



Förordning om buller vid flygplatser

Näringsdepartementet

2012-01-04

Dokumentbeteckning

KOM (2011) 828

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG

SEK (2011) 1455

Fullständig konsekvensbedömning

SEK (2011) 1456

Sammanfattning av konsekvensbedömningen

Sammanfattning

Förslaget innebär en förstärkt harmonisering av de nuvarande reglerna i direktiv 2002/30/EG om bullerrelaterade driftsrestriktioner vid flygplatser. De flygplatser som omfattas av förslaget till förordning är, liksom i direktivet, sådana med över 50 000 rörelser per år. Svenska flygplatser som i dag uppfyller detta kriterium är Stockholm-Arlanda, Göteborg-Landvetter, Göteborg City Airport och Stockholm-Bromma.

Förslaget innebär bl.a. att det blir lättare att fasa ut de mest bullriga flygplanen. Mer detaljerade regler införs också för de nationella processerna. Vidare ges kommissionen rätt att förhandsgranska och upphäva beslut om driftsrestriktioner.

Regeringen ser positivt på en harmonisering av flygbullerfrågan inom EU och att nuvarande direktiv 2002/30/EG ersätts av en förordning. För regeringens del är det dock viktigt att de bullervillkor som gäller idag vid Stockholm-Bromma flygplats, och som går längre än förslaget till ny förordning, kan behållas och att bullersituationen inte försämras.

1.1 Ärendets bakgrund

Rådet och Europaparlamentet antog 2002 ett direktiv om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen (direktiv 2002/30/EG). Syftet med detta direktiv är att begränsa antalet personer utsatta för flygbuller samtidigt som den inre marknadens krav tillgodoses. Kommissionens utvärdering av direktivet visar dock att de bullerrelaterade driftsrestriktioner som införts på flygplatser i EU inte har genomförts på ett enhetligt sätt och att effekterna varit begränsade. I meddelandet om Grönare transporter (KOM(2008) 433 slutlig) aviserade kommissionen att den avsåg att lägga fram ett förslag till revidering av direktiv 2002/30/EG. Det förslag till förordning som nu presenterats och som ska ersätta direktiv 2002/30/EG utgör ett av tre lagstiftningsförslag i det s.k. flygplatspaketet som syftar till att öka kapaciteten och kvaliteten på de europeiska flygplatserna.

Kommissionens förslag presenterades den 1 december 2011.

1.2 Förslagets innehåll

Det övergripande syftet med förordningen är att harmonisera och förstärka effekten av reglerna i direktiv 2002/30/EG om införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner vid flygplatser i EU som en del i unionens åtgärder mot bullerstörningar. De specifika målen med förslaget är dels att effektivisera direktivets regler för utfasning av de mest bullriga flygplanen, dels säkerställa att driftsrestriktioner vidtas på ett enhetligt sätt vid flygplatser med jämförbara bullerproblem. Med driftsrestriktioner avses åtgärder som begränsar eller minskar civila jettflygplans tillträde till en flygplats. Sådana åtgärder kan bl.a. innebära att flygplan som uppfyller bullernorm med liten marginal, dvs. de mest bullriga flygplanen, inte får använda vissa angivna flygplatser samt att flygrestriktioner gäller under vissa tider.

Förordningen föreslås omfatta samma kategori av flygplatser som direktivet, dvs. flygplatser med mer än 50 000 civila flygrörelser per kalenderår (som flygrörelse räknas start eller landning). Svenska flygplatser som i dag uppfyller detta kriterium är Stockholm-Arlanda, Göteborg-Landvetter, Göteborg City Airport och Stockholm-Bromma.

Förslaget innebär bl.a. följande:

- Det blir lättare att fasa ut de mest bullriga flygplanen från en flygplats. Den definition som finns i direktivet på sådana flygplan har i takt med skärpta bullerkrav och teknikutveckling blivit omodern. Förordningen innehåller därför en ny, skärpt definition. (Artikel 2 (4)).

- Detaljerade allmänna regler om bekämpning av flygbuller, bl.a. med en harmoniserad metod som tydligt kopplar till de av ICAO beslutade principerna om ”en väl avvägd strategi” vid val av bulleråtgärder (Artikel 4 och 5.3).
- Mer detaljerade regler för de nationella processerna. Det gäller bl.a. samrådsförfaranden, bedömningar av kostnadseffektiviteten hos nya åtgärder och ökade krav på att de beslut som fattas måste åtföljas av tydliga motiveringar i en skriftlig rapport. (Artikel 5 och 7)
- Kommissionen ges en rätt att förhandsgranska beslut om driftsrestriktioner. Syftet är att säkerställa en enhetlig strategi i hela Europa som följer ICAO:s beslutade principer om ”en väl avvägd strategi” vid val av bulleråtgärder. Kommissionen ges även rätt att upphäva beslut om driftsrestriktioner. (Artikel 10)
- Begreppet närflygplats försvinner. I direktivet finns en möjlighet för närflygplatser att tillämpa strängare regler för de mest bullriga flygplanen. Enligt direktivet är Stockholm-Bromma flygplats en närflygplats.
- De undantag som finns i direktivet för redan beslutade driftsrestriktioner, bl.a. när det gäller vilka kriterier som ska beaktas vid införandet av driftsrestriktioner, finns inte i förordningen.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gällande svenska regler finns i förordningen (SFS 2004:501) om införandet av driftsrestriktioner vid flygplatser. En EU-förordning enligt förslaget skulle innebära att denna förordning bör upphävas.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bedöms inte innebära några konsekvenser för vare sig statsbudgeten eller EU:s budget.

Kommissionen har i sin konsekvensanalys analyserat tre olika alternativ vid sidan av ett nollalternativ där nuvarande direktiv behålls oförändrat. Slutsatsen är att förslaget är det mest fördelaktiga alternativet utan några betydande negativa konsekvenser ekonomiskt, socialt eller miljömässigt.

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen ser positivt på en harmonisering av flygbullerfrågan inom EU och att nuvarande direktiv 2002/30/EG ersätts av en förordning som kopplas ihop med den internationellt överenskomna principen om "en väl avvägd strategi". För regeringens del är det dock viktigt att de bullervillkor som gäller idag vid Stockholm-Bromma flygplats, och som går längre än förslaget till ny förordning, kan behållas och att bullersituationen inte försämras.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

För närvarande inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

För närvarande inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte remissbehandlats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 100(2) i fördraget om EU:s funktionssätt. Beslut tas med kvalificerad majoritet i medbestämmande med Europaparlamentet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget rör ett område där unionen inte har exklusiv befogenhet. Syftet med förslaget kan inte uppnås av medlemsstaterna på egen hand. En harmoniserad europeisk lösning är bättre eftersom den bidrar till att förbättra flygets miljöprestanda och skapa mer förutsägbara villkor för flygbolag och flygplatshållare. Den harmoniserade bedömningsmetoden bör dessutom minska risken för snedvriden konkurrens mellan flygplatser eller flygbolag vilket inte bara kan påverka den aktuella flygplatsen kapacitet utan också effektiviteten hos flygmarknaden som helhet.

När det gäller proportionalitetsprincipen så kommer förordningen endast att harmonisera de metoder som ska användas. Medlemsstaterna kommer

fortfarande att kunna ta hänsyn till flygplatsspecifika förhållanden när åtgärder mot buller ska vidtas vid en enskild flygplats. 2011/12:FPM75

Kommissionens slutsats är att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen. Regeringen delar denna bedömning.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att remitteras i Sverige i början av 2012. Enligt underhandsinformation från det danska ordförandeskapet är ambitionen att rådet ska kunna enas om en allmän inriktning i juni 2012.

4.2 Fackuttryck/termer

ICAO - FN:s luftfartsorganisation