



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 28.11.2001  
KOM (2001) 695 endgültig

2001/0282 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen  
der Gemeinschaft**

(von der Kommission vorgelegt)

## BEGRÜNDUNG

### 1. EINFÜHRUNG

1. Die Gemeinschaft hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) seit langem aufgefordert, den 1977 festgelegten Lärmhöchstwert in Kapitel 3 zu aktualisieren. Auf seiner Fünften Plenartagung hat der ICAO-Ausschuss für den Umweltschutz in der Luftfahrt (CAEP) der ICAO die Verschärfung der Lärmhöchstwerte für neue Muster von Strahlflugzeugen und große Propellerflugzeuge empfohlen.
2. Nach Anhörung der ICAO-Mitglieder hat der ICAO-Rat im Juni 2001 einen neuen Lärmhöchstwert festgelegt, der als neues Kapitel 4 in Anhang 16 Band 1 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt aufgenommen werden soll und folgende Merkmale aufweist:
  - er wurde für die Zulassung von Flugzeugen und nicht als Grundlage für Betriebsbeschränkungen festgesetzt,
  - er legt einen zulässigen kumulativen Höchstwert für die Summe der drei Lärmesspunkte fest. Die Werte für diese drei Punkte sind derzeit gesondert für den gemäß Kapitel 3 geltenden Höchstwert festgelegt,
  - der neue kumulative Höchstwert liegt 10 Dezibel unter der Summe der einzelnen Höchstwerte des bestehenden Lärmstandards,
  - die Ausgleichsvorschrift für den nach Kapitel 3 geltenden Höchstwert, die es ermöglichte, die Überschreitung des Höchstwerts an einem Messpunkt durch eine entsprechende Verringerung an einem oder mehreren anderen Messpunkten auszugleichen, wurde nicht in Kapitel 4 übernommen,
  - der in Kapitel 4 angegebene Höchstwert gilt *obligatorisch* für neue Flugzeugmuster, die nach dem 1. Januar 2006 zugelassen werden sollen, und *freiwillig* für ursprünglich gemäß den Anforderungen von Kapitel 3 zugelassene Flugzeuge, für die die Zulassung gemäß Kapitel 4 beantragt wird.
3. Ferner hat der ICAO-Rat Regeln für die Neubescheinigung festgelegt, die sicherstellen sollen, dass die nationalen Zulassungsbehörden bei Flugzeugen, für die die Erstbescheinigung, und bei Flugzeugen, für die eine Neubescheinigung beantragt wird, die gleichen strengen Höchstwerte anwenden.
4. Kapitel 4 und die Regeln für die Neubescheinigung stellen einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Lärmwerte im Luftverkehrs dar. Da die meisten derzeit hergestellten Flugzeuge jedoch bereits dem in Kapitel 4 angegebenen Höchstwert entsprechen, werden sich die Auswirkungen dieses Höchstwerts erst im Laufe der Zeit bemerkbar machen, wenn die Flotten modernisiert und erneuert werden; sie reichen daher für eine Verbesserung der Lärmsituation nach Abschluss der Ausmusterung von Kapitel-2-Flugzeugen nicht aus. Daher sind für die marktbedingte Einführung von Kapitel 4 Begleitmaßnahmen erforderlich, die eine harmonisierte Anwendung der Betriebsbeschränkungen ermöglichen, einschließlich der Außer-

dienststellung von Flugzeugen, die die Höchstwerte des Kapitels 3 nur knapp einhalten.

5. Auf der 33. ICAO-Versammlung vom 25. September bis 5. Oktober 2001 wurde mit der Entschließung A33/7 eine weltweite Übereinkunft darüber erzielt, wie diese Begleitmaßnahmen/Betriebsbeschränkungen in den Rahmen des Konzepts für einen ausgewogenen Ansatz beim Lärmschutz eingegliedert werden sollen. Dies ermöglicht es den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft nun, nach einem vorgegebenen Verfahren und nach bestimmten Vorschriften Flugzeuge, die die Vorschriften nur knapp einhalten, von lärmintensiven Flughäfen der Gemeinschaft nach und nach auszuschließen.

## **2. LÄRMPROBLEME AUF FLUGHÄFEN DER GEMEINSCHAFT**

6. Der Luftverkehr konzentriert sich auf eine relativ kleine Zahl von Flughäfen in der Gemeinschaft<sup>1</sup>. Diese Konzentration ist weitgehend für die hohe Lärmbelastung auf diesen Flughäfen und in deren Umgebung ausschlaggebend. Die innerhalb des CAEP<sup>2</sup> durchgeführte Analyse gelangte zu der Schlussfolgerung, dass nur 185 Flughäfen oder 11 % (davon 35 in der ECAC-Region (Europäische Zivilluftfahrt-konferenz)) für 91 % der Gesamtlärmbelastung der Bevölkerung verantwortlich sind.
7. Unter Berücksichtigung dieser Konzentration konnte innerhalb des Aufgabenbereichs der ICAO ein Rahmen für eine der Ausmusterung von Kapitel-2-Flugzeugen<sup>3</sup> vergleichbare Gesamtausmusterung nicht aus Kosten-Nutzen-Gründen gerechtfertigt werden. Die ICAO-Bewertung hat jedoch gezeigt, dass in Bezug auf das in den kommenden 20 Jahren zu erwartende Ausmaß des Fluglärmproblems erhebliche regionale Unterschiede bestehen.
8. Geht man trotz des kürzlich aufgrund der tragischen Ereignisse vom 11. September 2001 zu verzeichnenden Rückgangs mittel- und langfristig von einem ständigen Luftverkehrsanstieg aus, so wird ohne Maßnahmen zur Begrenzung des Lärms in Flughafennähe die Zahl der Menschen in der Gemeinschaft, die übermäßigem Flugzeuglärm ausgesetzt sind, voraussichtlich nach 2002 (wenn die Kapitel-2-Flugzeuge in der Gemeinschaft vollständig außer Dienst gestellt sind) ansteigen.
9. Um das Umweltschutzziel zu erreichen, wonach die Zahl der dem Fluglärm ausgesetzten Menschen nach 2002 nicht ansteigen darf, schlägt die Kommission eine Reihe gemeinsamer Regeln und Grundsätze für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen nach einem ausgewogenen Ansatz beim Lärmschutz vor. Im beigefügten Richtlinienvorschlag werden die ICAO-Lärmschutzleitlinien umgesetzt und weiterentwickelt, die von der 33. ICAO-Versammlung, die vom 25. September bis 5. Oktober 2001 in Montreal stattfand, gebilligt und in der Entschließung A33/7 der Vollversammlung „*Konsolidierte Erklärung weiter geltender ICAO-Grundsätze*

---

<sup>1</sup> Die den Verkehrsministern im Januar 2000 vorgelegte Studie von ECAC/Eurocontrol zu Wachstumshindernissen sprach von 107 ECAC-Flughäfen, die zusammen etwa 85% des ECAC-Verkehrs abwickeln.

<sup>2</sup> Bewertung auf der Grundlage eines für den Ausschuss für den Umweltschutz in der Luftfahrt entwickelten Modells: MAGENTA (Model for Assessing Global Exposure to the Noise of Transport Aircraft).

<sup>3</sup> Richtlinie 92/14/EWG des Rates.

*und -Praktiken im Bereich des Umweltschutzes“, insbesondere in den Anhängen C „Maßnahmen und Programme auf der Grundlage des ‘ausgewogenen Ansatzes’ zur Verminderung der Lärmemissionen bei Flugzeugen“ und E „Lokale lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen“ niedergelegt wurden.*

### **3. MERKMALE DER VORSCHLÄGE ZUR LÖSUNG DES LÄRMPROBLEMS AUF FLUGHÄFEN DER GEMEINSCHAFT**

10. Als Teil der Lärmschutzpolitik stehen den Mitgliedstaaten eine Vielzahl von Maßnahmen zur Eindämmung des Lärms in der Nähe von Flughäfen zur Verfügung. Hierzu gehören:
  - Verringerung des Flugzeuglärms an der Quelle. Die Auswirkungen dieser Maßnahme werden erst längerfristig spürbar sein, wenn lautere Flugzeuge durch leisere Modelle ersetzt werden.
  - Flächennutzungsplanung und -verwaltung. Der potenzielle Zusatznutzen dieser Maßnahme hängt davon ab, wie streng sie bereits in der Vergangenheit angewendet wurde.
  - Betriebsverfahren zur Lärminderung. In diesem Fall hängt der potenzielle Zusatznutzen davon ab, wie streng diese Verfahren in der Vergangenheit angewandt oder durchgesetzt wurden.
  - Lokale lärmbedingte Betriebsbeschränkungen. Dazu gehören partielle Betriebsbeschränkungen, die nur während eines bestimmten Zeitraums gültig sind, und Betriebsbeschränkungen, die auf eine vollständige Außerdienststellung von die Vorschriften nur knapp erfüllenden Flugzeugen abzielen.
  - Wirtschaftliche Instrumente wie lärmbezogene Flughafenentgelte. In diesem Zusammenhang zieht die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie über einen Gemeinschaftsrahmen für die Lärmeinstufung ziviler Unterschallflugzeuge zur Berechnung von Lärmentgelten in Betracht. Zweck dieses Vorschlags ist die Steigerung der Umweltwirksamkeit von Lärmentgelten an Flughäfen.
11. In Einklang mit der auf der 33. ICAO-Versammlung erzielten Übereinkunft werden in der vorgeschlagenen Richtlinie alle vorstehend genannten möglichen Maßnahmen in Verbindung mit Betriebsbeschränkungen bei der Bekämpfung des Lärms in der Nähe von Flughäfen der Gemeinschaft berücksichtigt. Sie enthält Grundsätze und Regeln für die im Hinblick auf die Lärmeindämmung durchgeführte Lärmbewertung.
12. Hinsichtlich des Lärmproblems und der zu seiner Lösung zur Verfügung stehenden Maßnahmen wird in dem Richtlinienvorschlag zwischen folgenden Flughafen-kategorien unterschieden:
  - Flughäfen mit weniger als 50 000 Flugzeugbewegungen jährlich. Diese kleineren Flughäfen, die in der Regel nicht im internationalen Verkehr bedient werden, fallen nicht unter die vorgeschlagene Richtlinie. Treten auf diesen Flughäfen Lärmprobleme auf, so bleibt es den Mitgliedstaaten überlassen, geeignete Maßnahmen zu treffen.

- Flughäfen, die dem zivilen Luftverkehr offen stehen und mehr als 50 000 Flugzeugbewegungen jährlich verzeichnen. Zu dieser Flughafenkategorie zählen Flughäfen mit und ohne spezifische Lärmprobleme. Für die Flughäfen mit spezifischen Problemen sieht der gemeinsame Rahmen Regeln vor für partielle Betriebsbeschränkungen für bestimmte zivile Unterschallstrahlflugzeuge sowie Betriebsbeschränkungen, die auf einen Abzug von Flugzeugen abzielen, die die Vorschriften nur knapp einhalten.
  - „Stadtflughäfen“ bezieht sich auf eine begrenzte Zahl von Flughäfen im Zentrum großer Ballungsräume mit einem hohen Grad an nicht flugzeugbedingtem Lärm, was eine Zunahme des Lärms durch Flugzeuge für diese Flughäfen besonders belastend macht. Die Richtlinie enthält eine entsprechende Begriffsbestimmung. Ein Flughafen kann nur als „Stadtflughafen“ eingestuft werden, wenn es noch einen anderen Flughafen gibt, der dieselbe Stadt bedient.
13. Für die Zwecke dieser Richtlinie wurden die Umwelteigenschaften von Flugzeugen auf der Grundlage der in Kapitel 3 festgelegten Höchstwerte für die Zulassung bewertet. Flugzeuge, die diese Höchstwerte um eine kumulative Marge von höchstens 5 Dezibel unterschreiten, erfüllen die Vorschriften nur knapp und tragen, gemessen am Gewicht, überproportional zur Verschlechterung der Lärmsituation in der Nähe eines bestimmten Flughafens bei. Vorbehaltlich der Bewertungsvorschriften wäre es Flughäfen mit einer problematischen Lärmsituation gestattet, diese Flugzeuge schrittweise auszuschließen. Sollte der Abzug der die Vorschriften nur knapp erfüllenden Flugzeuge nicht ausreichen, um die Ziele dieser Richtlinie zu erreichen, stehen für die Lärminderung noch andere Möglichkeiten zur Verfügung.
  14. In Einklang mit der ICAO-Entscheidung enthält die vorgeschlagene Richtlinie die notwendigen Vorschriften über die Verbreitung der Bewertungsergebnisse, die Anhörung aller Betroffenen und die Beilegung von Streitigkeiten.
  15. Die Gemeinschaftsinstitutionen sind sich der Schwierigkeiten bewusst, denen die in den Entwicklungsländern niedergelassenen Luftverkehrsunternehmen gegenüberstehen. Alle sind sich darin einig, dass diese besondere Lage der Entwicklungsländer bei Maßnahmen zur Lärmbekämpfung in der Nähe von Gemeinschaftsflughäfen besonders berücksichtigt werden muss. Dieser Grundsatz ist auch Bestandteil der Richtlinie des Rates 92/14/EWG zur schrittweisen Ausmusterung der Kapitel-2-Flugzeuge, die eine Ausnahmeregelung für in Betracht kommende Flugzeuge bis zum endgültigen Ablauf der Frist am 1. April 2002 vorsieht.
  16. Eine der Schwierigkeiten in Bezug auf die Lage der Entwicklungsländer ist die Einigung auf eine Begriffsbestimmung der "Entwicklungsländer". Es gibt eine Reihe von Begriffsbestimmungen und daher mehrere verschiedene Verzeichnisse von Staaten, die unter die einzelnen Begriffsbestimmungen fallen. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) erstellt ein Verzeichnis der Entwicklungsländer (der sogenannte Teil 1), das alle drei Jahre überprüft wird und auf dem Schwellenwert der Weltbank für Länder mit hohem Einkommen basiert. Staaten, die diese Schwelle überschreiten, werden aus der Liste der Entwicklungsländer gestrichen. Ein anderes Verzeichnis der Entwicklungsländer wird im Rahmen des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen (UNDP) erstellt. Die beiden Verzeichnisse überschneiden sich größtenteils.

17. Für die Zwecke der vorgeschlagenen Richtlinie wurde ein „Entwicklungsland“ als ein Land definiert, das in Teil 1 des derzeitigen OECD-Verzeichnisses und/oder in das UNDP- und das UNLDC-Verzeichnis aufgenommen wurde. Anhang 3 enthält ein Verzeichnis der in Entwicklungsländern eingetragenen Flugzeuge, die die Vorschriften knapp erfüllen und Luftfahrtunternehmen gehören, die in der Gemeinschaft tätig sind. Aus Gründen der Kohärenz mit früheren Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere der Richtlinie 92/14/EWG des Rates und anderer europäischer Maßnahmen, fallen Luftverkehrsunternehmen von Entwicklungsländern, die nicht Mitglied der ECAC oder des geplanten Gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums sind, nicht unter Anhang 3. Anhang 3 wurde auf der Grundlage einer kürzlich für die Kommissionsdienststellen durchgeführten Studie<sup>4</sup> erstellt. Analog zu den in der Richtlinie 92/14/EWG des Rates vorgesehenen Maßnahmen greift die vorgeschlagene Richtlinie zur Aktualisierung des Verzeichnisses der eingetragenen Flugzeuge auf das Ausschussverfahren zurück.

Anhang 3 enthält eine Liste der Flugzeuge aus Entwicklungsländern, bei denen ein Mitgliedstaat eine Ausnahme machen kann. Damit das Flugzeug in diesen Genuss kommt, muss es zwischen dem 1. Januar 1996 und dem 31. Dezember 2001 von einer in dem betreffenden Entwicklungsland ansässigen natürlichen oder juristischen Person betrieben worden sein. Zur Aufrechterhaltung der Ausnahmeregelung muss es weiterhin von einer natürlichen oder juristischen Person des betreffenden Entwicklungslandes betrieben werden.

18. Um die Wirksamkeit der in der vorgeschlagenen Richtlinie vorgesehenen Harmonisierungsmaßnahmen bewerten und die längerfristige Vorhersagbarkeit von Maßnahmen sicherstellen zu können, ist es zweckdienlich, die Ergebnisse der Anwendung der Richtlinie nach einigen Jahren zu prüfen. Daher wird die Kommission spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie einen Bericht vorlegen, in dem auf der Grundlage der dann herrschenden Situation geprüft wird, ob ein neuer Legislativvorschlag zweckmäßig wäre. In diesem Bericht wird insbesondere auf die Notwendigkeit einer strengeren Definition der Kapitel-3-Flugzeuge, die die Vorschriften knapp erfüllen, eingegangen, z.B. in Bezug auf eine Erhöhung der kumulativen Marge von 5EPNdB auf 8EPNdB.
19. Hauptziel der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates war die Einführung einer Maßnahme, mit der kurzfristig eine weitere Verbreitung lokaler lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft verhindert werden sollte. Seit Erlass dieser Verordnung hat der ICAO-Rat den CAEP beauftragt, Überlegungen anzustellen über technische Optionen für mögliche weltweite Betriebsbeschränkungen für Flugzeuge, die die Höchstwerte des Kapitels 3 einhalten. Auf der Fünften Plenartagung des Ausschusses konnte zwar kein Konsens über spezielle Empfehlungen für den schrittweisen Abzug von allen Flughäfen der die Regelung umsetzenden Staaten erzielt werden, doch waren die Arbeiten am 'ausgewogenen Ansatz' höchst wichtig für den Konsens, der auf der 33. ICAO-Versammlung über die vorstehend genannte EntschlieÙung A33/7 erreicht wurde.
20. Wie der Rat der Verkehrsminister am 16. Oktober 2001 feststellte, eröffnet diese EntschlieÙung *„die Möglichkeit, die Hushkit-Verordnung in naher Zukunft zu*

---

<sup>4</sup> TRL, Study on the impact on developing nations from the effects of Community aircraft noise legislation, B2001/B2-7040/512.315628.

*ersetzen*“. Durch den Vorschlag kann mittelfristig den in der Nähe von Flughäfen lebenden Menschen der notwendige, ausreichende Umweltschutz geboten werden, einschließlich der Möglichkeit, entgegen dieser Verordnung auch Flugzeuge mit angestammten Rechten vom Flugbetrieb auf lärmintensiven Flughäfen in der Gemeinschaft auszuschließen. Gleichzeitig steht der Vorschlag voll in Einklang mit dem neuen internationalen Rahmen und macht daher die Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates überflüssig. Diese Verordnung hat daher ihr Ziel erreicht und kann aufgehoben werden.

#### **4. SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT: BEGRÜNDUNG UND ZUSÄTZLICHER NUTZEN**

21. Bei der Ausarbeitung ihres Vorschlags hat die Kommission auch dessen Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit geprüft.
22. Ein harmonisiertes Konzept für Überlegungen zu Betriebsbeschränkungen als Teil des Lärmschutzes auf Flughäfen der Gemeinschaft wird dazu beitragen, die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs in der Gemeinschaft zu verbessern und ein verlässlicheres Arbeitsumfeld für Luftverkehrsunternehmen zu schaffen. In einem liberalisierten Luftverkehrsmarkt ist es wichtig, Wettbewerbsverzerrungen durch ein allzu unterschiedliches Vorgehen bei den Beschränkungen auf Flughäfen zu vermeiden. Eines der Hauptziele dieser vorgeschlagenen Richtlinie ist es daher, sicherzustellen, dass die gleichen Lösungen angewandt werden, wenn auf verschiedenen Flughäfen die gleichen Lärmprobleme auftreten.
23. Ein harmonisiertes Konzept in Bezug auf lärmbedingte Betriebsbeschränkungen eröffnet auch mehr Optionen im Hinblick auf kostengünstige Lösungen für Umweltprobleme in Flughafennähe. Fehlen harmonisierte Parameter, so ist die Gefahr groß, dass bei der Einführung von Betriebsbeschränkungen viele unterschiedliche Vorschriften für die Lärmemissionen von Flugzeugen entstehen. Durch diese Zersplitterung würden die Kosten der Betreiber für die Erfüllung der Vorschriften erhöht und die Flugplanung sowohl im Flugverkehr mit der Gemeinschaft als auch im innergemeinschaftlichen Flugverkehr erschwert. Durch die Festlegung gemeinsamer Begriffsbestimmungen für Flugzeuge, die die Vorschriften „knapp“ erfüllen, werden wirtschaftliche Auswirkungen auf den Wert anderer Flugzeuge, die unter Beschränkungen einzelner Flughäfen, die ihre eigenen Höchstwerte für die die Vorschriften nur knapp erfüllende Flugzeuge aufstellen, fallen könnten, ebenso vermieden wie Extrakosten infolge unterschiedlicher Lärmemissionsparameter .
24. Die Einführung gemeinsamer Parameter wie der Begriffsbestimmung eines die Vorschriften knapp erfüllenden Flugzeugs ist auch als Folge der bestehenden Gemeinschaftsvorschriften für das Funktionieren des Binnenmarktes erforderlich (Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Marktzugang und Richtlinie 92/14/EWG des Rates über Betriebsbeschränkungen bei Kapitel-2-Flugzeugen) mit der Konsequenz, dass ein vollständiges Betriebsverbot für bestimmte Flugzeuge, die die Höchstwerte des Kapitels 3 einhalten, auf Flughäfen der Gemeinschaft einen Verstoß gegen diese Vorschriften bedeuten würde. Da die Richtlinie 92/14/EWG des Rates eine Maßnahme zur vollständigen Harmonisierung ist, sind die Mitgliedstaaten derzeit nicht berechtigt, den Betrieb solcher Flugzeuge auf ihren Flughäfen

vollständig zu untersagen, es sei denn, die Beschlüsse fallen unter neue Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, in denen die Bedingungen für solche Maßnahmen festgelegt und harmonisiert sind.

25. In Verbindung mit der vorgeschlagenen Richtlinie ist bei folgenden Schlüsselparametern ein harmonisierter Ansatz erforderlich: die Schwellenwerte in Dezibel, die zur Begriffsbestimmung von die Vorschriften nur knapp erfüllenden Flugzeugen verwendet werden (Artikel 6), und die Prüfmethode in Zusammenhang mit der Lärminderung (Artikel 5 und Anhang 2).
26. Außerdem entspricht die vorgeschlagene Richtlinie der allgemeinen Pflicht der Gemeinschaft zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Wirtschaftslebens, z.B. des Luftverkehrs, sowie zur Verbesserung der Umweltqualität durch Einbeziehung der Erfordernisse des Umweltschutzes in die gemeinsame Politik, z.B. die Luftverkehrspolitik<sup>5</sup>. Die Ziele der vorgeschlagenen Richtlinie entsprechen ebenso der allgemeinen Zielsetzung der gemeinsamen Verkehrspolitik, die nachhaltige Entwicklung des Verkehrs zu fördern.
27. Gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird eine Richtlinie in diesem Fall für ausreichend gehalten. Sie belässt jedem Mitgliedstaat das Recht, über die geeignetsten Mittel zur Umsetzung zu entscheiden, die seinem internen System am ehesten gerecht werden. Die vorgeschlagene Richtlinie beschränkt sich auf die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mindestvorschriften und geht nicht über das dazu notwendige Maß hinaus. Sie lässt jedem Mitgliedstaat ausreichend Spielraum, bei der Entwicklung geeigneter Lösungen für Lärmprobleme auf Flughäfen in seinem Hoheitsgebiet die spezielle Situation eines Flughafens zu berücksichtigen.

## **5. ERGEBNISSE DER KONSULTATION DER MITGLIEDSTAATEN UND INTERESSEGRUPPEN**

28. Die Kommissionsdienststellen haben vor der 33. ICAO-Versammlung mehrere Sitzungen mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten und Interessengruppen abgehalten, um die einzelnen Bestandteile der Richtlinie zu erörtern. Die konsultierten Parteien haben allgemein positiv reagiert und konstruktive Beiträge geleistet.

## **6. KOSTEN UND NUTZEN DER UMSETZUNG**

29. Kosten und Nutzen eines Szenarios, bei dem Betriebsbeschränkungen nach einem „ausgewogenen Ansatz“ auf den einzelnen Flughäfen eingeführt würden, wurden im Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt nie bewertet. Bei der Fünften Plenartagung des CAEP wurde jedoch versucht<sup>6</sup>, Kosten und Nutzen von Betriebsbeschränkungen bei einem Ausschluss von Flugzeugen von allen Flughäfen in der Region der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) zu quantifizieren. Diese Quantifizierung ergab, dass ein solcher Ausschluss zu Kosteneinsparungen in anderen Regionen der Welt führen würde, ohne dabei nachteilige Auswirkungen auf die Lärmsituation in diesen Regionen zu haben. Man kann davon ausgehen, dass die

---

<sup>5</sup> Entsprechend Artikel 2 und 6 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

<sup>6</sup> CAEP/5, Folie Nr. 23.

Kosten für den Ausschluss der die Vorschriften knapp erfüllenden Flugzeugen auf der Grundlage eines Ansatzes, bei dem in einer einzigen Region der Welt, d. h. in der Gemeinschaft, jeder Flughafen für sich betrachtet wird, deutlich niedriger sein werden als bei einer allgemeinen, für alle Flughäfen der Gemeinschaft geltenden Ausschluss. Außerdem wird die Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen oder des Maßnahmenpakets zur Bekämpfung von Lärmproblemen an jedem beliebigen Flughafen auf dem Leitgrundsatz basieren, dass der größtmögliche Umweltnutzen so kostengünstig wie möglich erzielt werden soll.

## **7. BESTIMMUNGEN DES VORSCHLAGS**

30. Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Richtlinie ist Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag, da mit der Richtlinie eine harmonisierte Grundlage eingeführt werden soll, die für Flughäfen in der Gemeinschaft gilt, wenn lärmbedingte Betriebsbeschränkungen geplant sind. Dieses Ziel hängt eng mit dem reibungslosen Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarkts zusammen, der durch das dritte Liberalisierungspaket vollendet wurde. Diese Rechtsgrundlage wurde für alle gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften im Bereich des Luftverkehrs herangezogen, einschließlich der Rechtsvorschriften zur Begrenzung des Fluglärms.

Artikel 1: Zweck der vorgeschlagenen Richtlinie.

Artikel 2: Begriffsbestimmungen, die für die Auslegung der Richtlinie maßgebend sind.

Artikel 3: Die Mitgliedstaaten müssen eine unabhängige Behörde benennen, die für die Anwendung der Richtlinie zuständig ist.

Artikel 4: Allgemeine Regeln für Überlegungen über Betriebsbeschränkungen im Hinblick auf den ausgewogenen Ansatz zur Lärmbekämpfung auf und in der Nähe von Flughäfen.

Artikel 5: Vorschriften für die Bewertung des Lärmproblems eines bestimmten Flughafens. Die technischen Einzelheiten dieser Bewertung sind in Anhang 2 enthalten.

Artikel 6: Gemeinsame Regeln, die beim Abzug von die Vorschriften nur knapp erfüllenden Flugzeugen anzuwenden sind, wenn die Bewertung ergeben hat, dass dieser Abzug für das Erreichen des Umweltziels notwendig ist.

Artikel 7: Bei Inkrafttreten der Richtlinie bereits bestehende Betriebsbeschränkungen und kleinere Änderungen der Betriebsbeschränkungen.

Artikel 8: Bedingungen, unter denen Ausnahmeregelungen für in Entwicklungsländern eingetragene Flugzeuge gewährt werden können.

Artikel 9: Verpflichtung zur Anhörung der Betroffenen zu neuen Betriebsbeschränkungen.

Artikel 10: Verpflichtung zur öffentlichen, rechtzeitigen Bekanntgabe und Meldung von Betriebsbeschränkungen.

Artikel 11: Recht auf Einlegung eines Rechtsmittels gegen die aufgrund der Richtlinie getroffene Maßnahmen.

Artikel 12: Einsetzung eines Ausschusses, der die Kommission bei der Überwachung der Richtlinienanwendung unterstützt.

Artikel 13: Verpflichtung der Kommission zur Berichterstattung.

Artikel 14: Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates.

Artikel 15 bis 17: Standardartikel, die im Wesentlichen die Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht betreffen.

Anhang 1: Verzeichnis der Stadtflughäfen, die bestimmte Merkmale erfüllen.

Anhang 2: Checkliste der Anforderungen, die bei der Abschätzung des Bedarfs und des Umfangs möglicher Betriebsbeschränkungen erfüllt sein müssen.

Anhang 3: Verzeichnis der in Entwicklungsländern eingetragenen Flugzeuge, die von den Betriebsbeschränkungen ausgenommen werden können.

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>3</sup>,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag<sup>4</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Hauptziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine langfristig tragbare Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Gemeinschaft als auch den Umweltschutz sicherstellt.
- (2) Eine langfristig tragbare Entwicklung des Flugverkehrs erfordert auf Flughäfen mit besonderen Lärmproblemen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung durch Flugzeuge.
- (3) Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat im Anhang 16 Band 1 Teil II Kapitel 4 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt einen neuen, strengeren Lärmhöchstwert festgelegt, der die Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen auf längere Sicht verbessern wird.
- (4) Der in Kapitel 4 angegebene Höchstwert wurde für die Zulassung von Flugzeugen und nicht als Grundlage für Betriebsbeschränkungen festgelegt.
- (5) Der schrittweise Abzug von Kapitel-2-Flugzeugen gemäß der Richtlinie 92/14/EWG des Rates<sup>5</sup> wird am 1. April 2002 abgeschlossen sein, und es werden neue Maßnahmen

---

<sup>1</sup> ABl. C vom, S. .

<sup>2</sup> ABl. C vom, S. .

<sup>3</sup> ABl. C vom, S. .

<sup>4</sup> ABl. C vom, S. .

erforderlich, um bei ständig zunehmendem Luftverkehr in Europa nach 2002 eine Verschlechterung der Lärmsituation zu verhindern.

- (6) Der Einsatz umweltverträglicherer Flugzeuge kann zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Flughafenkapazitäten beitragen und einen Ausbau der Flughafeninfrastruktur entsprechend dem Marktbedarf erleichtern.
- (7) Ein gemeinsamer Rahmen von Regeln und Verfahren für Betriebsbeschränkungen auf Gemeinschaftsflughäfen als Teil eines ausgewogenen Lärmschutzansatzes wird dadurch dazu beitragen, den Anforderungen des Binnenmarktes Rechnung zu tragen, dass auf Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen die gleichen Betriebsbeschränkungen eingeführt werden. Dazu gehören die Beurteilung der Lärmauswirkungen auf einem Flughafen und die Prüfung der möglichen Abhilfemaßnahmen sowie die Wahl von Lärminderungsmaßnahmen, die einen maximalen Umweltnutzen bei möglichst geringen Kosten gewährleisten.
- (8) Die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92<sup>6</sup> schreibt in Artikel 8 und 9 u.a. die Veröffentlichung und Überprüfung von Betriebsbeschränkungen vor. In welchem Verhältnis die Verordnung zu dieser Richtlinie steht, muss geklärt werden.
- (9) Es sollte anerkannt werden, dass die Luftverkehrsbranche ein legitimes Interesse an kostengünstigen Lösungen zur Erreichung der Lärmschutzziele hat.
- (10) Die 33. ICAO-Versammlung hat die Entschließung A33/7, die für den Lärmschutz den Begriff des „ausgewogenen Ansatzes“ einführt, angenommen und damit ein Verfahrenskonzept zur Bekämpfung von Fluglärm geschaffen, das internationale Leitlinien für Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen einschließt. Der „ausgewogene Ansatz“ bei der Bekämpfung von Fluglärm umfasst vier Hauptelemente und erfordert eine sorgfältige Prüfung der verschiedenen Lärminderungsmöglichkeiten, einschließlich der Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung und -verwaltung, lärmindernde Betriebsverfahren sowie Betriebsbeschränkungen, unbeschadet der einschlägigen rechtlichen Pflichten, bestehenden Vereinbarungen, geltenden Gesetze und etablierten Strategien.
- (11) Mit der Richtlinie 2002/.../EG<sup>7</sup>, einer für alle Verkehrsträger geltenden Massnahme, wurde ein gemeinsames Konzept für die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm eingeführt. Es dient der Verfolgung lärmbedingter Umweltprobleme in Ballungsräumen und in der Nähe von Hauptverkehrseinrichtungen, einschließlich Flughäfen, sowie der Lieferung von Informationen über Umweltlärm und seine Auswirkungen auf die Öffentlichkeit und verlangt von den zuständigen Behörden Aktionspläne, um, wo nötig, Umweltlärm zu verhüten und zu reduzieren oder bei geringem Umweltlärm den Stand zu wahren.

---

<sup>5</sup> ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 21, geändert durch die Richtlinie 98/20/EG des Rates, ABl. L 107 vom 7.4.1998, S. 4.

<sup>6</sup> ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8.

<sup>7</sup> ABl. L ... vom ..., S. ....

- (12) Die Richtlinie 85/337/EWG<sup>8</sup> schreibt bereits eine umfassende Prüfung von Flughafenprojekten, die eine Lärminderung einschließen, vor. Es ist davon auszugehen, dass damit die Prüfungsvorschriften dieser Richtlinie bei Projekten zum Ausbau der Flughafeninfrastruktur zum Teil erfüllt werden.
- (13) Eine solche Prüfung kann ergeben, dass sich die Ziele nur durch eine Einschränkung bei neuen Diensten und den schrittweisen Abzug von Flugzeugen, welche die Lärmhöchstwerte des Kapitels 3 nur geringfügig unterschreiten, erreichen lassen.
- (14) Die besonderen Lärmprobleme der Flughäfen, die im Zentrum von Ballungsräumen liegen („Stadtflughäfen“), sollten dadurch anerkannt werden, dass strengere Vorschriften erlaubt werden.
- (15) Es ist notwendig, die indikative Liste der Stadtflughäfen auf der Grundlage von durch Mitgliedsländer übermittelte Informationen zu vervollständigen.
- (16) Der Ausbau der Flughafeninfrastruktur sollte im Hinblick auf eine langfristig tragbare Entwicklung des Luftverkehrs erleichtert werden.
- (17) Es muss gestattet werden, die derzeitigen flughafenspezifischen Lärmschutzmaßnahmen fortzusetzen und bestimmte technische Änderungen an partiellen Betriebsbeschränkungen vorzunehmen.
- (18) Übermäßige wirtschaftliche Härten für Betreiber aus Entwicklungsländern sollten dadurch vermieden werden, dass, wenn angebracht, Ausnahmen gewährt werden dürfen, wobei durch eine solche Bestimmung Missbrauch verhindert werden muss.
- (19) Bei Vorschlägen für lärmrelevante Maßnahmen, einschließlich neuen Betriebsbeschränkungen, müssen Transparenz und die Anhörung aller Betroffenen sichergestellt sein.
- (20) Den Betreibern sollte durch eine Vorankündigung ausreichend Zeit gelassen werden, wenn neue Betriebsbeschränkungen vorgesehen sind.
- (21) Es sollten entsprechende Bestimmungen erlassen werden, die das Recht auf Einlegung eines Rechtsmittels gegen die Einführung von Betriebsbeschränkungen gewährleisten.
- (22) Die Richtlinie entspricht den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit, wie sie in Artikel 5 EG-Vertrag verankert sind. Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft können zwar dazu beitragen, eine Verschlechterung der Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen zu verhindern, können unter Umständen aber auch den Wettbewerb verzerren. Daher kann die Gemeinschaft das Ziel besser durch harmonisierte Vorschriften für Betriebsbeschränkungen als Teil der Lärmschutzmaßnahmen erreichen. Die Richtlinie selbst beschränkt sich auf die zur Erreichung dieses Ziels notwendige Mindestvorschriften und geht über das dazu notwendige Maß nicht hinaus.
- (23) Gemäß Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungs-

---

<sup>8</sup> ABl. L 175, vom 5.7.1985, S. 40, geändert durch die Richtlinie 97/11/EG des Rates, ABl. L 73 vom 14.3.1997, p. 5.

befugnisse<sup>9</sup> sollten bestimmte Maßnahmen zur Durchführung dieser Richtlinie im Wege des Beratungsverfahrens nach Artikel 3 des genannten Beschlusses getroffen werden.

- (24) Da bestimmte, für die Durchführung dieser Richtlinie notwendige Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne des Artikels 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse sind, sollten sie im Wege des in Artikel 5 desselben Beschlusses vorgesehenen Regelungsverfahrens getroffen werden.
- (25) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen ersetzen jene, welche die Verordnung (EG) 925/1999 vom 29. April 1999<sup>10</sup> zur Registrierung und zum Betrieb innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen ziviler Unterschall-Strahlflugzeuge, die zur Einhaltung der im Anhang 16 Band I Teil II Kapitel 3 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Normen umgerüstet und neubescheinigt worden sind, vorsieht. Daher sollte diese Verordnung aufgehoben werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *Artikel 1*

#### **Zweck**

Diese Richtlinie dient folgendem Zweck:

- (a) Festlegung von Vorschriften für die Gemeinschaft mit dem Ziel, eine kohärente Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu erleichtern und damit zu helfen, eine Verschlechterung der Lärmsituation zu verhindern und die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms signifikant betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren,
- (b) Schaffung einer Grundlage, die den Anforderungen des Binnenmarktes dadurch entspricht, dass bei gleichen Lärmproblemen auf Flughäfen die gleiche Lösung sichergestellt ist,
- (c) Förderung eines langfristig tragbaren Ausbaus der Flughafenkapazitäten,
- (d) Erleichterung der Erreichung bestimmter Lärminderungsziele auf den einzelnen Flughäfen,
- (e) Ermöglichung der Auswahl von Maßnahmen mit dem Ziel, ein Höchstmaß an Umweltnutzen möglichst kostengünstig zu erreichen.

### *Artikel 2*

#### **Begriffsbestimmungen**

---

<sup>9</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>10</sup> Abl. L 120 vom 8.5.1999, S. 47.

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) „Flughafen“ ist ein Zivilflughafen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen im Jahr (Starts oder Landungen), ausgenommen solche, die nur der Ausbildung auf Leichtflugzeugen dienen.
- (b) „Stadtflughafen“ ist ein Flughafen im Zentrum eines Ballungsraums mit vorwiegend innereuropäischen Punkt-zu-Punkt-Flugdiensten, wo eine signifikante Zahl von Menschen objektiv durch Fluglärm belästigt wird und wo jede Zunahme der Flugbewegungen bei der extremen Lärmsituation eine besonders große Belästigung bedeutet. Ein Flughafen kann nur als Stadtflughafen gelten, wenn es einen alternativen Flughafen gibt, der dieselbe Stadt bedient. Diese Flughäfen sind im Anhang 1 aufgeführt.
- (c) „Ziviles Unterschallstrahlflugzeug“ ist ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 34 000 kg oder mehr oder mit einer für das betreffende Flugzeugmuster zugelassenen maximalen Sitzzahl von 19 Fluggastsitzen, nicht gerechnet die ausschließlich für Besatzungsmitglieder vorgesehenen Sitze.
- (d) „Knapp die Vorschriften erfüllendes Flugzeug“ ist ein ziviles Unterschallstrahlflugzeug, das die im Anhang 16 Band 1 Teil II Kapitel 3 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von höchstens 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, wobei die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl ist, die man durch Addieren der einzelnen Margen (d.h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt Anhang 16 Band 1 Teil II Kapitel 3 festgelegt sind, erhält.
- (e) „Betriebsbeschränkung“ ist eine lärmrelevante Maßnahme zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschallflugzeuge zu einem Flughafen. Darin eingeschlossen sind Betriebsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Flugzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partielle Betriebsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallflugzeuge je nach Zeitraum einschränken.
- (f) „Betroffener“ ist eine natürliche oder juristische Person, die von Lärminderungsmaßnahmen, einschließlich Betriebsbeschränkungen, betroffen ist oder betroffen werden könnte oder ein Interesse an solchen Maßnahmen hat.

### *Artikel 3*

#### **Zuständige Behörde**

Die Mitgliedstaaten benennen die unabhängigen, zuständigen Behörden, die für die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallende Angelegenheiten verantwortlich sind.

### *Artikel 4*

#### **Allgemeine Lärmschutzregeln für Luftfahrzeuge**

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen Behörden einen ausgewogenen Ansatz verfolgen, indem sie die möglichen Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems auf einem Flughafen ihres Gebiets prüfen, insbesondere die absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, der Flächennutzungsplanung und -verwaltung, der lärmindernden Betriebsverfahren sowie anderer möglicher Lärmschutzmaßnahmen wie wirtschaftlicher Anreize und Betriebsbeschränkungen.
2. Plant eine zuständige Behörde Betriebsbeschränkungen, berücksichtigt sie die voraussichtlichen Kosten und den wahrscheinlichen Nutzen der verschiedenen möglichen Maßnahmen sowie die Besonderheiten des Flughafens.
3. Die aufgrund dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen oder Maßnahmenpakete sind nicht restriktiver, als es zur Verwirklichung der für einen bestimmten Flughafen festgelegten Umweltziele notwendig ist. Sie stellen keine Diskriminierung wegen der Nationalität oder Identität des Luftfahrtunternehmens dar.

#### *Artikel 5*

#### **Prüfung**

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Entscheidung zu einem Antrag auf Betriebsbeschränkungen, den eine Flughafenverwaltung bei oder eine Behörde bei der zuständigen Behörde stellt, auf die im Anhang 2 genannten Informationen beruht, die in passender Form von der Flughafenverwaltung zu übermitteln sind.
2. Müssen Flughafenprojekte gemäß der Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, wird bei einer gemäß der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vorgenommenen Prüfung davon ausgegangen, dass sie gleichwertig ist und die Anforderungen des Absatzes 1 erfüllt, sofern die Prüfung die im Anhang 2 genannten Angaben einschließt.

#### *Artikel 6*

#### **Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eines Abzugs von knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugen**

1. Ergibt die im Einklang mit den Vorschriften des Artikels 5 durchgeführte Prüfung aller möglichen Maßnahmen, dass, nachdem partielle Betriebsbeschränkungen in Betracht gezogen worden sind, zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eingeführt werden müssen, knapp die Vorschriften erfüllende Flugzeuge auszuschließen, gelten für den betreffenden Flughafen statt des in Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 vorgesehenen Verfahrens folgende Vorschriften:
  - (a) Sechs Monate nach Abschluss der Prüfung und dem Beschluss einer zuständigen Behörde, den Betrieb zu beschränken, werden auf dem betreffenden Flughafen keine neuen Dienste mit knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugen mehr zugelassen.
  - (b) Frühestens ein Jahr danach kann die zuständige Behörde von jedem Betreiber verlangen, die nur knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeuge aus seiner

Flotte herauszunehmen, und zwar jährlich bis zu 20 % seiner Flotte an den betreffenden Flughafen anfliegenden und nur knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeuge. Bei der Quote ist das Alter des Flugzeugs und die Zusammensetzung der gesamten Flotte zu berücksichtigen.

2. Vorbehaltlich der Prüfungsvorschriften des Artikels 5 können auf den Stadtflughäfen des Anhangs 1 strengere Maßnahmen, was die Begriffsbestimmung der knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeuge betrifft, eingeführt werden, sofern diese Maßnahmen nicht zivile Unterschallstrahlflugzeuge betreffen, die laut ihrer ursprünglichen Bescheinigung oder ihrer Neubescheinigung den Lärmstandards des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt Anhang 16 Band 1 Teil II Kapitel 4 entsprechen.
3. Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Anwendung der Absätze 1 und 2 und entscheidet innerhalb von drei Monaten nach Erhalt eines Antrags und nach Anhörung des in Artikel 12 Absatz 1 genannten Ausschusses nach dem in Artikel 12 Absatz 3 vorgesehenen Verfahren, ob die betreffenden Mitgliedstaaten die Einführung der Betriebsbeschränkung einführen dürfen. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine andere Entscheidung treffen.

Dieser Artikel lässt Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 unberührt.

#### *Artikel 7*

### **Derzeitige Betriebsbeschränkungen**

Artikel 5 gilt nicht für

- (a) Betriebsbeschränkungen, die bereits bei Inkrafttreten dieser Richtlinie bestehen,
- (b) technische Änderungen partieller Betriebsbeschränkungen, die für die Luftfahrtunternehmen auf einem bestimmten Gemeinschaftsflughafen keine signifikanten Kostenauswirkungen haben und die nach Inkrafttreten dieser Richtlinie vorgenommen werden.

#### *Artikel 8*

### **Entwicklungsländer**

- (1) Nicht die Vorschriften erfüllende Flugzeuge, die in Entwicklungsländern eingetragen und im Anhang 3 aufgeführt sind, werden von Artikel 6 Absätze 1 und 2 ausgenommen, sofern:
  - (a) diese Flugzeuge - mit einem Lärmzeugnis, das die Einhaltung der Höchstwerte des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt Anhang 16 Band 1 Kapitel 3

bescheinigt - die Gemeinschaft zwischen dem 1. Januar 1996 und dem 31. Dezember 2001 („Bezugszeitraum“) angefliegen haben,

- (b) diese Flugzeuge in dem Bezugszeitraum in dem Register des betreffenden Entwicklungslandes eingetragen waren und weiterhin von einer in diesem Entwicklungsland ansässigen natürlichen oder juristischen Person betrieben werden.
- (2) Jeder Mitgliedstaat, der eine Ausnahme gewährt, unterrichtet unverzüglich die zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission davon unter Übermittlung der im Anhang 3 aufgeführten Angaben.

#### *Artikel 9*

### **Anhörung und Transparenz**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein Konsultationsverfahren in Bezug auf die Anwendung der Artikel 5 und 6 eingeführt wird, das alle Betroffenen einschließt. Die zuständigen Behörden sollten für Offenheit und Transparenz bezüglich der Angaben und Berechnungsmethoden unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses sorgen.

#### *Artikel 10*

### **Öffentliche Bekanntmachung**

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass, wenn die zuständigen Behörden neue Betriebsbeschränkungen beschließen, dies allen Betroffenen öffentlich bekannt gegeben wird, und zwar
  - (a) bei Maßnahmen aufgrund von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a) sechs Monate vor Wirksamwerden der Maßnahme,
  - (b) bei Maßnahmen aufgrund von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) und Artikel 6 Absatz 2 ein Jahr vor Wirksamwerden der Maßnahme.
2. Jeder Mitgliedstaat unterrichtet unverzüglich die zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission von jeder neuen Betriebsbeschränkung, die er auf einem Flughafen in seinem Hoheitsgebiet einzuführen gedenkt.

#### *Artikel 11*

### **Recht auf Einlegung eines Rechtsmittels**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Betroffene das Recht hat, gegen die aufgrund der Artikel 6 und 7 getroffenen Maßnahmen bei einem nationalen Gericht oder einer anderen unabhängigen Behörde als der Behörde, welche die umstrittene Maßnahme getroffen hat, ein Rechtsmittel einlegen kann.

#### *Artikel 12*

### **Ausschuss**

1. Die Kommission wird von dem aufgrund von Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 eingesetzten Ausschuss unterstützt.
2. Die Kommission kann den Ausschuss in jeder Angelegenheit hören, welche die Anwendung dieser Richtlinie betrifft.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 anzuwenden.
4. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 anzuwenden.

### *Artikel 13*

#### **Information und Überarbeitung**

Die Mitgliedstaaten übermitteln nach Aufforderung der Kommission Informationen über die Anwendung dieser Richtlinie.

Spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie.

Dem Bericht werden, wenn nötig, Vorschläge für eine Richtlinienüberarbeitung beigelegt.

Er enthält eine Beurteilung der Wirksamkeit dieser Richtlinie, insbesondere der Notwendigkeit, die in Artikel 2 Buchstabe d) angegebene Begriffsbestimmung eines knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugs zu überarbeiten.

### *Artikel 14*

#### **Aufhebung**

Die Verordnung (EG) Nr. 925/1999 wird mit Inkrafttreten dieser Richtlinie aufgehoben.

### *Artikel 15*

#### **Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 1. Januar 2003 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

*Artikel 16*

**Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

*Artikel 17*

**Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## ANHANG 1

### Liste der Stadtflughäfen

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

## ANHANG 2

### Informationen gemäß Artikel 5 Absatz 1

#### 1. Aktueller Stand

1.1 Beschreibung des Flughafens, einschließlich Angaben über Größe, Lage, Umgebung, Flugverkehrsaufkommen und Verkehrsmix.

1.2 Beschreibung der Umweltschutzziele für den Flughafen und vor dem Hintergrund des ganzen Landes.

1.3 Angaben über Lärmkonturen des laufenden und des vergangenen Jahres – einschließlich der geschätzten Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen. Beschreibung der für die Ermittlung der Konturen angewendeten Berechnungsmethode.

1.4 Beschreibung der bisherigen Maßnahmen zur Verminderung des Fluglärms: z.B. Angaben über Flächennutzungsplanung und -verwaltung, Schallisierungsprogramme, Betriebsverfahren wie PANS-OPS, Betriebsbeschränkungen z.B. durch Festlegung von Lärmhöchstwerten, Einschränkung/Verbot nächtlicher Starts und Landungen, Lärmgebühren, Bevorzugung bestimmter Start- und Landebahnen, Bevorzugung/Einhaltung bestimmter Strecken aus Lärmschutzgründen, Lärmüberwachung.

#### 2. Prognose ohne neue Maßnahmen

2.1 Ggf. Beschreibung des bereits genehmigten und im Programm vorgesehenen Flughafenausbaus, z.B. Kapazitätserweiterung, Ausbau von Start- und Landebahn und/oder Abfertigungsgebäuden sowie geplanter künftiger Verkehrsmix und erwartetes Wachstum.

2.2 Im Fall einer Kapazitätserweiterung: Nutzen der zusätzlichen Kapazität.

2.3 Beschreibung der Auswirkungen auf die Lärmsituation ohne weitere Maßnahmen sowie der bereits zur Verbesserung der Lärmsituation im selben Zeitraum geplanten Maßnahmen.

2.4 Voraussichtliche Lärmkonturen, einschließlich der geschätzten Zahl wahrscheinlich vom Fluglärm betroffener Menschen - es ist zwischen älteren Wohngebieten und Neubaugebieten zu unterscheiden.

2.5 Abschätzung der Folgen und des möglicherweise zu zahlenden Preises, wenn nichts zur Verringerung der Auswirkungen des zunehmenden Lärms getan wird - falls diese erwartet werden.

#### 3. Prüfung zusätzlicher Maßnahmen

3.1 Zusätzliche mögliche Maßnahmen in Grundzügen unter Angabe der wichtigsten Auswahlgründe. Beschreibung der für eine weitere Analyse ausgewählten Maßnahmen und Angaben über die Kosten ihrer Durchführung, erwartete Zahl der Nutznießer und zeitlicher Rahmen sowie Auflistung der einzelnen Maßnahmen nach dem Grad ihrer Gesamtwirksamkeit.

3.2 Einschätzung des Kosten-Wirksamkeits- oder des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei bestimmten Maßnahmen unter Berücksichtigung ihrer sozioökonomischen Auswirkungen auf die Flughafenbenutzer: Betreiber (Passagiere und Fracht), Reisende und Kommunalbehörden.

3.3 Überblick über die möglichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf andere Flughäfen, Betreiber und sonstige Betroffene, was die Umwelt und den Wettbewerb betrifft.

3.4 Begründung der Entscheidung für die bevorzugte Lösung.

3.5 Nichttechnische Zusammenfassung.

#### 4. Verbindung zu der (vorgeschlagenen) Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm [KOM (2000) 468].

4.1 Wurden entsprechend der Umweltlärmrichtlinie Lärmkarten angefertigt oder Aktionspläne aufgestellt, sind diese zur Lieferung der in diesem Anhang verlangten Informationen zu benutzen.

4.2 Bei der Einschätzung der Lärmbelastung (d.h. Lärmkonturen und Zahl der betroffenen Personen) sind zumindest die in der Umweltlärmrichtlinie festgelegten gemeinsamen Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  zu benutzen, soweit verfügbar.

### ANHANG 3

#### Knapp die Vorschriften erfüllende Flugzeuge aus Entwicklungsländern (nach Regionen)

Anmerkung: Die Ausnahmen für die nachstehenden Flugzeuge werden unter Beachtung der Politik und der Entscheidungen der Vereinten Nationen (über Sanktionen, Embargos usw.) gewährt.

| Muster                       | Kennzeichen | Kumulative Marge<br>(in EPNdB) | Betreiber       |
|------------------------------|-------------|--------------------------------|-----------------|
| <b><u>ACAC und AFCAC</u></b> |             |                                |                 |
| <b>Ägypten</b>               |             |                                |                 |
| B707-300F-Frachter           | SU-AVZ      | 2,5                            | Air Memphis     |
| B747-300                     | SU-GAL      | 3,4                            | Egyptair        |
| B747-300                     | SU-GAM      | 3,4                            | Egyptair        |
| <b>Marokko</b>               |             |                                |                 |
| B747-200                     | CN-RME      | 0,6                            | Royal Air Moroc |
| <b>Angola</b>                |             |                                |                 |
| B747-300                     | D2-TEA      | 3,4                            | TAAG            |
| B747-300                     | D2-TEB      | 3,4                            | TAAG            |
| IL62M                        | D2-TIF      | 0,1                            | TAAG            |
| <b>Gabun</b>                 |             |                                |                 |
| B747-200                     | F-ODJG      | 3,4                            | Air Gabon       |
| <b>Ghana</b>                 |             |                                |                 |
| DC8-62F Frachter             | 9G-BAN      | 1,1                            | Continental     |
| B747-200F Frachter           | 9G-MKI      | 2,3                            | MK Airlines     |
| B747-200F Frachter           | 9G-MKJ      | 2,6                            | MK Airlines     |
| B747-200F Frachter           | 9G-MKL      | ?                              | MK Airlines     |
| DC8-62F Frachter             | 9G-MKG      | 1,4                            | MK Airlines     |
| DC8-62F Frachter             | 9G-MKH      | 1,4                            | MK Airlines     |
| DC8-62F Frachter             | 9G-MKK      | 1,2                            | MK Airlines     |

| <b>Südafrika</b>    |           |     |                       |
|---------------------|-----------|-----|-----------------------|
| B747SP              | ZS-SPA    | 4,9 | SAA                   |
| B747SP              | ZS-SPC    | 4,9 | SAA                   |
| B747SP              | ZS-SPE    | 4,9 | SAA                   |
| B747-300            | ZS-SAC    | 3,4 | SAA                   |
| B747-300            | ZS-SAJ    | 3,4 | SAA                   |
| B747-300            | ZS-SAT    | 3,4 | SAA                   |
| B747-300            | ZS-SAU    | 3,4 | SAA                   |
| B747-300            | ZS-SKA    | 3,4 | SAA                   |
| B747-300            | ZS-SKB    | 3,4 | SAA                   |
| B767-200            | ZS-SRB    | 4,2 | SAA                   |
| B767-200            | ZS-SRC    | 4,2 | SAA                   |
| <b><u>LACAC</u></b> |           |     |                       |
| <b>Kuba</b>         |           |     |                       |
| IL62M               | CU-T-1217 | 0,1 | Cubana                |
| IL62M               | CU-T-1225 | 0,1 | Cubana                |
| IL62M               | CU-T-1280 | 0,1 | Cubana                |
| IL62M               | CU-T-1282 | 0,1 | Cubana                |
| IL62M               | CU-T-1283 | 0,1 | Cubana                |
| IL62M               | CU-T-1284 | 0,1 | Cubana                |
| <b>Argentinien</b>  |           |     |                       |
| B747-200            | LV-MLO    | 2,4 | Aerolineas Argentinas |
| B747-200            | LV-MLP    | 2,4 | Aerolineas Argentinas |
| B747-200            | LV-MLR    | 2,4 | Aerolineas Argentinas |
| B747-200            | LV-OEP    | 2,4 | Aerolineas Argentinas |

|  |          |     |                       |
|--|----------|-----|-----------------------|
| B747-200   | LV-OEZ   | 2,4 | Aerolineas Argentinas |
| B747-200   | LV-OPA   | 2,4 | Aerolineas Argentinas |
| B747-200   | LV-YPC   | 2,4 | Aerolineas Argentinas |
| <b><u>Osteuropa (ausgenommen Mitglieder der ECAC und des Gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums)</u></b> |          |     |                       |
| <b>Bosnien und Herzegowina</b>   |          |     |                       |
| Yak 42   | T9-ABD   | 5,0 | Air Bosnia            |
| Yak 42   | T9-ABF   | 5,0 | Air Bosnia            |
| <b>Georgien</b>  |          |     |                       |
| IL62M  | UK 86577 | 0,1 | Airzena Georgian AL   |
| <b>Kasachstan</b>  |          |     |                       |
| TU 154M  | UN 85719 | 1,6 | Aero Eko              |
| TU 154M  | UN 85780 | 1,6 | Aero Eko              |
| TU 154M  | UN 85781 | 1,6 | Aero Eko              |
| Yak42  | UN 42338 | 5,0 | Irtysch Avia          |
| Yak42  | UN 42342 | 5,0 | Irtysch Avia          |
| Yak42  | UN 42407 | 5,0 | Irtysch Avia          |
| Yak42  | UN 42447 | 5,0 | Irtysch Avia          |
| Yak42  | UN 42448 | 5,0 | Irtysch Avia          |
| <b>Kirgisistan</b>   |          |     |                       |
| TU 154M  | EX 85718 | 1,6 | Kyrgyzstan AL         |
| TU 154M  | EX 85762 | 1,6 | Kyrgyzstan AL         |
| IL62M  | EX 62100 | 0,1 | Quadrotour Aero       |
| <b>ehem. jugoslawische Republik Mazedonien</b>   |          |     |                       |
| DC9-32   | Z3-AAB   | 0,2 | MAT Macedonian AL     |

|                                   |          |     |                      |
|-----------------------------------|----------|-----|----------------------|
| DC9-32                            | Z3-ARE   | 0,2 | MAT Macedonian<br>AL |
| <b>Tatschikistan</b>              |          |     |                      |
| TU 154M                           | E 85651  | 1,6 | Tajik Air            |
| TU 154M                           | E 85691  | 1,6 | Tajik Air            |
| <b>Turmenistan</b>                |          |     |                      |
| Yak 42                            | EZ-J672  | 5,0 | Turkmenistan AL      |
| Yak 42                            | EZ-J673  | 5,0 | Turkmenistan AL      |
| Yak 42                            | EZ-J674  | 5,0 | Turkmenistan AL      |
| <b>Usbekistan</b>                 |          |     |                      |
| IL62M                             | UK 86573 | 0,1 | Uzbekistan AL        |
| IL62M                             | UK 86578 | 0,1 | Uzbekistan AL        |
| IL62M                             | UK 86579 | 0,1 | Uzbekistan AL        |
| IL62M                             | UK 86932 | 0,1 | Uzbekistan AL        |
| IL62M                             | UK 86933 | 0,1 | Uzbekistan AL        |
| <b>Bundesrepublik Jugoslawien</b> |          |     |                      |
| DC10-30                           | YU-AMB   | 1,1 | JAT                  |
| DC9-32                            | YU-AJI   | 0,2 | JAT                  |
| DC9-32                            | YU-AJL   | 0,2 | JAT                  |
| <b><u>Restliche Welt</u></b>      |          |     |                      |
| <b>China</b>                      |          |     |                      |
| B747-200 Frachter                 | B 2446   | 3,4 | Air China            |
| B747-200 Frachter                 | B 2448   | 3,4 | Air China            |
| B747-200 Frachter                 | B 2450   | 3,4 | Air China            |
| B747-200 Frachter                 | B 2462   | 3,4 | Air China            |
| <b>Iran</b>                       |          |     |                      |
| B747-200                          | EP-IAG   | 0,6 | Iran Air             |

|                   |        |     |                |
|-------------------|--------|-----|----------------|
| B747-200          | EP-IAH | 0,6 | Iran Air       |
| <b>Indien</b>     |        |     |                |
| B747-200          | VT-EDU | 0,8 | Air India      |
| B747-200          | VT-EFU | 0,8 | Air India      |
| B747-200          | VT-EGA | 0,8 | Air India      |
| B747-200          | VT-EGB | 0,8 | Air India      |
| B747-200          | VT-EGC | 0,8 | Air India      |
| <b>Kuwait</b>     |        |     |                |
| B747-200          | 9K-ADB | 0,7 | Kuwait Airways |
| <b>Malaysia</b>   |        |     |                |
| B747-300 Frachter | 9M-MHK | 4,4 | Malaysia AL    |
| <b>Pakistan</b>   |        |     |                |
| B747-200          | AP-AYV | ?   | PIA            |
| B747-200          | AP-AYW | ?   | PIA            |
| B747-200          | AP-BAK | 2,3 | PIA            |
| B747-200          | AP-BAT | 2,3 | PIA            |
| B747-200          | AP-BCL | ?   | PIA            |
| B747-200          | AP-BCM | ?   | PIA            |
| B747-200          | AP-BCN | ?   | PIA            |
| B747-200          | AP-BCO | ?   | PIA            |
| B747-300          | AP-BFU | ?   | PIA            |
| B747-300          | AP-BFV | ?   | PIA            |
| B747-300          | AP-BFW | ?   | PIA            |
| B747-300          | AP-BFY | ?   | PIA            |

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

**Politikbereich(e): Luftverkehr**

**Tätigkeit(en):**

**TITEL DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS: RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER REGELN UND VERFAHREN FÜR LÄRMBEDINGTE BETRIEBSBESCHRÄNKUNGEN AUF FLUGHÄFEN DER GEMEINSCHAFT**

### 1. HAUSHALTSLINIE(N) (NUMMER UND BEZEICHNUNG)

Titel B2-7 „Verkehr“, Haushaltlinie:

B2-704 A „Maßnahmen zur Entwicklung, Bewertung und Förderung einer nachhaltigen Verkehrspolitik – Verwaltungsausgaben“ für Unterstützungsausgaben

### 2. ALLGEMEINE ZAHLENANGABEN

#### 2.1. Gesamtmittelausstattung der Maßnahme (Teil B): Mio. € (VE)

#### 2.2. Laufzeit:

2002 bis 2006. Dies entspricht der Zeit zwischen dem Inkrafttreten der Richtlinie und dem Termin, bis zu dem die Kommission ihren Bericht über die Anwendung der Richtlinie vorzulegen hat. Zur Ausarbeitung dieses Berichts dürften 2 Sachverständigensitzungen notwendig sein.

#### 2.3. Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben

- (a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) (vgl. Ziffer 6.1.1.)

in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

|                              | Jahr<br>2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007-<br>2011 | Insgesamt |
|------------------------------|--------------|------|------|------|------|---------------|-----------|
| Verpflichtungsermächtigungen |              |      |      |      |      |               | 0         |
| Zahlungsermächtigungen       |              |      |      |      |      |               | 0         |

- (b) Technische und administrative Hilfe und Unterstützungsausgaben (vgl. Ziffer 6.1.2.)

|                              |   |   |   |       |       |   |       |
|------------------------------|---|---|---|-------|-------|---|-------|
| Verpflichtungsermächtigungen | 0 | 0 | 0 | 0,016 | 0,016 | 0 | 0,032 |
| Zahlungsermächtigungen       | 0 | 0 | 0 | 0,016 | 0,016 | 0 | 0,032 |

|                               |   |   |   |       |       |   |       |
|-------------------------------|---|---|---|-------|-------|---|-------|
| Zwischensumme a+b             |   |   |   |       |       |   |       |
| Verpflichtungs-ermächtigungen | 0 | 0 | 0 | 0,016 | 0,016 | 0 | 0,032 |
| Zahlungs-ermächtigungen       | 0 | 0 | 0 | 0,016 | 0,016 | 0 | 0,032 |

(c) Finanzielle Auswirkungen der Humanressourcen insgesamt und sonstige Verwaltungskosten  
(vgl. Ziffer 7.2 und 7.3)

|   |       |       |       |       |       |   |       |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|---|-------|
| Verpflichtungs-ermächtigungen / Zahlungs-ermächtigungen | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0 | 0,036 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|---|-------|

|                               |       |       |       |       |       |   |       |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|---|-------|
| a+b+c insgesamt               |       |       |       |       |       |   |       |
| Verpflichtungs-ermächtigungen | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,052 | 0,052 | 0 | 0,212 |
| Zahlungs-ermächtigungen       | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,052 | 0,052 | 0 | 0,212 |

#### 2.4. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau

- Der vorgeschlagene Rechtsakt ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der vorgeschlagene Rechtsakt erfordert eine Änderung der entsprechenden Haushaltslinie in der Finanziellen Vorausschau.
- Der vorgeschlagene Rechtsakt kann die Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung erforderlich machen.

#### 2.5. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen:<sup>1</sup>

- Keinerlei finanzielle Auswirkungen (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung der Maßnahme).

ODER

- Folgende finanzielle Auswirkungen:

(in Mio. € bis zur 3. Dezimalstelle)

|                |           |                                  |                            |       |       |       |       |       |
|----------------|-----------|----------------------------------|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                |           | vor der Richtlinie<br>[Jahr n-1] | nach Erlass der Richtlinie |       |       |       |       |       |
| Haushaltslinie | Einnahmen |                                  | [Jahr n]                   | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] |

<sup>1</sup> Weitere Informationen sind den beigelegten Erläuterungen zu entnehmen.

|  |                           |   |  |  |  |  |  |
|--|---------------------------|---|--|--|--|--|--|
|  | a) Einnahmen nominal      |   |  |  |  |  |  |
|  | b) Änderung der Einnahmen | Δ |  |  |  |  |  |

### 3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

| Art der Ausgaben |      | Neu  | EFTA-Beteiligung | Beteiligung von Beitrittsländern | Rubrik der finanziellen Vorausschau |
|------------------|------|------|------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| NOA              | Diff | NEIN | NEIN             | NEIN                             | Nr. [3]                             |

### 4. RECHTSGRUNDLAGE

*Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, Artikel 80 Absatz 2*

### 5. BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG

#### 5.1. Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft<sup>2</sup>

##### 5.1.1. Ziele

Sicherstellung eines harmonisierten Konzepts für Maßnahmen zur Lärminderung in der Umgebung von Flughäfen der Gemeinschaft. Dies erfordert die Anhörung des nach Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 eingesetzten Ausschusses bei allen Fragen bezüglich der Richtlinienanwendung, insbesondere bei Maßnahmen, die zu Wettbewerbsverzerrungen führen könnten, gehört werden kann.

##### 5.1.2. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ex-ante-Bewertung

entfällt

##### 5.1.3. Nach der Ex-post-Bewertung getroffene Maßnahmen

entfällt

#### 5.2. Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts

Bei Erlass seiner Verordnung (EG) 925/1999 hat der Rat unterstrichen, dass die Kommission ihre Konsultationen mit den Vereinigten Staaten im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) fortsetzen muss, um eine internationale Übereinkunft über Regeln für den schrittweise Abzug der lautesten Luftfahrzeuge von Flughäfen der Gemeinschaft mit Lärmproblemen zu erreichen. Auf der 33. ICAO-Versammlung (September/Oktober 2001) wurde eine weltweite Übereinkunft über Umweltfragen, insbesondere über den Lärmschutz in der Umgebung von Flughäfen, erzielt. Mit der Richtlinie wird diese ICAO-

<sup>2</sup> Weitere Informationen sind den beigelegten Erläuterungen zu entnehmen.

Entschließung auf Gemeinschaftsebene umgesetzt, so dass Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.

### 5.3. Durchführungsmodalitäten

Die Kommission verwaltet die zur Erreichung der Richtlinienziele getroffenen Maßnahmen. Zu diesem Zweck

- prüft sie die Wirksamkeit der Rechtsvorschrift (Sachverständigensitzungen),
- arbeitet sie mit dem beratenden Ausschuss (Artikel 12 der Richtlinie) zusammen.

## 6. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

### 6.1. Finanzielle Gesamtbelastung für Teil B des Haushalts (während des gesamten Planungszeitraums)

#### 6.1.1. Finanzielle Intervention

VE (in Mio. € bis zur 3. Dezimalstelle)

| Aufschlüsselung  | [Jahr n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] und Folgejahre | Insgesamt |
|------------------|----------|-------|-------|-------|-------|----------------------|-----------|
| Maßnahme 1:      |          |       |       |       |       |                      |           |
| Maßnahme 2       |          |       |       |       |       |                      |           |
| usw.             |          |       |       |       |       |                      |           |
| <b>INSGESAMT</b> |          |       |       |       |       |                      |           |

#### 6.1.2. Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben (Verpflichtungsermächtigungen)

|  | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007-2011 | Insgesamt |
|--|------|------|------|------|------|-----------|-----------|
| 1) Technische und administrative Hilfe   |      |      |      |      |      |           |           |
| a) Büros für technische Hilfe (BTH)  |      |      |      |      |      |           |           |
| b) Sonstige technische und administrative Hilfe:<br>- intra muros:<br>- extra muros:<br><i>davon für Aufbau und Wartung rechnergestützter Verwaltungssysteme</i> |      |      |      |      |      |           |           |
| Zwischensumme 1  |      |      |      |      |      |           |           |
| 2) Unterstützungsausgaben  |      |      |      |      |      |           |           |

|                                       |   |   |   |       |       |   |       |
|---------------------------------------|---|---|---|-------|-------|---|-------|
| a) Studien                            |   |   |   |       |       |   |       |
| b) Sachverständigen-sitzungen         | 0 | 0 | 0 | 0,016 | 0,016 | 0 | 0,032 |
| c) Information und Veröffentlichungen |   |   |   |       |       |   |       |
| Zwischensumme 2                       | 0 | 0 | 0 | 0,016 | 0,016 | 0 | 0,032 |
| <b>INSGESAMT</b>                      | 0 | 0 | 0 | 0,016 | 0,016 | 0 | 0,032 |

## 6.2. Berechnung der Kosten für jede zu Lasten von Teil B vorgesehene Einzelmaßnahme (während des gesamten Planungszeitraums)<sup>3</sup>

VE (in Mio. € bis zur 3. Dezimalstelle)

| Aufschlüsselung                | Art der Leistung (Projekte, Dossiers) | Zahl der Leistungen (insg. für die Jahre 1...n) | Durchschnittl. Kosten pro Einheit                                   | Gesamtkosten (insg. für die Jahre 1...n) |
|--------------------------------|---------------------------------------|---|---|--|
|                                | 1                                     | 2   | 3   | 4=(2X3)                                  |
| <u>Maßnahme 1:</u>             |                                       |   |   |  |
| <u>Sachverständigensitzung</u> | Sitzung (20 Sachverständige)          | 2 (Sitzung im Jahr 2005 und 2006)               | 0,016 (800 pro Sachverständiger = 650 Fahrtkosten und 150 Tagelohn) | 0,032                                    |
| GESAMTKOSTEN                   |                                       |   |   | 0,032                                    |

## 7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGS-AUSGABEN

### 7.1. Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

| Art der Mitarbeiter              |   | Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene und/oder zusätzliche Mitarbeiter |                               | Insgesamt | Beschreibung der Aufgaben, die bei Durchführung der Maßnahme anfallen   |
|----------------------------------|---|--|-------------------------------|-----------|---|
|                                  |   | Zahl der Dauerplanstellen  | Zahl der Planstellen auf Zeit |           |   |
| Beamte oder Bedienstete auf Zeit | A | 0,15 Mannjahre   |                               | 0,15      | Vor- und Nachbereitung von Sitzungen der Sachverständigen und des beratenden Ausschusses<br><br><i>Bei Bedarf kann eine ausführlichere Aufgabenbeschreibung beigelegt werden.</i> |
|                                  | B |  |                               |           |   |
|                                  | C |  |                               |           |   |

<sup>3</sup> Weitere Informationen sind den beigelegten Erläuterungen zu entnehmen.

|           |      |  |      |
|-----------|------|--|------|
| Sonstige  |      |  |      |
| Insgesamt | 0,15 |  | 0,15 |

## 7.2. Finanzielle Gesamtbelastung durch die Humanressourcen

| Art der Humanressourcen                 | Betrag (in €) | Berechnungsweise*          |
|---|---------------|----------------------------|
| Beamte<br>Bedienstete auf Zeit          | 16 200        | 0,15 Mannjahre x 108 000 € |
| Sonstige<br>(Angabe der Haushaltslinie) |               |                            |
| Insgesamt                               | 16 200        |                            |

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

## 7.3. Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

| Haushaltslinie<br>(Nummer und Bezeichnung)                              | Beträge (in €) | Berechnungsweise  |
|---|----------------|---|
| <b>Gesamtmittelausstattung (Titel A-7)</b>                              |                |   |
| A-701 – Dienstreisen  | -              | -   |
| A-7030 – Sitzungen  | -              | -   |
| A-7031 – Obligatorische Ausschüsse <sup>1</sup><br>Beratender Ausschuss | 19 500         | 2 Sitzungen im Jahr x 15 Sachverständige x 650 €/Sachverständiger |
| A-7032 – Nichtobligatorische Ausschüsse <sup>1</sup>                    |                |   |
| A-7040 – Konferenzen  |                |   |
| A-705 – Untersuchungen und Konsultationen                               |                |   |
| Sonstige Ausgaben (im Einzelnen anzugeben)                              |                |   |
| <b>Informationssysteme (A-5001/A-4300)</b>                              |                |   |
| <b>Andere Ausgaben – Teil A</b> (im Einzelnen anzugeben)                |                |   |
| Insgesamt   | 19 500         |   |

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

<sup>1</sup> Angabe von Kategorie und Gruppe des Ausschusses

|      |                                       |          |
|------|---------------------------------------|----------|
| I.   | Jährlicher Gesamtbetrag (7.2. + 7.3.) | 35700 €  |
| II.  | Dauer der Maßnahme                    | 5 Jahre  |
| III. | Gesamtkosten der Maßnahme (I x II)    | 178500 € |

## 8. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

### 8.1. Überwachung

In Artikel 12 ist die Rolle des Ausschusses im Zusammenhang mit der Richtlinienanwendung festgelegt. Laut Artikel 13 ist die Kommission verpflichtet, spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie Bericht zu erstatten.

## **8.2. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertung**

Spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie hat die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat ihren Bericht über die Anwendung der Richtlinie - gegebenenfalls mit Vorschlägen für ihre Überarbeitung - vorzulegen. Dieser Bericht wird in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten verfasst.

## **9. BETRUGSBEKÄMPFUNGMASSNAHMEN**

Bevor die Kommission bei Sitzungen der Sachverständigen oder des beratenden Ausschusses Fahr- und Tagegelder zahlt, nimmt sie alle notwendigen Prüfungen vor.

## FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

### AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

**TITEL DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE: RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN  
PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER REGELN UND VERFAHREN FÜR  
LÄRMBEDINGTE BETRIEBSBESCHRÄNKUNGEN AUF FLUGHÄFEN DER  
GEMEINSCHAFT**

**DOKUMENTENUMMER:**

KOM (2001) 695

**RICHTLINIENVORSCHLAG**

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtige Ziele

Ein Rechtsakt der Gemeinschaft, durch den die international vereinbarte ICAO-Entscheidung A33/7 umgesetzt wird, gewährleistet ein harmonisiertes Vorgehen beim Lärmschutz und bei Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, das wiederum dazu beiträgt, den Umweltschutz beim Flugverkehr in der Gemeinschaft zu erhöhen und besser abzusehende Arbeitsbedingungen für die Luftfahrtunternehmen zu schaffen. In einem liberalisierten Luftverkehrsmarkt ist es wichtig, dass Störungen durch ein allzu unterschiedliches Vorgehen bei Beschränkungen auf Flughäfen vermieden werden. Daher ist es eines der Hauptziele der vorgeschlagenen Richtlinie, dass bei gleichen Lärmproblemen auf unterschiedlichen Flughäfen die gleiche Lösung angewandt wird.

**AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN**

2. Betroffene

– Branchen

Unter die vorgeschlagene Richtlinie fallen vor allem Flughäfen mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen und Lärmproblemen sowie Luftfahrtunternehmen, die auf einem solchen Flughafen arbeiten.

– Unternehmensgröße (Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)

Da Flughäfen mit höchstens 50 000 Flugbewegungen im Jahr nicht unter diese Richtlinie fallen, ist der Anteil kleiner und mittlerer Unternehmen unbedeutend.

– Besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben

keine

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Die zuständige Behörde hat sicherzustellen, dass auf einem unter die Richtlinie fallenden Flughafen mit einem Lärmproblem ein ausgewogener Ansatz gewählt wird, wenn Maßnahmen zur Behebung des Lärmproblems ins Auge gefasst werden. Die Luftfahrtunternehmen können verpflichtet werden, ihre nur knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeuge nach und nach von etlichen Flughäfen abzuziehen.

4. Voraussichtliche wirtschaftlichen Folgen der Richtlinie

– Beschäftigungslage

keine

– Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen

keine

– Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Sie wird für Flughäfen, bei denen ein Lärmproblem festgestellt wurde, einen Anreiz zum Einsatz leiser Luftfahrzeuge schaffen.

5. Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen usw.)

Um den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren, wird die vorgeschlagene Richtlinie nicht für kleinere Zivilflughäfen, d.h. Flughäfen mit weniger als 50 000 Flugbewegungen im Jahr, gelten.

Der besonderen Lage kleiner und mittlerer Luftfahrtunternehmen kann durch Anwendung des Artikels 6 Absatz 1 Buchstabe b) Rechnung getragen werden, laut dem die Abzugsquote von der Zusammensetzung der Flotte abhängig gemacht werden kann.

## ANHÖRUNG

6. Einrichtungen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen

Während der Ausarbeitung des Richtlinienvorschlags haben die Kommissionsdienststellen mehrere Sitzungen mit folgenden Dachverbänden der verschiedenen Interessengruppen abgehalten: Association of European Airlines (AEA), Airports Council International European Region (ACI Europe), International Air Transport Association (IATA), European Association of Aerospace Industries (AECMA), European Business Association (EBAA), European Express carriers Association (EEA), ERA (European Regional Airlines), International Air Carriers Association (IACA) und European Federation for Transport and Environment (T&E). Die

Interessenvertreter konnten das Konzept, das die Kommissionsdienststellen zur Umsetzung der Entschließung A33/7 der ICAO-Versammlung vorschlugen, im Allgemeinen befürworten.