

Notat til Folketingets Europaudvalg, Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg

Miljøteknologi
J.nr. MST-500-00121
Ref. lwj, jojok
Den 11. november 2010

Afgivelse af indlæg i præjudiciel sag C-120/10, om fortolkning af direktiv 2002/30/EF (støjrelaterede driftsrestriktioner i lufthavne).

Baggrund

En belgisk domstol (Conseil d'Etat) har forelagt Domstolen fire spørgsmål med henblik på at få afklaret, om Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne er til hinder for, at der kan fastsættes eller opretholdes krav til fly om overholdelse af støjgrænser målt på jordniveau, ved overflyvning af områder i nærheden af en lufthavn.

Direktiv 2002/30/EF er en del af EU's samlede indsats mod støj fra fly og EU's generelle støjpolitik. Direktivet har dels til formål at medvirke til at begrænse flystøj ved lufthavne og opnå specifikke støjdempningsmål, dels at skabe en ramme, der opfylder det indre markeds krav. Direktivet indfører krav om en afbalanceret strategi for behandling af støjproblemer i lufthavne, jf. art. 4, stk. 1. Det indfører desuden krav om en særlig vurderingsprocedure ved indførelse eller revision af driftsrestriktioner, jf. art. 5.

Der er stillet spørgsmål vedrørende definitionen af driftsrestriktioner i art. 2, litra e, samt om, hvorvidt art. 4, stk. 4, og art. 6, stk. 2, i direktivet er til hinder for krav om overholdelse af støjgrænser som nævnt ovenfor. Art. 4, stk. 4, fastsætter, at performance-baserede driftsrestriktioner skal være baseret på flyets støjniveau som fastlagt gennem en særlig certificeringsmetode. Art. 6, stk. 2, omhandler udfasning af visse typer af fly i bylufthavne.

Baggrunden for sagerne er gentagne overtrædelser af støjgrænser ved Bruxelles lufthavn.

Danmark har ikke afgivet skriftligt indlæg i sagen.

Af andre medlemsstater har alene Frankrig afgivet indlæg. Frankrig mener, at art. 4, stk. 4, er til hinder for indførelse af krav som omhandlet i sagen.

Kommissionen mener ikke, at krav af denne art er en driftsrestriktion, og mener ikke at direktivet er til hinder for sådanne krav, forudsat at de er led i en afbalanceret strategi.

Den danske interesse i sagen

I Danmark er lufthavne godkendelsespligtige efter miljøbeskyttelsesloven. Miljømyndighederne fastsætter i samarbejde med lufthavnen og luftfartsmyndighederne bestemmelser, der sikrer mod støjproblemer. Miljøgodkendelsen har regler om støjudsendelsen fra lufthavnen både i gennemsnit

over en eller flere måneder og for støjens maksimalværdi. Der kan være driftsrestriktioner i form af begrænsning for flyvning med visse typer af fly i støjfølsomme perioder, begrænsning for motorafprøvning osv. Det er lufthavnens ansvar at overholde reglerne.

Luffartsmyndighederne fastlægger i overensstemmelse med miljøgodkendelsen støjbegrænsende foranstaltninger for et antal lufthavne, der sikrer mod støjproblemer og medvirker til, at miljøgodkendelsen kan overholdes. Foranstaltningerne beskriver ind- og udflyvning, og kan også indeholde grænser for støjens maksimalværdi. De støjbegrænsende foranstaltninger skal overholdes af ethvert fly, og overtrædelse kan straffes.

I tilknytning til miljøgodkendelse af lufthavne drages der de nødvendige konsekvenser for den fysiske planlægning, således at det sikres, at de støjbelastede områder omkring en lufthavn ikke fremover benyttes til boliger og tilsvarende.

I Danmark er i øjeblikket kun Københavns lufthavn, Kastrup, omfattet af direktiv 2002/30, men det kan ikke udelukkes, at andre danske lufthavne senere kan blive omfattet, hvis deres trafik øges.

Det er den danske vurdering, at direktiv 2002/30/EF ikke skal fortolkes således, at det er til hinder for at opretholde og om nødvendigt revidere eller indføre sådanne bestemmelser både i miljøgodkendelse af danske lufthavne og i støjbegrænsende foranstaltninger for de pågældende lufthavne, så længe det sker efter en afbalanceret strategi.

Hvad enten sådanne krav er omfattet af driftsrestriktionsbegrebet i direktiv 2002/30 eller ej, er der intet i direktivet, som vurderes at være til hinder for en støjgrænse målt ved jorden, som fly skal overholde ved overflyvning.

Særligt vurderes det, at artikel 4, stk. 4, i direktivet ikke er til hinder for, at der inden for rammerne af en afbalanceret strategi fastlægges driftsrestriktioner, der ikke er "performance-baserede", og som derfor ikke behøver bygge på klassifikationen af flytyper, som nævnt i bestemmelsen. Artikel 6 omhandler alene udfasning af visse flytyper, og regulerer efter dansk opfattelse heller ikke spørgsmålet.

Det eneste krav, som direktivet indebærer, er derfor, at krav skal være baseret på en afbalanceret strategi, og at vurderingsproceduren i art. 5 skal følges ved indførelse og (væsentlige) ændringer af driftsrestriktioner.

Det vurderes, at muligheden for at fastsætte støjgrænser som omhandlet i sagen er et væsentligt element i en effektiv og afbalanceret indsats mod støj fra lufthavne, og at det derfor også er et væsentligt element i opfyldelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49 om vurdering og styring af ekstern støj for så vidt angår lufthavne.

Regeringen har derfor besluttet at afgive mundtligt indlæg i sagen og gøre ovenstående synspunkter gældende.