



SFS 2004:501

Utkom från trycket
den 11 juni 2004

Förordning om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser;

utfärdad den 27 maj 2004.

Regeringen föreskriver följande.

Inledande bestämmelse

1 § I denna förordning finns bestämmelser om att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser¹.

Definitioner

2 § I denna förordning används följande beteckningar:

flygplats: civil flygplats inom gemenskapen med över 50 000 flygrörelser avseende civila jetdrivna underljudsflygplan per kalenderår (som flygrörelse räknas start eller landning), varvid hänsyn skall tas till medeltalet under de tre kalenderåren närmast innan bestämmelserna i den här förordningen började tillämpas på den aktuella flygplatsen,

närflygplats: flygplats, som är belägen inom en storstadsregion och som inte har start- och landningsbanor med tillgängliga start- och rullsträckor på över 2 000 meter och som endast används för direktflyg mellan eller inom europeiska stater samt i vars närhet ett betydande antal människor på ett objektivt fastställbart sätt är utsatta för flygbuller, och där varje tillskott av flygrörelser utgör en särskilt stor olägenhet med hänsyn till den redan mycket höga bullernivån,

civila jetdrivna underljudsflygplan: flygplan med tillåten startmassa på 34 000 kg eller mer, vars godkända passagerarkapacitet för denna typ av flygplan är mer än 19 passagerare – platser endast avsedda för besättningen dock ej inräknade,

luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal: civila jetdrivna underljudsflygplan, som överskrider certifieringsgränserna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart (Convention on International Civil Aviation) med en sammanlagd avvikelse på högst 5EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels); med sammanlagd avvikelse avses här det värde i EPNdB som erhålls genom summering av avvikelserna (dvs. skillnaderna mellan certifierad bullernivå

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen (EGT L 85, 28.3.2002, s. 40, Celex 32002L0030).

och högsta tillåtna bullernivå) vid de tre referenspunkter för bullermätningen vilka är fastställda i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till den ovan nämnda konventionen,

driftsrestriktioner: bullerrestriktioner som begränsar eller minskar civila jetdrivna underljudsflygplans tillträde till en flygplats, såsom åtgärder som innebär att luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal inte får använda vissa angivna flygplatser eller att start- och landningsförbud gäller under vissa tider,

berörda parter: fysiska eller juridiska personer som berörs av eller sannolikt kommer att beröras av bullerbekämpande åtgärder, däribland i form av driftsrestriktioner, eller som har ett rättmätigt intresse av att sådana åtgärder vidtas.

För svensk del är Stockholm–Bromma flygplats en närflygplats,

Behörig myndighet

3 § Luftfartsverket är behörig myndighet enligt denna förordning.

Införande av driftsrestriktioner

4 § I ärenden om införande av driftsrestriktioner med stöd av denna förordning tillämpas 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken.

Ett beslut om driftsrestriktioner får inte innebära att vissa flygbolag eller tillverkare av luftfartyg diskrimineras eller att de diskrimineras på grund av att de kommer från vissa stater.

Driftsrestriktioner som utgår från bulleregenskaper skall baseras på luftfartygens bullervärden enligt det certifieringsförfarande som fastställs i volym 1, tredje upplagan (juli 1993), i bilaga 16 till konventionen om internationell luftfart.

Regler för bedömning

5 § I ärenden om införande av driftsrestriktioner skall de uppgifter som anges i bilagan till denna förordning beaktas i så stor utsträckning som det är lämpligt och möjligt för de aktuella driftsrestriktionerna och förhållandena på flygplatsen.

När ett flygplatsprojekt är föremål för en miljökonsekvensbedömning i enlighet med miljöbalkens bestämmelser skall denna bedömning anses motsvara och uppfylla kraven enligt bestämmelserna i första stycket, under förutsättning att den information som avses i bilagan till denna förordning i så stor utsträckning som möjligt beaktas i bedömningen.

Regler för införande av driftsrestriktioner som har till syfte att fasa ut luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal

6 § Om en bedömning, som gjorts i enlighet med 5 § och som omfattar alla tänkbara åtgärder, inklusive införande av flygrestriktioner under vissa tider, visar att det måste införas driftsrestriktioner som innebär utfasning av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal för att målen i artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002

om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen² skall uppnås, skall följande regler tillämpas för den berörda flygplatsen i stället för förfarandet i artikel 9 i förordning (EEG) nr 2408/92³:

– Sex månader efter det att bedömningen färdigställts och beslut fattats om att införa driftsrestriktioner, får det i jämförelse med motsvarande tidsperiod för året före inte ges ytterligare tillstånd för ny trafik med luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal på den aktuella flygplatsen.

– Tidigast sex månader därefter får flygbolag åläggas att minska flygrörelserna för sina luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal som trafikerar den aktuella flygplatsen, varvid den årliga utfasningstakten inte får överstiga 20 procent av de totala ursprungliga rörelserna.

I enlighet med bestämmelserna om bedömning i 5 § har man på Stockholm–Bromma flygplats rätt att tillämpa en snävare definition av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal, under förutsättning att denna definition inte omfattar civila jetdrivna underljudsflygplan som – antingen genom ursprunglig certifiering eller omcertifiering – uppfyller bullernormerna i volym I, del II, kapitel 4 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart.

Undantag för luftfartyg som är registrerade i utvecklingsländer

7 § Luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal och som är registrerade i utvecklingsländer omfattas inte av bestämmelserna i 6 § fram till den 28 mars 2012, under förutsättning att

a) flygplanen, vilka bullercertifierats enligt normerna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart, har använts för flygtrafik vid den berörda flygplatsen i gemenskapen under tiden 1 januari 1996–31 december 2001 (referensperioden),

b) de förtecknade flygplanen under referensperioden har varit upptagna i det berörda utvecklingslandets register och att en fysisk eller juridisk person som är etablerad i det aktuella landet även i fortsättningen kommer att bedriva flygtrafik med flygplanen.

Undantag för exceptionella flygningar

8 § Luftfartsverket får för luftfartyg med en normavvikelse med liten marginal, vid flygplatser där driftsrestriktioner införts, tillåta enskilda flygningar som inte kan utföras med stöd av övriga bestämmelser i denna förordning under förutsättning att det gäller

a) luftfartyg vars starter och landningar är så exceptionella att det skulle vara orimligt att vägra att göra ett tillfälligt undantag, eller

b) luftfartyg som används för icke-kommersiella flygningar för ändringar, reparationer och underhåll.

² EGT L 85, 28.3.2002, s. 40, Celex 32002L0030.

³ EGT L 240, 24.8.1992, s. 8, Celex 392R2408.

Tidsfrist för underrättelse

9 § Luftfartsverket skall när nya driftsrestriktioner införs se till att alla berörda parter underrättas om de nya restriktionerna samt får reda på skälen till att de införs, inklusive hur 4 § tillämpats, senast

a) sex månader innan åtgärder vidtas i enlighet med 6 § första stycket första strecksatsen,

b) ett år innan åtgärderna i 6 § första stycket andra strecksatsen och 6 § andra stycket träder i kraft,

c) två månader före tidtabellskonferensen för den berörda tidtabellsperioden innan åtgärder vidtas i enlighet med 6 §.

Luftfartsverket skall skyndsamt underrätta Regeringskansliet (Näringsdepartementet), övriga medlemsstater och Europeiska gemenskapernas kommission om sådana nya driftsrestriktioner som avses i denna förordning som verket har beslutat att införa på en flygplats på sitt territorium.

Överklagande

10 § I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol.

Information

11 § Luftfartsverket skall vid behov lämna information till Europeiska gemenskapernas kommission om tillämpningen av denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2004.

Denna förordning gäller inte driftsrestriktioner som beslutats senast den 28 mars 2002, och inte heller mindre tekniska ändringar av sådana flygrestriktioner som gäller under vissa tider, förutsatt att ändringarna inte har någon betydande inverkan på kostnaderna för de flygbolag som använder den aktuella flygplatsen i gemenskapen och att de har införts efter den tidpunkt då detta direktiv trädde i kraft.

På regeringens vägnar

ULRICA MESSING

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Information som avses i 5 §

1. Aktuella förhållanden

1.1 Beskrivning av flygplatsen, bl.a. med uppgift om kapacitet, geografiskt läge, omgivningar samt om lufttrafikens storlek och sammansättning och startbanornas sammansättning.

1.2 Miljömålen för flygplatsen sedda i ett landsomfattande sammanhang.

1.3 Bullerkonturer för innevarande och föregående år med en uppskattning av antalet personer som drabbas av flygbullret. Beskrivning av metoden för beräkningen av bullerkonturerna.

1.4 Åtgärder som redan vidtagits för att minska flygbullret. Exempel: markanvändningsplanering och dess tillämpning; åtgärder för bullerisolerande; bullerreducerande flygprocedurer, t.ex. PANS-OPS; driftsrestriktioner, t.ex. genom bullergränser, inskränkning av eller förbud mot nattflyg, bullerrelaterade avgifter; reserverade start- och landningsbanor, av bullerskäl reserverade eller påbjudna flygvägar; bullerövervakning.

2. Eventuella effekter om inga ytterligare åtgärder vidtas

2.1 Beskrivning av flygplatsutbyggnader som det redan beviljats tillstånd för och som är inplanerade, t.ex. beträffande ökad kapacitet samt utbyggnad av start- och landningsbanor och terminaler, planerad framtida sammansättning av trafiken och beräknad ökning.

2.2 Om flygplatsens kapacitet skall ökas skall fördelarna med detta anges.

2.3 Beskrivning av hur bullermiljön påverkas om inga kompletterande åtgärder vidtas och av åtgärder som redan planerats för att förbättra bullermiljön under samma period.

2.4 Beräknade framtida bullerkonturer med en uppskattning av antalet personer som sannolikt kommer att störas av flygbullret; härvid skall åtskillnad göras mellan gamla och nybyggda bostadsområden.

2.5 Uppskattning av följder och eventuella kostnader om inga åtgärder vidtas för att minska effekterna av ökat buller, om det är detta man förväntar sig.

3. Bedömning av kompletterande åtgärder

3.1 Övergripande beskrivning av kompletterande åtgärder som kan komma i fråga när det gäller de olika möjligheter som anges i 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken, och skälen till att de valts ut. Beskrivning av åtgärder som valts ut för ytterligare utredning samt kostnaderna för att vidta dem; antal människor som förväntas få bättre bullermiljö och hur snabbt det kommer att ske; rangordning av enskilda åtgärder baserad på deras respektive totala effekt.

3.2 Beräkning av kostnadseffektivitet eller kostnadsnytta för enskilda åtgärder, med beaktande av de socioekonomiska effekter åtgärderna får för dem som använder flygplatsen: flygbolag (passagerar- och fraktflyg), rese-närer och närliggande samhällen.

3.3 Översikt av tänkbara miljö- och konkurrens effekter som de föreslagna åtgärderna kan få för andra flygplatser, flygbolag och andra berörda parter.

3.4 Motivering till valet av alternativ.

3.5 Sammanfattning utan tekniska detaljer.

4. Samband med Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller⁴.

4.1 Om bullerkartor eller handlingsplaner mot bullret utarbetats i enlighet med nämnda direktiv, skall de utnyttjas för rapportering av de uppgifter som krävs enligt denna bilaga.

4.2 Vid bedömning av bullerexponering (dvs. bullerlinjer och antal personer som drabbas av buller) är minimikravet att de gemensamma bullermåtten Lden (dag-kväll-natt) och Lnight (natt), vilka definieras i det ovan nämnda direktivet, skall användas när de är tillgängliga.

⁴ EGT L 189, 18.7.2002, s. 12 (Celex 32002L0049).