

RIKSDAGENS SVAR 193/2004 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av luftfartslagen

Ärende

Regeringen har till riksdagen överlämnat sin proposition med förslag till lag om ändring av luftfartslagen (RP 216/2004 rd).

Beredning i utskott

Kommunikationsutskottet har i ärendet lämnat sitt betänkande (KoUB 23/2004 rd).

Beslut

Riksdagen har antagit följande lag:

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 39 § i luftfartslagen av den 3 mars 1995 (281/1995) nya 6 och 7 mom. samt till lagen nya 41 a—41 e § som följer:

39 §

Definitioner

Med *jetplan* avses civila jetdrivna underljuds-flygplan som har en tillåten startmassa på 34 000 kilogram eller mer eller för vilka den godkända passagerarkapaciteten är mer än 19 passagerare, med undantag av sittplatser avsedda endast för besättningen.

Med *jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal* avses jetplan som överskrider certifieringsgränserna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949) med en sammanlagd avvikelse på högst 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels). Med sammanlagd avvikelse avses här det värde i EPNdB som erhålls genom summering av skill-

naderna mellan certifierad bullernivå och högsta tillåtna bullernivå vid de tre referenspunkter för bullermätningen vilka är fastställda i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen.

41 a §

Bullerbegränsning

Luftfartsverket kan dessutom i enlighet med 41 b—41 e § för att förebygga bullerolägenheter införa driftsrestriktioner vid en flygplats, vid vilken det sammanlagda antalet starter och landningar med jetplan under de tre senaste kalenderåren i medeltal uppgått till fler än 50 000 per år. Driftsrestriktionerna kan gälla jetplans tillträde till flygplatsen, trafikförbud för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal samt trafikeringstider för jetplan.

I fråga om ändring och upphävande av drifts-
begränsningar som avses i 1 mom. gäller i till-
lämpliga delar vad som föreskrivs om införande
av dem.

41 b §

Principer som gäller driftsrestriktioner

När nödvändigheten och omfattningen av
driftsrestriktioner övervägs skall följas god av-
vägning, enligt vilket man undersöker möjlighe-
terna att tillämpa olika åtgärder för bullerbe-
kämpning och verkningarna av dem, såsom
minskning av luftfartygens bulleremission, pla-
nering av markanvändningen och genomförande
av den, flygmetoder som minskar spridningen av
buller och verkningarna av restriktionerna.

Vid införande av driftsrestriktioner skall be-
aktas de kostnader som de medför, restriktioner-
nas nödvändighet när det gäller bullerbekämp-
ningen, flygplatsens särdrag samt att drifts-
restriktionerna inte diskriminerar vissa lufttra-
fikföretag eller tillverkare av luftfartyg på grund
av att de kommer från vissa stater eller på andra
grunder. Driftsrestriktioner som utgår från att
jetplans prestanda skall basera sig på det buller
jetplanet orsakar i enlighet med definitionen i
det certifieringsförfarande som fastställs i vo-
lym I i bilaga 16 till konventionen angående in-
ternationell civil luftfart.

41 c §

Bedömning av behovet av driftsrestriktioner

Innan driftsrestriktioner införs vid en flyg-
plats skall ledningsenheten för flygplatsen göra
en bedömning av behovet av dem. Vid bedöm-
ningen skall

1) utredas de aktuella förhållandena vid flyg-
platsen,

2) uppskattas eventuella effekter om inga yt-
terligare åtgärder vidtas,

3) bedömas behovet av kompletterande åtgär-
der.

Av bedömningen skall framgå de faktorer
som avses i bilaga II till Europaparlamentets och

rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfä-
randen för att av bullerskäl införa driftsrestrik-
tioner vid flygplatser i gemenskapen.

En bedömning av behovet av driftsrestrik-
tioner behövs emellertid inte om

1) uppgifter som motsvarar dem som fås ge-
nom bedömningen ingår i den bedömning av
miljökonsekvenserna vid flygplatsen som avses i
lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbe-
dömning (468/1994),

2) det har gått mindre än fem år sedan den se-
naste bedömningen av behovet av driftsrestrik-
tioner, eller

3) avsikten är att göra en mindre ändring i en
ikraftvarande driftsrestriktion och ändringen
inte har någon betydande inverkan på lufttrafik-
företagens kostnader vid flygplatsen.

Luftfartsverket skall i enlighet med förvalt-
ningslagens (434/2003) bestämmelser om höran-
de av parter ge dem vilkas fördel eller rätt saken
gäller tillfälle att bli hörda angående den utred-
ning som gäller bedömningen av behovet av
driftsrestriktioner. Luftfartsverket skall dess-
utom begära utlåtande i saken av kommunerna
inom flygplatsens bullerområde och av den re-
gionala miljöcentralen.

41 d §

*Särskilda driftsrestriktioner för jetplan som
uppfyller bullernormen med liten marginal*

Om andra slags driftsrestriktioner konstate-
ras vara otillräckliga enligt den bedömning som
avses i 41 c §, kan Luftfartsverket förbjuda eller
begränsa trafik med jetplan som uppfyller bul-
lernormen med liten marginal.

Innan ett sådant förbud som avses i 1 mom.
träder i kraft skall trafiken begränsas på det sättet
att jetplan som uppfyller bullernormen med
liten marginal endast får använda flygturer som
motsvarar föregående års flygturer. Den nämnda
begränsningen får träda i kraft tidigast sex
månader efter det att beslutet om förbudet givits.

Efter att den begränsning som avses i 2 mom.
trätt i kraft skall trafiken med jetplan som upp-
fyller bullernormen med liten marginal begrän-
sas så att antalet jetplan minskas med 20 procent

om året tills trafiken helt har upphört. Denna begränsning får träda i kraft tidigast sex månader efter det att den begränsning som avses i 2 mom. har trätt i kraft.

Underrättelse om begränsningar enligt 1—3 mom. skall lämnas i enlighet med artikel 11 i det i 41 c § 2 mom. nämnda direktivet.

41 e §

Undantag från driftsrestriktioner

Luftfartsverket får avvika från driftsrestriktioner på begäran av ledningsenheten för flygplatsen eller ägaren, innehavaren eller användaren av ett jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal, om det är fråga om

1) enstaka starter eller landningar på eller kortvarig exceptionell trafik till flygplatsen, eller

2) en enskild landning med jetplanet på flygplatsen för ändringsarbeten, reparationer eller

underhåll och den start från flygplatsen som sker efter detta.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Från och med den 28 mars 2012 skall 41 d § i denna lag tillämpas på jetplan som är registrerade i en stat som avses i artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen, om bullercertifiering enligt den standard som avses i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart har beviljats för jetplanet och planet har trafikerat på en flygplats som avses i 41 a § 1 mom. i denna lag mellan den 1 januari 1996 och den 31 december 2001. Dessutom förutsätts att jetplanet har varit registrerat i staten i fråga under hela nämnda tid och att det fortfarande trafikeras av en fysisk eller juridisk person som är etablerad i staten.

Helsingfors den 8 december 2004