

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Festlegung
eines Gemeinschaftsrahmens für die Lärmeinstufung ziviler Unterschallluftfahrzeuge zur
Berechnung von Lärmentgelten

KOM(2001) 74 endg.; Ratsdok. 5119/02

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 23. Januar 2002 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 21. Dezember 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 275/91 = AE-Nr. 911217,
Drucksache 726/96 = AE-Nr. 963092,
Drucksache 514/97 = AE-Nr. 972170,
Drucksache 17/00 = AE-Nr. 000050,
Drucksache 528/00 = AE-Nr. 002420 und
Drucksache 9/02

BEGRÜNDUNG

1. EINFÜHRUNG

1. In der Mitteilung der Kommission über den Luftverkehr und die Umwelt (KOM(1999) 640 endg.) wurde unter anderem die Einführung wirtschaftlicher Anreize vorgeschlagen, um die Luftfahrtunternehmen zum Einsatz von Techniken zu bewegen, die die Umweltbeeinträchtigungen durch den Luftverkehr mindern. Dies entspricht der allgemeinen Linie der Mitteilung, „die Besten zu belohnen und die Schlechtesten zu bestrafen“. Dieser Ansatz wurde vom Rat und dem Europäischen Parlament gutgeheißen.

2. Eine Möglichkeit zur Schaffung wirtschaftlicher Anreize für Luftfahrtunternehmen ist die Differenzierung der Flughafenentgelte nach der Lärmbelastung, die von dem jeweiligen Luftfahrzeug verursacht wird.

Der Fluglärm wird bei einigen Entgeltregelungen von Flughäfen in der Gemeinschaft bereits berücksichtigt, wobei insbesondere anhand der Lärmwerte des Luftfahrzeugs differenziert wird. Die Kriterien zur Differenzierung der Entgelte und zur Quantifizierung der Lärmbelastung als Umweltkosten unterscheiden sich jedoch von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat, zuweilen auch von Flughafen zu Flughafen, erheblich. Dies beeinträchtigt die reibungslose Funktion des Luftverkehrsmarkts. Außerdem ist die Differenzierung gemeinschaftsweit gesehen oft nicht widerspruchsfrei, und auch ein Vergleich der Regelungen untereinander ist nicht immer möglich.

3. Da auf Grund der Richtlinie 92/14/EWG des Rates¹ ab April 2002 die Luftfahrzeugflotte ganz aus Fluggerät nach Kapitel 3 bestehen wird, empfiehlt es sich jetzt, gemäß dem in der Mitteilung „Luftverkehr und Umwelt“ dargelegten Aktionsplan einen Rechtsrahmen für gemeinsame Kriterien zur Lärmeinstufung von Luftfahrzeugen des Kapitels 3 zu schaffen. Die jetzige Initiative baut auf der Empfehlung der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) zu Lärmentgelten auf, die von den Leitern der Abteilungen für Zivilluftfahrt der ECAC-Mitglieder auf der 24. ECAC-Dreijahrestagung am 29. Juni 2000 gutgeheißen wurde, und soll eine gemeinschaftsweite Regelung schaffen. Damit sollte die Verbreitung von Lärmentgeltregelungen, denen unterschiedliche Einstufungen zugrunde liegen, vermieden werden können. Die Einführung eines gemeinsamen Systems sollte auch der Transparenz, der Gleichbehandlung und der Kalkulierbarkeit der Lärmkomponente bei den Flughafenentgelten dienen.

2. GELTENDER RAHMEN FÜR FLUGHAFENENTGELTE

4. Die Flughafenentgeltregelungen in der Gemeinschaft sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. Es kann auch unterschiedliche Regelungen innerhalb eines Mitgliedstaats geben. In 8 Mitgliedstaaten² umfasst die Entgeltregelung eine Umweltkomponente, beispielsweise ein besonderes Lärmentgelt oder einen

¹ 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.

² Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich, Schweden, Vereinigtes Königreich.

Landeentgeltbestandteil, der von der Lärmbelastung durch das Luftfahrzeug abhängt. Auf vielen Flughäfen, die zur Zeit lärmbezogene Flughafenentgelte erheben, unterscheidet die Entgeltregelung nur zwischen Luftfahrzeugen des Kapitels 2 und des Kapitels 3 gemäß der Definition von Anhang 16 Band 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt. Andere Flughäfen wenden Entgeltregelungen an, nach denen Luftfahrzeuge in eine größere Zahl von Lärmgruppen eingestuft werden als nur Kapitel 2 und Kapitel 3 und in denen entweder Daten des Lärmzeugnisses oder Flugbetriebsgeräuschwerte verwendet werden.

5. Die Kommission hat sich des Themas der zurzeit mangelnden Harmonisierung bei Flughafenentgeltregelungen im Allgemeinen angenommen und am 23. April 1997 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Flughafengebühren³ vorgelegt. Ziel war die Schaffung eines gemeinsamen Rahmens, mit dem die gerechte Behandlung der Nutzer sichergestellt wird. Damit würde es den Flughäfen auch ermöglicht, die Anwendung des Entgeltsystems so anzupassen, dass es Umwelterwägungen Rechnung trägt. Der Vorschlag umfasste drei von der ICAO festgelegte Grundsätze⁴ für jede Art von Entgeltsystemen: Nichtdiskriminierung zwischen gleichwertigen Diensten, Kostenbezug und Transparenz. Bezüglich der Umweltkomponente ließ der Vorschlag die Differenzierung der Flughafenentgelte auf der Basis der luftverkehrsbedingten Umweltkosten zu, sofern diese Differenzierung aufkommensneutral ist und in transparenter und nichtdiskriminierender Weise angewendet wird. Der Vorschlag enthielt jedoch keine Leitlinien zu den Kriterien, die für diese Differenzierung gelten sollten. Bislang war es nicht möglich, im Rat einen gemeinsamen Standpunkt zu diesem Vorschlag zu erzielen.
6. Der vorliegende Richtlinienvorschlag nimmt sich dieses Mangels an und gibt einen gemeinsamen Rahmen für die Lärmeinstufung von Luftfahrzeugen vor. Der Rahmen kann als sinnvolle Ergänzung der vorgeschlagenen Richtlinie über Flughafengebühren dienen, aber auch für sich allein gelten, da die Einführung eines gemeinsamen Rahmens die Konvergenz, Transparenz und Kalkulierbarkeit der Lärmkomponente von Entgeltregelungen erhöhen würde.

3. MERKMALE EINES GEMEINSAMEN RAHMENS

Technische Merkmale

7. Um den Mängeln der zurzeit geltenden Lärmentgeltregelungen abzuhelpfen, hat die ECAC-Sachverständigengruppe für die Minderung von Umweltbeeinträchtigungen durch den Luftverkehr (ANCAT) eine technische Untergruppe zur Lärmeinstufung von Verkehrsflugzeugen (TANC) eingesetzt. In der Untergruppe wurden gemeinsame Kriterien für eine Entgeltregelung erarbeitet, die einen Anreiz für den Einsatz leiserer Luftfahrzeuge bietet. Die technischen Kriterien im vorliegenden Vorschlag beruhen auf den Arbeiten der TANC-Untergruppe. Dieser Gruppe gehörten Sachverständige einer Vielzahl von Bereichen an.

³ KOM(1997) 154 endg., ABl. C 257 vom 22.8.1997, S. 2, geändert durch ABl. C 319 vom 16.10.1998, S. 4.

⁴ ICAO-Dok. 9082/5, Statements by the Council to contracting states on charges for airports and air navigation services (Erklärungen des Rates gegenüber den Vertragsstaaten zu Flughafen- und Flugsicherungsentgelten), 5. Ausgabe, 1997.

8. Der vorgeschlagene gemeinsame Rahmen für die Berechnung der Lärmentgelte fußt auf den folgenden allgemeinen Prinzipien:

- Gemäß den etablierten ICAO-Grundsätzen sollte die gemeinsame Lärmeinstufung von Luftfahrzeugen transparent und kostenbezogen sein. Außerdem wird empfohlen, die nach den ICAO-Grundsätzen für Flughafenentgelte zulässige Differenzierung der Entgelte so zu gestalten, dass sie grundsätzlich aufkommensneutral ist. Die Entgeltzuschläge und -abschläge („negative Entgelte“) sollten somit insgesamt die Kosten der Erbringung der Dienstleistung nicht überschreiten. Umweltbezogene Entgelte, die mit dem ausdrücklichen Zweck erhoben werden, Maßnahmen zur Minderung der Umweltauswirkungen in der Nähe des betreffenden Flughafens zu finanzieren, z.B. Maßnahmen zur Schalldämmung, sind jedoch mit den bestehenden ICAO-Entgeltgrundsätzen vereinbar. In diesem Zusammenhang heißt es im ICAO-Dok. 9082, dass lärmbezogene Entgelte nur auf Flughäfen erhoben werden sollten, bei denen Lärmprobleme bestehen, und so angelegt sein sollten, dass nur die Kosten der Minderung oder Vermeidung der Lärmprobleme gedeckt werden (*„noise related charges should be levied only at airports experiencing noise problems and should be designed to recover no more than the costs applied to their alleviation or prevention“*).
- Die gemeinsame Lärmeinstufung von Luftfahrzeugen dient ausschließlich der Entgeltberechnung.
- Die vorgeschlagene Einstufung erfolgt auf Grund der absoluten Lärmwerte des jeweiligen Luftfahrzeugs, die zum Zweck der Erteilung eines Lärmzeugnisses gemessen wurden. Die bescheinigten Werte in EPNdB⁵ wurden von allen verfügbaren Werten als die bestgeeignetsten und konsistentesten Werte angesehen, die den Beitrag des einzelnen Luftfahrzeugs zu der Lärmbelastung an Flughäfen widerspiegeln. Der Lärmpegel beim Anflug (Symbol *La*) ist der bescheinigte Wert am Anflugmesspunkt gemäß der Definition des Anhangs 16. Der Lärmpegel beim Abflug (Symbol *Ld*) ist das arithmetische Mittel der bescheinigten Werte an den seitlichen und Überflugmesspunkten gemäß der Definition des Anhangs 16. Das ICAO-Dok. 9082 bezieht sich ausdrücklich auf den Anhang 16, wenn dort ausgeführt wird, dass alle lärmbezogenen Entgelte an die Landeentgelte geknüpft werden sollten, beispielsweise durch Aufschläge oder Abschläge, und hinsichtlich der Lärmwerte von Luftfahrzeugen die Vorschriften des Anhangs 16 für das Lärmzeugnis zu berücksichtigen sind (*„any noise related charges should be associated with the landing fee, possibly by means of surcharges or rebates, and should take into account the noise certification provisions of Annex 16 in respect of aircraft noise levels“*).
- Das vorgeschlagene Einstufungssystem sollte dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zwischen Lärmentgelten und Lärmbelastung entsprechen. Dies lässt sich am besten durch Verwendung des Schallenergiepegels erreichen, der gleich dem Antilogarithmus des Lärmpegels in Dezibel ist. Gerechtfertigt wird dies durch die Tatsache, dass die externen Kosten bei Lärmpegeln, wie sie

⁵

Maßeinheit in Dezibel für den effektiv empfundenen Lärmpegel (Effective Perceived Noise), d.h. den Wert des empfundenen Lärmpegels nach Berücksichtigung von Frequenz und Einwirkungsdauer des Geräuschs.

für lärmbelastete Flughäfen typisch sind, nicht dem Lärmpegel in Dezibel, sondern eher dem Schallenergiepegel proportional sind. Diese Kosten steigen wesentlich stärker als der Lärmpegel in Dezibel: Ein Anstieg um 3 Dezibel bedeutet eine Verdoppelung der Kosten.

- Das höchste Lärmentgelt sollte nicht mehr als das Zwanzigfache des niedrigsten Lärmentgelts betragen. Dies entspricht einem Unterschied von 13 Dezibel, was als ausreichend gilt, um die umweltbezogene Wirksamkeit der Lärmentgeltregelung zu gewährleisten.
 - Die technischen Arbeiten wurden zwar auf der Grundlage der geltenden Bescheinigungsdaten von Kapitel 3 des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen durchgeführt, doch würde der gemeinsame Rahmen auch nach Einführung eines neuen ICAO-Lärmstandards gültig bleiben, solange die Bescheinigungsverfahren des Anhangs 16 nicht geändert werden.
 - Die gemeinsame Einstufung sollte so flexibel sein, dass die Berücksichtigung flughafenspezifischer Elemente, etwa der Zusammensetzung der Flotte an einem bestimmten Flughafen, der Lärmentgelteinheit bei Abflug oder Anflug, der Lärmschwelle bei Abflug und Anflug und des Bezugszeitraums, für den die Lärmentgelteinheit gilt (z.B. 24 Stunden, Nacht, Tag), möglich ist.
9. Der vorgeschlagenen gemeinsamen Einstufung von Luftfahrzeugen liegt das Prinzip zugrunde, dass ein Luftfahrzeugbetreiber einen angemessenen Preis zahlen sollte, der der verursachten Lärmbelastung proportional ist, unabhängig von der Masse des Luftfahrzeugs oder der Art des durchgeführten Luftverkehrsdienstes. Zusätzliche Daten, die die „spezifische Lärmemission“ (d.h. die Lärmemission je Fluggast oder Tonne Fracht) widerspiegeln, könnten die Luftfahrzeugeinstufung jedoch sinnvoll ergänzen. Solche Daten würden es ermöglichen, die Umweltvorteile größerer Luftfahrzeuge zu verdeutlichen, auch wenn diese Luftfahrzeuge absolut gesehen lauter sind als kleineres Fluggerät. Der Vorschlag enthält deshalb eine fakultative Bestimmung zur Information der Öffentlichkeit über die spezifische Lärmemission größerer Luftfahrzeuge.
4. **SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT: BEGRÜNDUNG UND ZUSÄTZLICHER NUTZEN**
10. Bei der Erarbeitung ihres Vorschlags hat die Kommission auch dessen Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit geprüft.
11. Ziel des Vorschlags ist es, die Umweltwirksamkeit von Lärmentgelten zu erhöhen, indem ein gemeinsamer Rahmen für die Berechnung der Lärmentgelte einzelner Luftfahrzeuge eingeführt wird. Der gemeinsame Rahmen soll die verschiedenen Regelungen zur Luftfahrzeugeinstufung ersetzen, die zur Zeit auf Flughäfen der Gemeinschaft bei der Berechnung von Lärmentgelten angewandt werden. Diese Regelungen tragen nicht immer der relativen Lärmbelastung der Flughafenrainer Rechnung und wurden wegen fehlender Transparenz und Kalkulierbarkeit kritisiert. Ein harmonisierter Ansatz, der die relative Lärmbelastung durch verschiedene Luftfahrzeuge besser berücksichtigt, wird zur Minderung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs in der Gemeinschaft beitragen. In einem liberalisierten Luftverkehrsmarkt müssen Verzerrungen aufgrund einer unterschiedlichen

Behandlung derselben Luftfahrzeugmuster an verschiedenen Flughäfen vermieden werden.

12. Außerdem entspricht die vorgeschlagene Maßnahme den allgemeinen Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaftstätigkeiten wie dem Luftverkehr sowie zur Verbesserung der Umweltqualität durch die Einbeziehung der Erfordernisse des Umweltschutzes in gemeinsame Politiken wie der Luftverkehrspolitik⁶. Die Ziele der vorgeschlagenen Richtlinie entsprechen ebenso der allgemeinen Zielsetzung der gemeinsamen Verkehrspolitik, die nachhaltige Entwicklung des Verkehrs zu fördern.
13. Angesichts der großen Unterschiede bei den Regelungen für die Lärmeinstufung von Luftfahrzeugen, die zurzeit auf den Flughäfen der Mitgliedstaaten angewendet werden, sind Maßnahmen der Gemeinschaft erforderlich, um einen gemeinsamen Rahmen für diese Regelungen zu schaffen. Die Entscheidung, Lärmentgelte zur Lösung von Lärmproblemen an Flughäfen einzuführen, bleibt jedoch den Mitgliedstaaten überlassen.
14. 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 Maßnahme beschränkt sich auf das Mindestmaß dessen, was nötig ist, um diese Ziele zu erreichen, und geht nicht darüber hinaus. Sie lässt den Mitgliedstaaten ausreichend Spielraum für die Berücksichtigung flughafenspezifischer Parameter, beispielsweise der Höhe der Lärmentgelteinheit, der Zusammensetzung der an einem bestimmten Flughafen betriebenen Flotte und der Bandbreite zwischen dem höchsten und niedrigsten Entgelt.

5. ERGEBNISSE DER KONSULTATION DER MITGLIEDSTAATEN UND INTERESSEGRUPPEN

15. Die fachlichen Bestandteile der vorgeschlagenen Richtlinie wurden im Detail in der TANC-Arbeitsgruppe geprüft. Die ECAC-Sachverständigengruppe ANCAT wurde regelmäßig über den Stand der Arbeiten der TANC-Gruppe informiert und hatte Gelegenheit, weitere Leitlinien für die Fortsetzung dieser Arbeiten vorzugeben. Außer Sachverständigen der ECAC-Mitgliedstaaten waren auch Vertreter von Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und der Luftfahrtindustrie an der TANC-Gruppe beteiligt. Wie erwähnt haben die Leiter der Abteilungen für Zivilluftfahrt der ECAC-Mitgliedstaaten einschließlich der Vertreter der Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Empfehlungen auf der Grundlage der Arbeiten der TANC-Gruppe auf der 24. ECAC-Dreijahrestagung am 29. Juni 2000 gutgeheißen.
16. Außerdem haben die Kommissionsdienststellen die Mitgliedstaaten und Interessengruppen in einer Sachverständigensitzung am 27. Juli 2000 konsultiert. Die Sachverständigen haben ein hohes Maß an Zustimmung zu der vorgeschlagenen Richtlinie geäußert.

⁶

Entsprechend Artikel 2 und 6 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

6. KOSTEN DER UMSETZUNG

17. Da einzusehen ist, dass Flughäfen mit bestehenden Entgeltsystemen Schwierigkeiten hätten, ihre Vorgehensweise unverzüglich zu ändern, ist die Kommission der Auffassung, dass das neue System nur bei neu eingeführten oder geänderten lärmbezogenen Entgeltsystemen ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens angewendet werden müsste. Andere Flughäfen könnten es auf freiwilliger Basis einführen. Um jedoch eine größtmögliche Transparenz der Entgeltsysteme auf den Flughäfen der Gemeinschaft sicherzustellen, wird vorgeschlagen, dass nach einer angemessenen Übergangsfrist alle Flughäfen, auf denen lärmbezogene Entgelte erhoben werden, den neuen Rahmen anzuwenden haben.

Ein solcher schrittweiser Ansatz sollte nicht zu wesentlichen zusätzlichen Kosten führen, da die Entgeltsysteme der Flughäfen ohnehin von Zeit zu Zeit geändert werden. In den meisten Mitgliedstaaten erfordert eine solche Änderung keine Änderung geltender Rechtsvorschriften.

18. Da bei der vorgeschlagenen Differenzierung der Lärmentgelte auf der Grundlage der gemeinsamen Einstufung von Luftfahrzeugen der Grundsatz der Aufkommensneutralität eingehalten wird, wird die Regelung weder zu zusätzlichen Einnahmen der Flughäfen noch zu insgesamt höheren Kosten der Luftfahrtunternehmen führen. Da die Entgelte entsprechend der Lärmentwicklung der Luftfahrzeuge variieren, werden einige Luftfahrtunternehmen, die lauterer Fluggerät einsetzen, proportional mehr zahlen als andere; dies ist jedoch beabsichtigt, um Investitionen in leisere Luftfahrzeuge zu fördern.
19. Da die ICAO demnächst eine Datenbank für Luftfahrzeug-Lärmzeugnisse veröffentlichen wird, wird der erforderliche Zugang zu Lärmzeugnisdaten einzelner Luftfahrzeuge, der für die Luftfahrzeugeinstufung nötig ist, nicht zu wesentlichen zusätzlichen Aufwendungen durch die ausführenden Behörden führen.

7. BESTIMMUNGEN DES VORSCHLAGS

20. Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Richtlinie ist Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag, da mit der Richtlinie eine harmonisierte Berechnungsgrundlage eingeführt werden soll, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft anzuwenden ist, wenn Lärmentgelte zur Minderung der Lärmbelastung erhoben werden. 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: Ziel und Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie. Nach einer Übergangsfrist würde sie für alle Flughäfen gelten, auf denen Lärmentgelte erhoben werden.

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

Artikel 3: Festlegung der einheitlichen Kriterien für die Berechnung des Lärmentgelts, insbesondere der Kriterien zur Charakterisierung des Lärmpegels eines

Luftfahrzeugs bei An- und Abflug sowie zur Beschränkung der Bandbreite von Lärmentgelten.

Artikel 4: Legt die Anwendung in zwei Phasen fest.

Artikel 5: Kannbestimmung zur Ergänzung der Lärmeinstufung durch zusätzliche Informationen über die spezifische Lärmemission.

Artikel 6: Einsetzung eines Regelungsausschusses zur Unterstützung der Kommission, um sicherzustellen, dass die Richtlinie der jeweils neuesten Fassung von Anhang 16 Band 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt entspricht, falls Anhang 16 nach Inkrafttreten der Richtlinie geändert wird.

Artikel 7: Verpflichtet die Kommission zur Vorlage eines Berichts, für den die Anwendung der Richtlinienbestimmungen zu bewerten ist.

Artikel 8 bis 10: Standardartikel, die im Wesentlichen die Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht betreffen.

2001/0308 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Festlegung eines Gemeinschaftsrahmens für die Lärmeinstufung ziviler Unterschallluftfahrzeuge zur Berechnung von Lärmentgelten

(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 Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁷,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁸,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁹,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag¹⁰,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Es entspricht gemäß Artikel 2 und 6 EG-Vertrag der Gemeinschaftspolitik, die Einbeziehung der Erfordernisse des Umweltschutzes in andere Politikfelder, einschließlich der Verkehrspolitik, voranzubringen.
- (2) Eines der Hauptziele der gemeinsamen Verkehrspolitik ist die Förderung der nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs.
- (3) In der Mitteilung der Kommission über den Luftverkehr und die Umwelt¹¹ wurde der Einsatz wirtschaftlicher Anreize zur Minderung der Umweltbeeinträchtigungen durch den Luftverkehr vorgeschlagen.
- (4) Die Richtlinie des Rates über Flughafengebühren¹² sieht die Möglichkeit vor, die Entgelte in Abhängigkeit von der Umweltbelastung zu differenzieren, ohne jedoch Kriterien für eine solche Differenzierung vorzugeben.
- (5) Eine Differenzierung der Lärmentgelte aus Umweltgründen, die auf einer einheitlichen Einstufung der Luftfahrzeuge nach der von ihnen verursachten Lärmbelastung beruht,

⁷ ABl. C ... vom ..., S.

⁸ ABl. C ... vom ..., S.

⁹ ABl. C ... vom ..., S.

¹⁰ ABl. C ... vom ..., S.

¹¹ KOM(1999) 640 endg. vom 1.12.1999.

¹² Vorschlag der Kommission: ABl. C 257 vom 22.8.1997, S. 2, geändert durch KOM(1998) 509 endg., ABl. C 319 vom 16.10.1998, S. 4.

wird die Umweltwirksamkeit, die Transparenz der Entgeltsysteme und die Kalkulierbarkeit für die Luftfahrtunternehmen erhöhen.

- (6) Die Differenzierung soll nicht der Erzielung zusätzlicher Einnahmen dienen. Sie sollte dem Grundsatz der Aufkommensneutralität entsprechen und auf transparente und diskriminierungsfreie Weise angewendet werden.
- (7) Die bescheinigten Lärmpegel gemäß der Definition in Anhang 16 Band I des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, 3. Ausgabe vom Juli 1993, sind als Werte anzusehen, die die Lärmbelastung der Bevölkerung in der Nähe von Flughäfen angemessen widerspiegeln. Der Lärmpegel beim Anflug kann durch den bescheinigten Lärmpegel am Anflugmesspunkt gemäß Definition des genannten Anhangs 16 angemessen charakterisiert werden, und für den Lärmpegel beim Abflug besteht eine hohe Korrelation mit dem Mittelwert des bescheinigten Lärmpegels am seitlichen und Überflugmesspunkt gemäß Definition des genannten Anhangs 16.
- (8) Lärmentgelte sollten der zusätzlichen menschlichen Belastung durch den von einzelnen Luftfahrzeugen separat bei Anflug und Abflug verursachten Lärm proportional sein. Die Beziehung zwischen dieser zusätzlichen Lärmbelastung und der Lärmemission des Luftfahrzeugs wird durch den Schallenergiepegel am besten wiedergegeben.
- (9) Um eine größtmögliche Transparenz der Entgeltsysteme auf den Flughäfen der Gemeinschaft sicherzustellen, sollte der gemeinsame Rahmen für die Lärmeinstufung von Luftfahrzeugen nach einer angemessenen Übergangsfrist auf allen Flughäfen mit gewerblichem Luftverkehr zwischen Mitgliedstaaten angewendet werden, sofern sie Lärmentgelte erheben.
- (10) Es ist angezeigt, das Konzept der spezifischen Lärmemission, insbesondere für größere Luftfahrzeuge, verständlicher zu machen, indem zusätzliche Informationen über die Lärmemission je Nutzlasteinheit bereitgestellt werden.
- (11) Die Richtlinie entspricht den Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 EG-Vertrag, da zum einen das Ziel, die Umweltwirksamkeit der Lärmentgelte zu steigern, aufgrund unterschiedlicher Systeme der Lärmeinstufung bei der Entgeltberechnung von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden kann, sondern besser von der Gemeinschaft durch Festlegung eines gemeinsamen Rahmens zur Berechnung der Lärmentgelte zu gewährleisten ist, und die Richtlinie sich zum anderen auf das zur Erreichung dieses Ziels nötige Mindestmaß beschränkt und das dazu Erforderliche nicht überschreitet.
- (12) Da die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹³ Maßnahmen von allgemeiner Tragweite sind, sind sie nach dem Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses zu erlassen.
- (13) Die Kommission sollte eine Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie bis zum 1. April 2008 vornehmen –

¹³ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele und Anwendungsbereich

Ziel dieser Richtlinie ist die Steigerung der Umweltwirksamkeit von Lärmentgelten an Flughäfen, indem einheitliche Kriterien auf der Grundlage der Lärmemission eines Luftfahrzeugs für die Berechnung dieser Entgelte zu Umweltschutzzwecken festgelegt werden.

Die Richtlinie gilt nach Maßgabe von Artikel 4 für Flughäfen oder Flughafensysteme, von denen gewerblicher Luftverkehr zwischen Mitgliedstaaten durchgeführt wird und die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegen, sofern Lärmentgelte erhoben werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

1. Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck
 - (a) „Lärmentgelt“ eine vom Flughafen erhobene spezielle Lärmabgabe, die auf die bescheinigten Lärmwerte des Luftfahrzeugs bezogen ist und zur Deckung der Kosten der Minderung oder Vermeidung von Lärmproblemen sowie zur Förderung des Einsatzes leiserer Luftfahrzeuge vorgesehen ist;
 - (b) „Differenzierung“ die mögliche Abstufung der Höhe der Lärmentgelte innerhalb eines insgesamt aufkommensneutralen Rahmens;
 - (c) „*La*“ den Lärmpegel eines Luftfahrzeugs beim Anflug; er ist gleich dem Wert des bescheinigten Lärmpegels in EPNdB (Effective-Perceived-Noise-Dezibel) am Anflugmesspunkt in der Berechnung gemäß Anhang 16 Band 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, 3. Ausgabe, Juli 1993; die damit zusammenhängende Schallenergie ist gleich dem Antilogarithmus *La/10*;
 - (d) „*Ld*“ den Lärmpegel eines Luftfahrzeugs beim Abflug; er ist gleich dem arithmetischen Mittel der bescheinigten Lärmpegel in EPNdB (Effective-Perceived-Noise-Dezibel) an den seitlichen und Überflugmesspunkten gemäß der Definition des genannten Anhangs 16; die damit zusammenhängende Schallenergie ist gleich dem Antilogarithmus *Ld/10*;
 - (e) „spezifische Lärmemission eines Luftfahrzeugs“ die Lärmemission je Nutzlasteinheit, das heißt je Fluggast oder Tonne Fracht.
2. Gemäß dem Verfahren nach Artikel 6 Absatz 2 kann Artikel 2 Buchstabe c und d dieser Richtlinie geändert werden, um spätere Änderungen des Anhangs 16 Band 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, die nach Erlass dieser Richtlinie in Kraft treten, für die Zwecke dieser Richtlinie anzuwenden.

Artikel 3

Gemeinsamer Rahmen zur Berechnung von Lärmentgelten

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Berechnung von Lärmentgelten an Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet auf folgenden Kriterien beruht:

- (1) Das Lärmentgelt für Anflüge und Abflüge sollte der relativen Lärmbelastung der Flughafenränder durch Anflüge und Abflüge proportional sein. Das Lärmentgelt für den Anflug und Abflug sollte wie im Anhang dieser Richtlinie angegeben berechnet werden.
- (2) Die Berechnung der Schallenergien bei Anflug und Abflug hat auf den Schallpegeln *La* und *Ld* zu beruhen.
- (3) Die Differenzierung der Lärmentgelte sollten innerhalb einer Zeitspanne so begrenzt sein, dass das höchste Lärmentgelt höchstens das Zwanzigfache des niedrigsten Lärmentgelts beträgt. Eine geringere Differenzierung ist möglich.

Artikel 4

Anwendung des gemeinsamen Rahmens

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen um sicherzustellen, dass der gemeinsame Rahmen für die Berechnung von Lärmentgelten wie folgt angewendet wird:

- (1) ab dem 1. April 2003
 - (a) bei wesentlichen Änderungen bestehender Lärmentgeltregelungen,
 - (b) bei neu eingeführten Lärmentgeltregelungen;
- (2) ab dem 1. April 2006 bei allen Lärmentgeltregelungen.

Artikel 5

Information der Öffentlichkeit

Um das Konzept der spezifischen Lärmemission verständlicher zu machen, können Mitgliedstaaten oder Flughafenbehörden die Luftfahrzeug-Lärmwerte *La* und *Ld*, die zur Berechnung der Lärmentgelte dienen, durch weitere Informationen ergänzen, die die spezifische Lärmemission eines Luftfahrzeugs wiedergeben, insbesondere von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse über 34 Tonnen.

Artikel 6

Regelungsausschuss

1. Die Kommission wird durch den Ausschuss für Sicherheitsvorschriften in der Luftfahrt, der durch Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember

1991¹⁴ eingesetzt wurde und dem Vertreter der Mitgliedstaaten angehören und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt (im folgenden „der Ausschuss“ genannt), unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG gemäß dessen Artikel 8 anzuwenden.
3. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG genannte Frist beträgt drei Monate.

Artikel 7

Überprüfung und Berichterstattung

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. April 2008 einen Bericht über die Erfahrungen mit der Anwendung dieser Richtlinie vor.

Dem Bericht sind gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung der Richtlinie beizufügen.

Artikel 8

Umsetzung

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie binnen eines Jahres nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 9

Inkrafttreten

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

Artikel 10

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

¹⁴ ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4, geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2176/96, ABl. L 291 vom 14.11.1996, S. 15.

Geschehen zu Brüssel, am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG

• Berechnung der Lärmentgelte

Das Gesamtlärmentgelt für einen Anflug und einen Abflug am jeweiligen Flughafen ergibt sich als

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

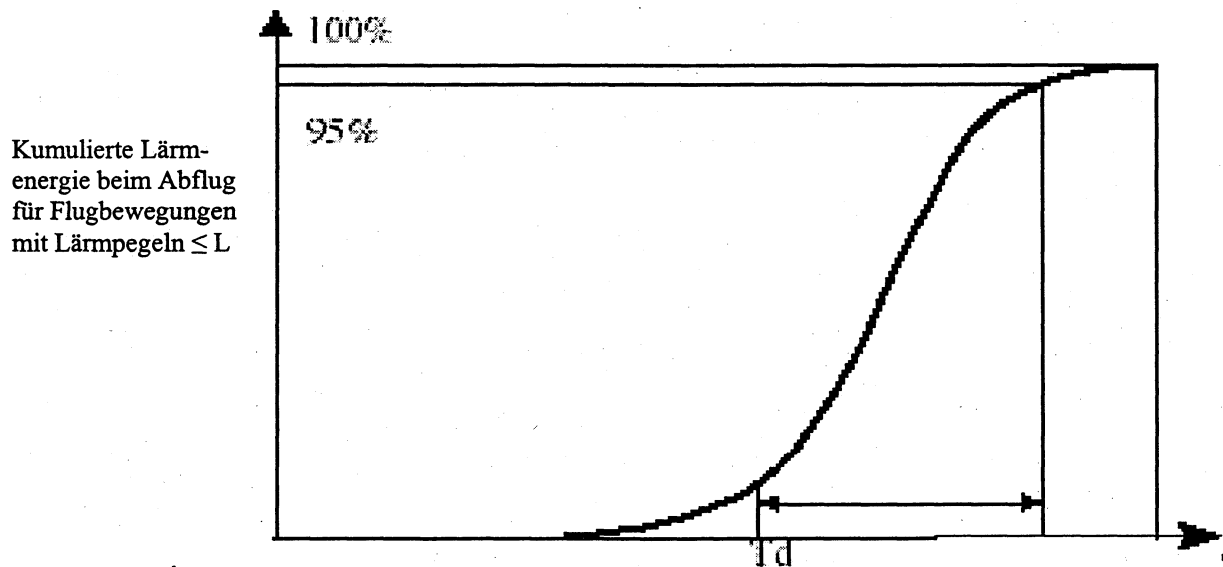
Erläuterungen:

Ca und Cd sind die Lärmentgelteinheiten für Anflug und Abflug am betreffenden Flughafen. Ca und Cd können gleich Null sein. Sie geben die relative Bedeutung der Lärmemissionen bei Anflug und Abflug für die betroffene Bevölkerung wieder.

La ist der bescheinigte Lärmpegel beim Anflug.

$Ld = (Lf + Ll)/2$, Lf und Ll sind bescheinigte Lärmpegel an den Überflug- und seitlichen Messpunkten.

Ta und Td sind Lärmschwellenwerten bei Anflug und Abflug, die den Kategorien vergleichsweise leiser Luftfahrzeuge am betreffenden Flughafen entsprechen. Diese Schwellenwerte werden rund 13 Dezibel unterhalb der oberen Schwellenwerte von 95 % der am Flughafen emittierten Schallenergie festgesetzt wie in der Abbildung dargestellt.



• Differenzierung der Lärmentgelte

Nach dem Grundsatz, dass sich die Entgelte so eng wie möglich an den zugrunde liegenden Kosten ausrichten sollen, sollten spezielle Lärmentgelte zur Finanzierung von Programmen zur Schalldämmung erhoben werden, während sonstige Lärmentgelte durch negative Entgelte (Abschläge) auszugleichen sind, um Aufkommensneutralität zu erreichen.

Diese Aufkommensneutralität sollte separat für Abflüge und Anflüge erzielt werden. Beispielsweise sollte das (positive oder negative) Lärmentgelt für den Abflug eines Luftfahrzeugs i wie folgt berechnet werden:

$$Ci = Cd \cdot [E di - 1/N \cdot \sum E dj]$$

Erläuterungen:

C_d ist die Entgelteinheit für den Abflug am betreffenden Flughafen.

$E_{d\ i}$ ist die relative Schallenergie beim Abflug für das betreffende Luftfahrzeug.

N und $\sum E_{d\ j}$ sind die vorhergesehene Zahl der Abflüge und die vorhergesehene kumulierte Schallenergie beim Abflug im betreffenden Jahr.

$C_{i\ i}$ kann positiv oder negativ sein.

FOLGENABSCHÄTZUNG

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

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Festlegung eines Gemeinschaftsrahmens für die Lärmeinstufung ziviler Unterschallluftfahrzeuge zur Berechnung von Lärmentgelten

DOKUMENTENNUMMER

xxv

VORGESCHLAGENER RECHTSAKT

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften werden die Konvergenz, Transparenz und Kalkulierbarkeit bei der Berechnung von Lärmentgelten erhöhen. Hauptziel der vorgeschlagenen Richtlinie ist die Steigerung der Umweltwirksamkeit von Lärmentgelten an Flughäfen, indem einheitliche Kriterien auf der Grundlage der Lärmwerte eines Luftfahrzeugs für die Berechnung dieser Entgelte zu Umweltschutzzwecken festgelegt werden.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

– Welche Wirtschaftszweige?

Hauptsächlich Flughäfen und Luftfahrtunternehmen.

– Unternehmen welcher Größe (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?

Der Vorschlag wird kleine Flughäfen nur insoweit betreffen, als sie Lärmentgelte erheben, was nicht allgemein der Fall ist.

Der Vorschlag wird kleine Luftfahrtunternehmen insoweit betreffen, als sie laute Luftfahrzeuge betreiben. Die europäische Luftverkehrsbranche besteht jedoch im Wesentlichen aus großen Unternehmen. Auf kleine und mittlere Unternehmen entfällt ein Marktanteil von nur rund 5 %.

– Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?

Nein.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Flughäfen müssen den gemeinsamen Rahmen für die Berechnung von Lärmentgelten anfangs nur dann anwenden, wenn Lärmentgelte neu eingeführt oder bestehende Entgeltregelungen geändert werden. Nach einer angemessenen Übergangsfrist müssen alle Lärmentgeltregelungen dem gemeinsamen Rahmen entsprechen.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

– Für die Beschäftigung?

Keine.

– Für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

Keine, da er auf Ebene des Flughafens insgesamt aufkommensneutral ist.

– Für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Der Vorschlag schreibt keine Lärmentgelte vor, sondern legt lediglich einen gemeinsamen Rahmen fest, der von Flughäfen anzuwenden ist, auf denen solche Entgelte erhoben werden. Er beeinträchtigt die Wettbewerbsposition der Flughäfen untereinander daher nicht.

Da es sich um eine Anreizregelung handelt, werden einige Luftfahrtunternehmen, die vergleichsweise lautes Fluggerät betreiben, verhältnismäßig mehr zahlen als andere, doch werden unterschiedliche Entgelte diskriminierungsfrei erhoben. Demgegenüber zahlen Luftfahrtunternehmen mit vergleichsweise leisem Fluggerät geringere Entgelte.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Angesichts des Anwendungsbereichs des vorgeschlagenen Rechtsakts ist dies nicht erforderlich.

ANHÖRUNG

6. Organisationen, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und deren wichtigste Auffassungen:

Ein Konsultationsdokument, in dem unter anderem die groben Prinzipien der vorgeschlagenen Richtlinie dargelegt wurden, wurde den Mitgliedstaaten und Interessengruppen (Flughäfen, Luftfahrtunternehmen, Luftfahrtindustrie, Luftverkehrsbranche generell, Umweltschutzverbänden) vorgelegt. Alle konsultierten Parteien unterstützten diese Initiative. Dieselben Interessengruppen hatten auch die Möglichkeit, ihre Ansichten auf den Sitzungen, die im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) abgehalten wurden, zum Ausdruck

zu bringen. Eine ECAC-Empfehlung mit denselben Prinzipien wie in der vorgeschlagenen Richtlinie wurde von den Leitern der Abteilungen für Zivilluftfahrt auf der 24. ECAC-Dreijahrestagung am 29. Juni 2000 gutgeheißen, nachdem sie von den Mitgliedstaaten und den Interessengruppen im zuständigen ECAC-Sachverständigenausschuss angenommen worden war. Die Kommission gab den Mitgliedstaaten und Interessengruppen am 27. Juli 2000 noch einmal Gelegenheit, ihre Ansichten vorzubringen, woraufhin alle Beteiligten ihre Unterstützung dieser Initiative bestätigten.

Die vorgeschlagene Richtlinie war auch in der Mitteilung der Kommission über den Luftverkehr und die Umwelt (KOM(1999) 640), die von allen Gemeinschaftsorganen erörtert und generell positiv aufgenommen wurde, angekündigt.