Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B RICHTLINIE 2002/30/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 26. März 2002

über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 85 vom 28.3.2002, S. 40)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►A1	Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge	L 236	33	23.9.2003

▼B

RICHTLINIE 2002/30/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 26. März 2002

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 ([1]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([2]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([3]),

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([4]),

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 Luftfahrzeuge.

(3) Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat im Band I Teil II Kapitel 4 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt einen neuen, strengeren Lärmhöchstwert festgelegt. Dieser Höchstwert wird die Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen auf längere Sicht verbessern.

(4) Der in Kapitel 4 angegebene Höchstwert wurde für die Zulassung von Luftfahrzeugen und nicht als Grundlage für Betriebsbeschränkungen festgelegt.

(5) Der schrittweise Abzug von Kapitel-2-Flugzeugen gemäß der Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) ([5]) wird am 1. April 2002 abgeschlossen sein, und es werden neue Maßnahmen 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 dazu beitragen, den Anforderungen des Binnenmarktes Rechnung zu tragen, da auf Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen

([1]) ABl. C 75 E vom 26.3.2002, S. 318.
([2]) Stellungnahme vom 20. März 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
([3]) Stellungnahme vom 14. März 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
([4]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. März 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 26. März 2002.
([5]) ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 21. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 991/2001 der Kommission (ABl. L 138 vom 22.5.2001, S. 12).

▼B

die gleichen Betriebsbeschränkungen eingeführt werden. Dazu gehören die Beurteilung der Lärmauswirkungen auf einem Flughafen und die Prüfung der möglichen Abhilfemaßnahmen sowie die Wahl von Lärmminderungsmaßnahmen, die einen maximalen Umweltnutzen bei möglichst geringen Kosten gewährleisten.

(8) Die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs [1] schreibt in den Artikeln 8 und 9 unter anderem die Veröffentlichung und Überprüfung von neuen Betriebsbeschränkungen vor. Es muss klargestellt werden, in welchem Verhältnis jene Verordnung zu der vorliegenden Richtlinie steht.

(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 Lärmminderungsmöglichkeiten, einschließlich der Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung und -verwaltung, lärmmindernde Betriebsverfahren sowie Betriebsbeschränkungen, unbeschadet der einschlägigen rechtlichen Pflichten, bestehenden Vereinbarungen, geltenden Gesetze und etablierten Strategien.

(11) Der „ausgewogene Ansatz“ ist ein wichtiger Schritt, um eine Lärmminderung zu erreichen. Um eine effektive und dauerhafte Lärmreduzierung zu erreichen, sind jedoch ebenfalls strengere technische Normen, beispielsweise strengere Lärmnormen für Luftfahrzeuge, bei gleichzeitiger Außerdienststellung lauter Luftfahrzeuge notwendig.

(12) Mit der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm [2], einer für alle Verkehrsträger geltenden horizontalen Maßnahme, wird 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 Informierung der Öffentlichkeit über Umweltlärm und seine Auswirkungen und verlangt von den zuständigen Behörden Aktionspläne, um erforderlichenfalls Umweltlärm zu verhüten und zu reduzieren oder bei geringem Umweltlärm den Stand zu wahren.

(13) Die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten [3] schreibt bereits eine umfassende Prüfung von Flughafenprojekten vor, die eine Lärmminderung einschließen. Es ist davon auszugehen, dass damit die Prüfungsvorschriften dieser Richtlinie bei Projekten zum Ausbau der Flughafeninfrastruktur zum Teil erfüllt werden.

(14) 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.

---

[1] ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8.
[2] Diese Richtlinie wird ausgearbeitet und gilt ab ihrer Annahme.
[3] ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 97/11/EG (ABl. L 73 vom 14.3.1997, S. 5).

▼B

(15) Die besonderen Lärmprobleme der Flughäfen, die im Zentrum von Ballungsräumen liegen („Stadtflughäfen"), sollten dadurch anerkannt werden, dass strengere Vorschriften erlaubt werden.

(16) Es ist notwendig, die indikative Liste der Stadtflughäfen auf der Grundlage von durch Mitgliedstaaten übermittelte Informationen zu vervollständigen.

(17) Der Ausbau der Flughafeninfrastruktur sollte im Hinblick auf eine langfristig tragbare Entwicklung des Luftverkehrs erleichtert werden.

(18) Es muss gestattet werden, die derzeitigen flughafenspezifischen Lärmschutzmaßnahmen fortzusetzen und bestimmte technische Änderungen an partiellen Betriebsbeschränkungen vorzunehmen.

(19) 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.

(20) Bei Vorschlägen für lärmrelevante Maßnahmen, einschließlich neuen Betriebsbeschränkungen, müssen Transparenz und die Anhörung aller Betroffenen sichergestellt sein.

(21) Den Betreibern sollte durch eine Vorankündigung ausreichend Zeit gelassen werden, wenn neue Betriebsbeschränkungen vorgesehen sind.

(22) Es sollten Bestimmungen erlassen werden, die das Recht auf Einlegung eines Rechtsmittels vor einer Beschwerdestelle gegen die Einführung von Betriebsbeschränkungen gewährleisten; diese Beschwerdestelle kann ein Gericht sein.

(23) Die Richtlinie entspricht den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit, wie sie in Artikel 5 des Vertrags 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 beschränkt sich auf die zur Erreichung dieses Ziels notwendige Mindestvorschriften und geht nicht über das dazu notwendige Maß hinaus.

(24) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse [1] getroffen werden.

(25) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen ersetzen jene, welche die Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates vom 29. April 1999 zur Registrierung und zum Betrieb innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen ziviler Unterschall-Strahlflugzeuge, die zur Einhaltung der in Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Normen umgerüstet und neubescheinigt worden sind [2], vorsieht. Daher sollte jene Verordnung aufgehoben werden —

[1] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.
[2] ABl. L 115 vom 4.5.1999, S. 1.

▼B

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele

Diese Richtlinie dient folgenden Zielen:

a) Festlegung von Vorschriften für die Gemeinschaft, um eine kohärente Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu erleichtern und damit die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren,

b) Schaffung einer Grundlage, die den Anforderungen des Binnenmarktes entspricht,

c) Förderung eines langfristig tragbaren Ausbaus der Flughafenkapazitäten,

d) Erleichterung der Erreichung bestimmter Lärmminderungsziele auf den einzelnen Flughäfen,

e) Ermöglichung der Auswahl von Maßnahmen, um ein Höchstmaß an Umweltnutzen möglichst kostengünstig zu erreichen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Flughafen“ ist ein Zivilflughafen in der Gemeinschaft mit als 50 000 Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge im Kalenderjahr (Starts oder Landungen) unter Berücksichtigung des Durchschnitts der letzten drei Kalenderjahre vor der Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie auf den betreffenden Flughafen.

b) „Stadtflughafen“ ist ein Flughafen im Zentrum eines Ballungsraums, der über keine Piste mit einer Startrollstrecke von mehr als 2 000 Metern verfügt und der lediglich Punkt-zu-Punkt-Flugdienste zwischen europäischen Staaten oder innerhalb europäischer Staaten anbietet, wo eine große Anzahl von Menschen objektiv durch Fluglärm belästigt wird und wo jede Zunahme der Flugbewegungen bei der extremen Lärmsituation eine besonders große Belästigung bedeutet. Diese Flughäfen sind im Anhang I aufgeführt. Der Anhang kann nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 3 geändert werden.

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 Luftfahrzeug“ ist ein ziviles Unterschallstrahlflugzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 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 Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt 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 Luftfahrzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partielle Betriebsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallflugzeuge je nach Zeitraum einschränken.

▼B

f) „Betroffener“ ist eine natürliche oder juristische Person, die von Lärmminderungsmaßnahmen, einschließlich Betriebsbeschränkungen, betroffen ist oder betroffen werden könnte oder ein berechtigtes Interesse an solchen Maßnahmen hat.

g) „Ausgewogener Ansatz“ ist der Ansatz, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten die möglichen Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems auf einem Flughafen auf ihrem Gebiet prüfen, insbesondere die absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, der Flächennutzungsplanung und -verwaltung der lärmmindernden Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen.

Artikel 3

Zuständige Behörde

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass zuständige Behörden existieren, die für die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallende Angelegenheiten verantwortlich sind.

Artikel 4

Allgemeine Lärmschutzregeln für Luftfahrzeuge

(1) Die Mitgliedstaaten beschließen einen ausgewogenen Ansatz bei der Lösung von Lärmproblemen auf Flughäfen ihres Gebiets. Sie können ferner wirtschaftliche Anreize für Lärmschutzmaßnahmen prüfen.

(2) Plant eine zuständige Behörde Betriebsbeschränkungen, so 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 oder des Luftfahrzeugherstellers dar.

(4) Für leistungsbedingte Betriebsbeschränkungen ist von dem Lärmwert des Luftfahrzeugs auszugehen, der durch das gemäß Band I des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), durchgeführte Bescheinigungsverfahren ermittelt wurde.

Artikel 5

Prüfung

(1) Bei der Prüfung einer Entscheidung über Betriebsbeschränkungen werden die im Anhang II genannten Informationen berücksichtigt, soweit dies für die betreffenden Betriebsbeschränkungen und die Merkmale des Flughafens angemessen und möglich ist.

(2) Müssen Flughafenprojekte gemäß der Richtlinie 85/337/EWG einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, wird bei einer gemäß jener Richtlinie vorgenommenen Prüfung davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen des Absatzes 1 erfüllt, sofern bei der Prüfung soweit möglich die im Anhang II genannten Informationen berücksichtigt werden.

Artikel 6

Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eines Abzugs von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen

(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

▼B

Luftfahrzeuge 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, den Betrieb zu beschränken, werden auf dem betreffenden Flughafen keine im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode zusätzlichen Dienste mit knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen mehr zugelassen.

b) Frühestens sechs Monate danach kann von jedem Betreiber verlangt werden, die Zahl der Flugbewegungen seiner nur knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge, die den betreffenden Flughafen anfliegen, um jährlich bis zu 20 % der ursprünglichen Gesamtzahl an Flugbewegungen zu reduzieren.

(2) Vorbehaltlich der Prüfungsvorschriften des Artikels 5 können auf den Stadtflughäfen des Anhangs I strengere Maßnahmen hinsichtlich der Begriffsbestimmung der knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge eingeführt werden, sofern diese Maßnahmen nicht zivile Unterschallstrahlflugzeuge betreffen, die laut ihrer ursprünglichen Bescheinigung oder ihrer Neubescheinigung den Lärmstandards des Bands I Teil II Kapitel 4 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt entsprechen.

Artikel 7

Derzeitige Betriebsbeschränkungen

Artikel 5 gilt nicht für

a) Betriebsbeschränkungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie erlassen worden sind,

b) unwesentliche 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

Freistellung von in Entwicklungsländern eingetragenen Luftfahrzeugen

Knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge, die in Entwicklungsländern eingetragen sind, werden für einen Zeitraum von zehn Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie von Artikel 6 ausgenommen, sofern:

a) diese Luftfahrzeuge — mit einem Lärmzeugnis, das die Einhaltung der Höchstwerte des Bands I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt bescheinigt — den betreffenden Flughafen der Gemeinschaft zwischen dem 1. Januar 1996 und dem 31. Dezember 2001 („Bezugszeitraum“) angeflogen haben, und

b) diese Luftfahrzeuge 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.

Artikel 9

Freistellungen für einzelne Flüge unter außergewöhnlichen Umständen

In Einzelfällen können Mitgliedstaaten auf Flughäfen in ihrem Gebiet einzelne Flüge von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen, die auf der Grundlage anderer Bestimmungen dieser Richtlinie nicht zulässig wären, genehmigen.

▼B

Diese Freistellungen beschränken sich auf

a) Luftfahrzeuge, die im Einzelfall unter so außergewöhnlichen Umständen eingesetzt werden, dass die Verweigerung einer vorübergehenden Freistellung nicht gerechtfertigt wäre,

b) Luftfahrzeuge, die Flüge ohne Entgelt zum Zweck von Umbauten, Reparaturen oder Wartung durchführen.

Artikel 10

Anhörung und Transparenz

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass zur Anwendung der Artikel 5 und 6 Verfahren zur Konsultation der Betroffenen gemäß dem anzuwendenden nationalen Recht eingeführt werden.

Artikel 11

Vorherige Bekanntmachung

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei der Einführung neuer Betriebsbeschränkungen dies allen Betroffenen durch öffentliche Bekanntmachung zur Kenntnis gebracht wird, einschließlich einer Erläuterung der Gründe für die Einführung unter Berücksichtigung der geeigneten Elemente des ausgewogenen Ansatzes, 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,

c) bei Maßnahmen aufgrund von Artikel 6 zwei Monate vor der Flugplankonferenz für die relevante Flugplanperiode.

(2) Jeder Mitgliedstaat unterrichtet unverzüglich die zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission von jeder neuen Betriebsbeschränkung im Sinne dieser Richtlinie, deren Einführung auf einem Flughafen in seinem Hoheitsgebiet er beschlossen hat.

Artikel 12

Recht auf Einlegung eines Rechtsbehelfs

Die Mitgliedstaaten gewährleisten das Recht, gegen die aufgrund des Artikels 6 und des Artikels 7 Buchstabe b) getroffenen Maßnahmen bei einer Beschwerdestelle, die nicht die Behörde ist, die die angefochtene Maßnahme getroffen hat, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren Rechtsbehelfe einzulegen.

Artikel 13

Ausschuss

(1) Die Kommission wird von dem mit 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 gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(4) Der Ausschuss nimmt die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 5 vorgenommenen Prüfungen sowie die auf der Grundlage dieser Prüfungen ergriffenen oder beabsichtigten Maßnahmen zur Kenntnis.

Artikel 14

Information und Überarbeitung

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

▼B

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 erforderlichenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung der Richtlinie beigefügt.

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 zugunsten eines strengeren Erfordernisses zu überarbeiten.

Artikel 15

Aufhebung

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

Artikel 16

Umsetzung

Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis zum 28. September 2003 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten diese 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 17

Inkrafttreten

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

Artikel 18

Adressaten

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG I

Liste der Stadtflughäfen

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

▼A1

Port lotniczy Łódź - Lublinek

▼B

ANHANG II

Informationen gemäß Artikel 5 Absatz 1

1. Aktueller Stand

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

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

1.3. Angaben über Lärmkonturen des laufenden Jahres sowie der vergangenen Jahre — 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, Schallisolierungsprogramme, 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. Gegebenenfalls 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 im Rahmen der verschiedenen Möglichkeiten gemäß Artikel 4 Absatz 1, und zwar 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 Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

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

▼B

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