artikel 8 i detta.
3. Den period som fastställs i artikel 5.6 i beslut 1999/468 skall vara tre månader.

## *Artikel 7*

### **Granskning och rapportering**

Kommissionen skall lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet grundad på erfarenheterna av tillämpningen av detta direktiv senast den 1 april 2008.

Rapporten skall vid behov kompletteras med förslag om ändring av detta direktiv.

## *Artikel 8*

### **Införlivande**

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast ett år efter ikraftträdandet och skall genast underrätta kommissionen om detta.

När medlemsstaterna antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

## *Artikel 9*

### **Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

---

<sup>10</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 4, ändrad genom förordning (EEG) nr 2176/96, EGT L 291, 14.11.1996, s. 15.

*Artikel 10*

**Mottagare**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

## BILAGA

### • Beräkning av bulleravgift

Den totala bulleravgiften för en inflygning och en utflygning på en bestämd flygplats är:

$$C = Ca \cdot 10^{[(La - Ta)/10]} + Cd \cdot 10^{[(Ld - Td)/10]}$$

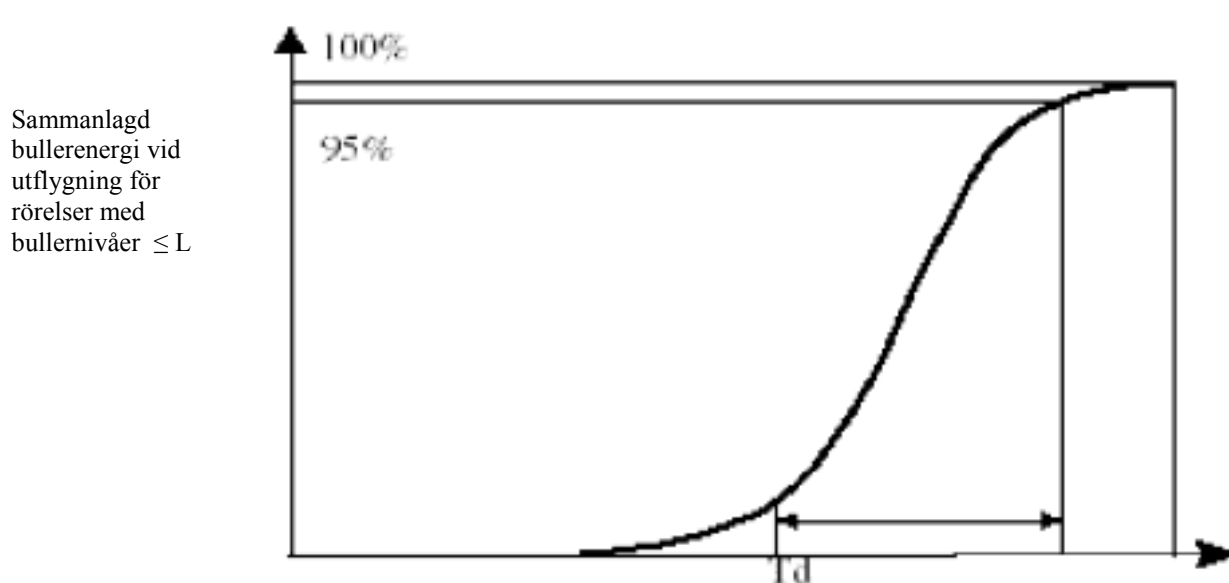
där:

$Ca$  och  $Cd$  är bullerenhetsavgifterna vid utflygningar och inflygningar för den berörda flygplatsen.  $Ca$  och  $Cd$  kan vara lika med noll. De speglar den relativa vikten av buller vid in- och utflygningar för de berörda människorna.

$La$  är den certifierade bullernivån vid inflygning.

$Ld = (Lf + Ll)/2$ ,  $Lf$  och  $Ll$  är de certifierade bullernivåerna vid överflygnings- och sidomätningarna, och

$Ta$  och  $Td$  är bullergränserna vid utflygningar och inflygningar som motsvarar kategorier med relativt tysta flygplan för den bestämda flygplatsen. Dessa gränsvärden fastställs på omkring 16 decibel **under** den övre gränsen vilket motsvarar 95 % av den bullerenergi som avges vid flygplatsen såsom visas i figuren.



### • Differentiering av bulleravgifter

I enlighet med principen om att avgifterna i så hög grad som möjligt skall grundas på de underliggande kostnaderna skall det finnas särskilda bulleravgifter för att finansiera program för lindra bullerproblemen och andra bulleravgifter skall uppvägas genom negativa bulleravgifter (rabatter) för att de skall vara intäktsneutrala.

Denna intäktsneutralitet skall uppnås separat vid utflygning och vid inflygning. Till exempel så skall bulleravgiften vid utflygning (positiv eller negativ) för flygplanet  $i$  vara

$$C_i = C_d \cdot [E_{di} - 1/N \cdot \sum E_{dj}]$$

där

$C_d$  är enhetsutgiften vid utflygning vid den bestämda flygplatsen

$E_{di}$  är den relativa bullerenergin vid utflygning för det flygplan som avses, och

$N$  och  $\sum E_{dj}$  är det beräknade antalet starter och den beräknade samlade bullerenergin vid start under det avsedda året.

$C_i$  kan vara positivt eller negativt.