

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att luftfartslagen skall ändras. I lagen tas in exaktare bestämmelser om driftsrestriktioner på grund av buller vid flygplatser. Genom ändringen genomförs på nationell nivå Europaparlamentets och rådets direktiv om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen.

Till luftfartslagen fogas i direktivet förut-satta bestämmelser om allmänna regler på flygplatser gällande bekämpningen av flyg-buller samt om principer som gäller införande av driftsrestriktioner. I propositionen föreslås att Luftfartsverket skall få införa drifts-restriktioner av bullerskäl för användningen av jetplan om detta är nödvändigt med beaktande också av andra tillgängliga metoder för

att minska bullerolägenheter. Metoderna för bekämpning av bullerproblem bedöms på basis av vad som i direktivet kallas för god av-vägning. Om man beslutar att införa drifts-restriktioner skall restriktionerna utformas så, att de orsakar flygtrafiken så liten olägenhet som möjligt och så, att de i grunden är objek-tiva och icke-diskriminerande.

Tillämpningen av bestämmelserna är bunden till antalet jetplanstrafik, varför bestämmelserna i praktiken endast tillämpas vid Helsingfors-Vanda flygplats.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Inledning.....	3
2. Nuläge	3
2.1. Lagstiftningen i Finland	3
2.2. Den internationella utvecklingen och Europeiska gemenskapens lag- stiftning.....	4
2.3. Bedömning av nuläget	5
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	5
3.1. Mål	5
3.2. De viktigaste förslagen	6
Driftsrestriktioner	6
Beredning av driftsrestriktioner	6
Behörig myndighet	6
Förhållandet till miljötilståndsprocessen	6
4. Propositionens verkningar	7
4.1. Ekonomiska verkningar	7
4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal.....	7
4.3. Miljökonsekvenser	7
5. Beredningen av propositionen	7
6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	7
DETALJMOTIVERING.....	8
1. Motivering	8
2. Ikraftträdande.....	13
3. Lagstiftningsordning	13
LAGFÖRSLAGEN.....	14
om ändring av luftfartslagen	14

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Den ökning av mängden flygtrafik som skett under de senaste årtiondena har vid sidan av fördelarna också ökat mängden olägenheter som förorsakas av trafiken. Man har särskilt börjat fästa uppmärksamhet vid miljökonsekvenser, såsom avgasutsläpp och buller. Flygtrafiken är bunden till behoven hos sin kundkrets, varför flygplatser i allmänhet måste placeras relativt nära tjänsteanvändarna. Stora flygplatser har stor betydelse som ekonomiska verksamhetscentra och arbetsgivare inom sitt verkningsområde. Trafikförbindelserna till flygplatsen och dess omgivning är i allmänhet goda. Många företag placerar gärna sin verksamhet i närheten av flygplatser. På grund av dessa faktorer lockar flygplatsens närområden också bosättning till sig. De boendes förväntningar på trivsamt i sin boendemiljö ställer allt större krav på flygtrafikens bullerbekämpning.

Flygtrafiken kännetecknas av internationellism. Samma flygplan skall kunna trafikera mellan flygplatser i olika länder. Med tanke på en fungerande trafik skulle det vara problematiskt om staternas nationella eller lokala normer skulle skilja sig från varandra i så hög grad att tillgången på flygplan som uppfyller alla eventuella krav skulle äventyras. Därför har man vid normeringen av flygtrafiken strävat efter ett internationellt samarbete och en harmonisering som är så omfattande som möjligt. Flygtrafikbranschen har själv aktivt verkat för att begränsa användningen av de flygplan som orsakar mest buller och för att utveckla flygplanstyper som orsakar mindre buller än tidigare. På det här sättet har bullret kunnat begränsas direkt vid sin källa. Dessa metoder är dock inte alltid tillräckliga, utan man har varit tvungen att bekämpa regionala och lokala bullerproblem genom att ta i bruk funktionella begränsningar, vilka ofta gäller endast för en viss flygplats.

När det gäller driftsrestriktioner finns samma slags internationella harmoniseringsbehov som när det gäller de krav i fråga om buller som ställs på olika flygplanstyper. Av-

sikten är att finna en balans mellan trafikbehoven och de mål som ställs med tanke på miljön. Man försöker uppnå en sådan balans bland annat genom att fastställa gemensamma grunder för bullerbekämpningen inom flygtrafiken. Med hjälp av dessa grunder kan verkningarna av bullerbekämpningsåtgärderna spridas så att inte t.ex. kostnadsverkningarna oskäligt anhopas hos någon enskild part.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftningen i Finland

Vår nu gällande lagstiftning innehåller bestämmelser med hjälp av vilka man kan ingripa i bullerolägenheter som orsakas av luftfartyg och luftfart och införa olika slags begränsningar för att förhindra eller reducera bullerolägenheter. Bestämmelserna hänförs sig antingen till luftfartyg eller flygplatser.

Enligt 20 § i luftfartslagen (281/1995) skall ett luftfartyg vara planerat, tillverkat, utrustat och underhållet så att fartygets buller och annat utsläpp inte åsamkar omgivningen skada eller avsevärd olägenhet. Luftfartsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om buller och annat utsläpp.

På basis av denna paragraf har Luftfartsverket bland annat meddelat föreskrifter genom vilka internationellt godkända bullernormer för luftfartyg har tagits in i Finlands lagstiftning. De nationella normer som gäller krav som ställts på luftfartygens konstruktion och egenskaper har nu till största delen ersatts av Europeiska gemenskapernas lagstiftning.

Enligt 41 § 1 mom. i luftfartslagen föreskriver Luftfartsverket för hurudan trafik eller annan luftfart en flygplats får användas. Enligt 2 mom. kan Luftfartsverket förbjuda eller begränsa användningen av ett visst område för starter och landningar om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten och för att trafiken skall kunna löpa smidigt eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljöverkningar. Med stöd av dessa bestämmelser kan Luftfartsverket i princip införa driftsrestriktioner av bullerskäl för an-

vändningen av luftfartyg vid flygplatser. På motsvarande sätt kan Luftfartsverket enligt 47 § 2 mom. i luftfartslagen i syfte att förhindra att skadliga miljöverkningar uppstår ställa villkor för ibruktagande av en flygplats för lätta luftfartyg. Lagen innehåller ingen närmare beskrivning av begränsningarnas och villkorens möjliga karaktär eller utsträckning.

För närvarande är inga med stöd av 41 § 2 mom. i luftfartslagen införda driftsrestriktioner i kraft vilka skulle kunna likställas med de driftsrestriktioner som avses i den föreslagna lagen.

Miljöskyddslagen (86/2000) tillämpas i princip som allmän lag på all sådan verksamhet som kan föranleda förorening av miljön. Med förorening av miljön avses utsläpp av bl.a. buller som medför olägenhet för hälsan, medför olägenhet för naturen och dess funktioner, minskar miljöns lämplighet för allmän rekreation, skadar eller medför olägenhet för egendom eller dess användning, eller orsakar annan därmed jämförbar kränkning av allmänt eller enskilt intresse. Enligt 28 § i miljöskyddslagen och 1 § i miljöskyddsförordningen (169/2000) krävs för flygplatser i regel miljötillstånd enligt dessa författningar eller tillstånd enligt tidigare lagstiftning. När miljötillstånd söks skall också de bullerolägenheter som hänför sig till flygplatsens verksamhet bedömas.

Lagen (468/1994), nedan MKB-lagen, och förordningen (268/1999) om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning innehåller bland annat bestämmelser om skyldigheten att genomföra miljökonsekvensbedömning, förfarandet vid bedömningen, innehållet i konsekvensbeskrivningen och förfarandet för tillkännagivande samt hörande. Lagen och förordningen gäller i första hand nya projekt samt ändringar i projekt som genomförts tidigare om ändringarnas verkningar till sin omfattning kan jämföras med nya projekt. Enligt 6 § 9 e-punkten skall en miljökonsekvensbedömning göras för anläggandet av flygplatser med en banlängd av minst 2 100 meter. Genom lagen och förordningen har rådets direktiv 85/337/EEG om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt genomförts.

2.2. Den internationella utvecklingen och Europeiska gemenskapens lagstiftning

På grund av flygtrafikens och luftfartsindustrins internationella karaktär har internationella bestämmelser, standarder, rekommendationer och avtal en central betydelse vid styrningen av luftfartens miljöfrågor. De för Finlands del viktigaste internationella samarbetsforumen vid utarbetandet av luftfartsnormer är Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO (International Civil Aviation Organization), Europeiska civila luftfartskonferensen ECAC (European Civil Aviation Conference) som verkar i nära samarbete med ICAO samt de gemensamma luftfartsmyndigheterna JAA (Joint Aviation Authorities).

ICAO:s standarder och rekommendationer innehåller för närvarande begränsningar bland annat av luftfartygs buller och avgasutsläpp. I ICAO-standarderna (ICAO Annex 16) indelas jetdrivna underljudsflygplan i fyra bullerkategorier. De bullersammaste planen, som hörde till den första kategorin, togs ur trafik redan på 1980-talet. Plan i den andra bullerkategorin att tas gradvis ur trafik. Användningen av dessa inom Europeiska unionens medlemsstater förbjöds våren 2002. De flesta jetplan som för närvarande är i bruk hör till den tredje bullerkategorin, även om de äldsta plantyperna endast marginellt uppfyller kraven för bullerkategorin. Efter år 2006 måste jetplan som typgodkänns uppfylla kraven för den fjärde bullerklassen, vilka är strängare än i dag. Å andra sidan uppfyller en del av de jetplan som för närvarande är i bruk redan kraven för den fjärde bullerkategorin.

Hösten 2001 godkände ICAO:s 33:e generalförsamling i sina miljöslutsatser principen om god avvägning (balanced approach) för bullerkontrollen vid flygplatser. Enligt denna princip skall man inom ramen för bullerbekämpningen på lika villkor betrakta minskningen av luftfartygens buller vid dess källa, åtgärder inom markanvändningsplanering och markskötsel, metoder och förfaranden för drift med minsta möjliga buller samt driftsrestriktioner. Avsikten är att trygga en verksamhetsmiljö som internationellt sett är

så enhetlig som möjligt så att lokala eller landsvisa lösningar för bullerbekämpningen inte skiljer sig för mycket från varandra och till följd av detta försvårar den internationella flygtrafiken.

ECAC har gjort upp rekommendationer om restriktioner i fråga om användningen av bullersamma luftfartyg och Europeiska gemenskapen har sedan tagit in dessa restriktioner i sin lagstiftning.

JAA:s roll i fråga om flygtrafikens bullerkontroll hänför sig till typgodkännandet av luftfartyg. JAA har utarbetat sameuropeiska krav för typgodkännande av luftfartyg i vilka bland annat ICAO-bullerstandarderna tagits med. JAA:s uppgifter håller stegvis på att överföras till Europeiska byrån för luftfarts-säkerhet EASA (European Aviation Safety Agency) som inledde sin verksamhet i september 2003.

Behovet av en effektivisering av flygtrafikens bullerkontroll har betonats i Europeiska unionens medlemsstater eftersom befolkningstätheten är stor i synnerhet i Mellan- och Europa och många flygplatser som är centrala för trafiken är belägna i närheten av bosättning. Det har i synnerhet ansetts nödvändigt att begränsa användningen av de allra bullersammaste jetplanen. Detta eftersträvades bland annat genom den s.k. hushkit-förordningen, dvs. rådets förordning (EG) nr 925/1999 om registrering och användning inom gemenskapen av vissa typer av civila jetmotordrivna underljudsflygplan som har modifierats och omcertifierats som bevis på att de uppfyller normerna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart (tredje utgåvan juli 1993). Avsikten med förordningen var att begränsa trafiken inom gemenskapens område för sådana jetplan som ursprungligen hörde till den andra bullerkategorin men som med hjälp av ljuddämpningsanordningar som installerades i motorerna nu nått och jämt uppfyller kraven för den tredje bullerkategorin. Förenta staterna ansåg att en sådan lagstiftning var diskriminerande och bestred den i ICAO. För att nå en kompromiss beslöt rådet och parlamentet att upphäva förordningen och ersätta den med Europaparlamentets och rådets direktiv om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid

flygplatser i gemenskapen (2002/30/EG), nedan direktivet, som föreslås bli genomfört genom denna lag.

2.3. Bedömning av nuläget

Vår gällande lagstiftning möjliggör att begränsningar av flygtrafiken och annan luftfart införs av miljöskäl. Bestämmelserna är dock relativt allmänt hållna. I vår lagstiftning saknas bland annat de i direktivet förutsatta bestämmelserna om tillämpande av god avvägning, bedömning som hänför sig till beredningen av driftsrestriktioner samt principer som skall följas i fråga om driftsrestriktioner. Vissa bestämmelser i direktivet är avsedda att skydda olika parter vid införande av bullerbegränsningar, varför det är nödvändigt att utfärda bestämmelser om skyddsförfarandena genom lag.

Luftfartslagens 41 § härstammar från tiden före den nya grundlagen, varför de fullmaktsbestämmelser om meddelande av närmare bestämmelser som ingår i den inte till alla delar är så detaljerade och noggrant avgränsade som den nuvarande tolkningen av 80 § 2 mom. i grundlagen förutsätter. I 41 § i luftfartslagen ingår inte heller sådana bestämmelser gällande Luftfartsverkets beslutsfattande som med tanke på genomförandet av direktivet skulle vara tillräckligt tydliga och noggrant avgränsade.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Mål

Propositionens primära syfte är att genomföra ovan nämnda Europaparlamentets och rådets direktiv om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen.

Genom de föreslagna bestämmelserna preciseras de kriterier som skall tillämpas vid beredningen, införandet och genomförandet av driftsrestriktioner vid stora flygplatser. Målet är att få till stånd en tydlig och enkel förfaringsmetod som tillämpas vid beredningen av de driftsrestriktioner som avses i direktivet och vid beslutande om dem. Eftersom det är troligt att man i finländska förhål-

landen inte ofta kommer att behöva tillgripa driftsrestriktionerna i fråga, är det ändamålsenligt att man genomför regleringen av förfarandet i så lindrig grad som möjligt och samtidigt beaktar de olika parternas rättssäkerhet.

3.2. De viktigaste förslagen

Driftsrestriktioner

I 6 kap. i luftfartslagen införs bestämmelser om allmänna förutsättningar och principer i fråga om driftsrestriktioner. I lagen räknas inte upp enskilda driftsrestriktioner som kan komma i fråga, utan typen av restriktion och dess omfattning och varaktighet bestäms från fall till fall på basis av en helhetsbedömning av förhållandena.

I fråga om driftsrestriktioner för jetplan som med liten marginal uppfyller bullernormen tas de i direktivet förutsatta detaljerade bestämmelserna med i lagen. Dessa bestämmelser behövs för att man skall kunna garantera att man inte vid införandet av driftsrestriktioner lokalt väljer sådana lösningar som kan anses stå i konflikt med de skyldigheter som baserar sig på konventionen om internationell civil luftfart och med de principer som ICAO fastställt. Dessutom föreslås att restriktionerna tidigast år 2012 skall gälla sådana luftfartyg som är registrerade i utvecklingsländer. Också i övrig gemenskapslagstiftning angående bullerbegränsningar har motsvarande förlängda övergångsperioder beviljats för utvecklingsländernas luftfartyg.

I lagen tas sådana i direktivet förekommande faktorer med vid vilka särskild uppmärksamhet skall fästas vid beredandet och införandet av driftsrestriktioner. Sådana faktorer är principen om god avvägning, undvikande av onödigt olägenhet för flygtrafiken, val av objektiva och icke-diskriminerande åtgärder, beaktande av trafikbehoven samt bedömning av kostnader och nytta.

I lagen beaktas den minimireglering som förutsätts i direktivet och genomförandet av direktivet och man tar inte upp eventuella nationella specialfrågor.

Beredning av driftsrestriktioner

I lagen införs bestämmelser om den be-

dömning som enligt direktivet skall göras innan driftsrestriktioner införs. Bedömningen är nödvändig för att man skall kunna försäkra sig om att de föreslagna driftsrestriktionerna står i riktig proportion till den nytta som uppnås genom dem.

När det gäller behandlingen av driftsrestriktionsfrågor är utarbetandet av bedömningen det mest krävande skedet och det skede som mest binder resurser. Därför är det ändamålsenligt att göra en bedömning endast när det enligt en objektiv uppskattning finns behov av en sådan. Det föreslås därför också att lagen skall innehålla bestämmelser om när man kan låta bli att göra bedömningen. Avsikten är bland annat att säkerställa att driftsrestriktionsprocessen inte börjar användas för ändamål som är främmande med tanke på målen.

Behörig myndighet

Enligt förslaget är Luftfartsverket den behöriga myndigheten i driftsrestriktionsfrågor som avses i direktivet. Luftfartsverket har grundlig sakkunskap i fråga om flygplatser och funktionella frågor som hänför sig till flygtrafiken. Med stöd av 41 § i luftfartslagen är Luftfartsverket redan nu behörig myndighet för införandet av driftsrestriktioner för alla flygplatser. Därför är det motiverat att hänvisa de motsvarande myndighetsuppgifter som föranleds av direktivet till Luftfartsverket.

Förhållandet till miljötillståndsprocessen

Miljötillståndsprocessen enligt miljöskyddslagen och miljöskyddsförordningen kan i vissa fall gälla samma frågor som det föreslagna förfarandet för beredning och införande av driftsrestriktioner. Den mest centrala skillnaden är att miljötillståndsprocessen med betoning på helheten strävar efter att fastställa de villkor enligt vilka en viss verksamhet skall kunna bedrivas. Den driftsrestriktionsprocess som avses i direktivet strävar för sin del i första hand till att begränsa verksamhet som tidigare var tillåten. Driftsrestriktionsprocessen är dessutom snävare än miljötillståndsprocessen med tanke på metodurvalet och betydligt mera begränsad med

tanke på tillämpningsområdet eftersom den begränsar sig till endast flygverksamhet.

Av ovannämnda skäl är det motiverat att hålla isär driftsrestriktionsprocessen och miljötillståndprocessen.

4. Propositionens verkningar

4.1. Ekonomiska verkningar

De ekonomiska verkningarna beräknas bli små. Jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal trafikerar numera endast sporadiskt vid Helsingfors-Vanda flygfält och kommer att minska ännu mera i framtiden. Med beaktande av principen om god avvägning är det tämligen osannolikt att sådana driftsrestriktioner införs som kraftigt inverkar på kostnaderna och trafiken för dem som idkar flygtrafik.

Genomförandet av en bedömning enligt 41 b § i den föreslagna lagen medför kostnader för ledningsenheten för flygplatsen från fall till fall. Beloppet av dessa kostnader är emellertid svårt att uppskatta på förhand.

4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Förslaget har inga organisatoriska verkningar. Eventuella bedömningar kommer troligtvis inte heller att medföra extra arbete i så stor utsträckning att förslaget av den anledningen skulle ha verkningar i fråga om personal.

4.3. Miljökonsekvenser

Propositionens verkningar i praktiken beräknas bli små med beaktande av lagens begränsade tillämpningsområde. Möjligheten att införa driftsrestriktioner uppskattas dock styra lufttrafikföretagen och flygplatserna att välja verksamhetssätt som begränsar den bullerolägenhet som flygtrafiken förorsakar de boende och miljön.

5. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteupp-

drag vid kommunikationsministeriet. Enligt det ursprungliga förslaget skulle direktivet ha genomförts genom en separat lag. I sina uttalanden ansåg justitieministeriet och Luftfartsverket att de processer som krävs för en separat lag var onödigt tunga och förespråkade att bestämmelserna skulle ingå i luftfartslagen. Dessutom ansåg justitieministeriet inte att det är motiverat att till någon del binda genomförandet av direktivet till miljöskyddslagstiftningen. Övriga remissinstanser var miljöministeriet, Vasa förvaltningsdomstol, Nylands miljöcentral, Vanda stad och Finlands naturskyddsförbund.

Med anledning av remissvaren avstod man från en separat lag och den fortsatta beredningen av förslaget gjordes som en komplettering av luftfartslagen.

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Kommunikationsministeriet har den 4 juni 2003 tillsatt en arbetsgrupp att utreda bland annat hur luftfartens myndighetsuppgifter skall ordnas. I den mellanrapport som överlämnades till ministeriet den 16 oktober 2003 föreslog arbetsgruppen att man skulle överföra luftfartens myndighetsuppgifter från Luftfartsverket till en separat myndighet. Kommunikationsministeriet har den 19 november 2003 gett arbetsgruppen i uppdrag att bereda de ändringar som behövs för lagstiftningen så att den nya myndigheten kan inleda sin verksamhet vid ingången av år 2006. Samtidigt har arbetsgruppen till uppgift att utarbeta ett förslag till revidering av luftfartslagen så att lagen beaktar de ändringsbehov som förutsätts i den nya grundlagen samt andra aktuella behov.

Om man beslutar att grunda en separat luftfartsmyndighet utanför Luftfartsverket är det ändamålsenligt att samtidigt överföra alla uppgifter som i detta lagförslag förslås för Luftfartsverket till den nya luftfartsmyndigheten. Ändringar i den föreslagna lagen bereds i samband med andra nödvändiga författningsändringar.

DETALJMOTIVERING

1. Motivering

39 §. *Definitioner.* Till paragrafen fogas definitioner som är nödvändiga med tanke på tillämpningen av bestämmelserna och som till sina centrala delar delvis grundar sig på motsvarande definitioner i artikel 2 i direktivet.

Paragrafens 5 mom. innehåller en definition av begreppet jetplan. Med jetplan avses i detta kapitel samma sak som man i artikel 2 c i direktivet avser med civila jetdrivna underljudsflygplan. Man har beslutat sig för att använda den kortare termen, som är mera lätthanterlig som uttryck.

Med jetplan avses för det första flygplan som är i civil användning. Direktivets eller de föreslagna bestämmelsernas tillämpningsområde omfattar inte flygplan i militärt bruk. Utanför definitionen och samtidigt utanför tillämpningsområdet hamnar också sådana flygplan i civil användning som flyger snabbare än ljudets hastighet. Sådana flygplan finns inte i kommersiellt bruk i dag. Av definitionens ordalydelse följer också att sådana flygplan hamnar utanför definitionen och tillämpningsområdet vilkas motorer inte anses vara egentliga jetmotorer, även om motorerna har vissa drag som är kännetecknande för jetmotorer. Definitionen omfattar till exempel inte turbopropplan. Definitionen gäller endast flygplan och inte andra luftfartyg, såsom t.ex. helikoptrar, även om rotorn hos vissa helikoptrar drivs av en motor som är jämförbar med en jetmotor.

Den nedre gränsen för största tillåtna startvikt (34 000 kg) och minimiantalet passagerarplatser (19 passagerarplatser) innebär att många så kallade affärsjetflygplan hamnar utanför definitionen och lagens tillämpningsområde. Däremot omfattar definitionen sådana fraktflygplan som inte transporterar passagerare och vars största tillåtna startvikt är under 34 000 kg om det största tillåtna antalet passagerarplatser för passagerarversionen av flygplanstypen i fråga är över 19.

Paragrafens 6 mom. innehåller en definition av jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal. Definitionen är identisk

med motsvarande definition i artikel 2 d i direktivet.

En förutsättning för typgodkännande av ett flygplan är att flygplanet uppfyller de av ICAO fastställda bullerstandarder som är i kraft vid tidpunkten för godkännandet. Att standarderna uppfylls säkerställs genom bullermätningar för typgodkännandet. Metoden för genomförandet av bullermätningarna beskrivs detaljerat i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart. Samma kapitel innehåller också de gränsvärden som fastställts för buller, med vilka de värden som erhållits vid mätningarna skall jämföras. Såsom jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal beaktas sådana jetdrivna underljudsflygplan för vilka den sammanlagda avvikelsen, vilken erhålls genom summering av skillnaderna mellan bullermätningresultatet och gränsvärdena för buller, är högst fem decibel (EPNdB).

Inget finländskt flygbolag som idkar regelbunden trafik använder numera sådana jetplan som avses i denna punkt. Finnair Abp tog de sista jetplanen som omfattades av denna definition ur bruk i juli 2003.

41 §. *Begränsning av nyttjanderätten.* Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelser om när de principer som avses i direktivet skall tillämpas vid införande av driftsrestriktioner av bullerskäl.

Enligt momentet skall bestämmelserna tillämpas då driftsrestriktioner av bullerskäl riktas till starter eller landningar som utförs med sådana jetplan som avses i 39 § 5 och 6 mom. Bestämmelserna gäller inte någon annan verksamhet som sker på flygplatsen, såsom t.ex. testning som hänför sig till service av jetplan. För en sådan verksamhet kan villkor ställas i flygplatsens miljötillstånd i enlighet med miljöskyddslagen.

Enligt direktivets tillämpningsområdesbegränsning tillämpas bestämmelserna endast på flygplatser där jetplan har i medeltal över 50 000 flygrörelser (starter eller landningar) per år. Starter och landningar med andra typer av luftfartyg eller militärluftfartyg beaktas inte i beräkningarna.

Direktivet är avsett att tillämpas på de flygplatser som är störst när man ser till trafikmängden. För att minska inverkan av tillfälliga variationer i trafiken vid fastställandet av tillämpningsområdet studerar man flygplatsens trafik under de tre föregående kalenderåren före fastställandet. På detta sätt kan en flygplats hamna utanför tillämpningsområdet om medeltalet av de tre kalenderåren inte överskrider gränsen på 50 000 starter eller landningar per år, även om gränsen under något av undersökningsåren skulle överskridas med stor marginal. Flygplatsens situation kan också ändra årligen så att flygplatsen under något år omfattas av bestämmelsernas tillämpningsområde men under ett annat år kan hamna utanför tillämpningsområdet.

De driftsrestriktioner som avses i momentet kan också hänföra sig till jetplans tillträde till flygplatsen eller trafikförbud för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal. För trafik med jetplan kan tidsbegränsningar införas.

Enligt 4 mom. i paragrafen skall i fråga om ändring och upphävande av driftsbegränsningar tillämpas samma principer och förfarande som föreskrivs om införande av dem.

41 a §. *Principer som gäller driftsrestriktioner.* I paragrafen nämns de faktorer som skall beaktas när man överväger eller inför driftsrestriktioner vid en flygplats. Paragrafen motsvarar artikel 4 och 5.1 i direktivet.

Enligt 1 mom. i paragrafen skall man när man överväger nödvändigheten och omfattningen av driftsrestriktioner förutom driftsrestriktioner också beakta alla andra metoder som kan komma i fråga vid bekämpning av bullerproblem. Bl.a. minskning av luftfartygens bulleremissioner, planering av markanvändningen och genomförande av den samt minskning av bullerolägenheterna genom drift med minsta möjliga buller skall beaktas.

Förutom de nämnda faktorerna skall dessutom också andra faktorer som inverkar på helhetsbedömningen beaktas, såsom alla andra möjliga metoder för att undvika eller begränsa buller som förorsakas av luftfartyg. Som ett exempel på sådana här metoder för bullerbekämpning nämns i artikel 4.1 i direktivet ekonomiska stimulansåtgärder, med vilka bland annat avses att man fäster avseende vid avgifter som uppbärs för användningen

av en flygplats till förmån för användningen av luftfartygstyper som orsakar litet buller och metoder som begränsar buller.

Bestämmelserna bygger på den vid ICAO:s 33:e generalförsamling godkända resolutionen A33/7 om den s.k. principen om god avvägning. I resolutionen beskrivs god avvägning som en metod för hantering av flygbuller bestående av fyra delar. Delarna utgörs av minskning av luftfartygens buller vid dess källa, åtgärder inom markanvändningsplanering och markskötsel, förfaranden för drift med minsta möjliga buller samt driftsrestriktioner. Begränsandet av flygplansbuller vid flygplatser skall basera sig på en åtgärdshelhet som består av dessa delområden så att åtgärderna inom varje delområde är i balans i förhållande till nyttan och kostnaderna och att de olika delområdena är i balans också sinsemellan. Vid balanseringen skall lokala förhållanden och särdrag alltid kunna beaktas.

Med minskning av bullret vid dess källa avses t.ex. sådana tekniska lösningar vid tillverkningen av jetmotorer som reducerar eller dämpar buller och det att motorerna används på ett sätt som medför så litet buller som möjligt. Med åtgärder inom markanvändningsplanering och markskötsel avses i synnerhet att man i planeringsskedet så väl som möjligt borde kunna förutse vilka områden flygbullret troligen kommer att drabba och undvika att planera och konstruera bostäder och andra bullerkänsliga funktioner i sådana områden. Med förfaranden för drift med minsta möjliga buller avses t.ex. fastställande av avgångs- och ankomstrutter på ett sådan sätt att så liten bosättning som möjligt berörs av flygbullret. Med driftsrestriktioner avses t.ex. kvantitativ eller tidsmässig begränsning av användningen av bullersamma jetplan.

Enligt principen om god avvägning får åtgärder för bullerbegränsning inte riktas så att åtgärdernas alla nackdelar och kostnader ensidigt drabbar endast någon part. Att t.ex. enbart utnyttja begränsning av användningen av flygplan skulle strida mot principen om god avvägning ifall att man skulle kunna uppnå nytta till skälig kostnad och utan att äventyra flygsäkerheten med hjälp av förfaranden i samband med start och landning och på så sätt kompensera driftsrestriktionerna. Det är i

sista hand fråga om att finna en rimlig balans mellan olika parter fördelar.

Enligt 2 mom. förutsätts proportionalitet i samband med driftsrestriktionerna. Restriktionerna skall stå i skälig proportion till de kostnader och olägenheter som de förorsakar lufttrafikföretag och andra parter. Restriktioner som orsakar flygtrafikanterna betydande ekonomiska påfrestningar eller förluster får inte införas i syfte att uppnå små bullerbekämpningseffekter.

För driftsrestriktioner förutsätts också övertygande motivering. Restriktionerna skall utformas så att flygtrafiken inte i onödan begränsas genom dem. En flygplats erbjuder den kommun där den är belägen och hela den omgivande regionen nyttiga och ur ekonomiskt perspektiv ofta nödvändiga trafiktjänster, varför målet vid utformningen av driftsrestriktioner är att så litet olägenheter som möjligt skall uppstå. Driftsrestriktionerna får inte vara mera begränsande än vad som är nödvändigt för att nå de miljömål som ställts för flygplatsen. Bestämmelsen betonar behovet att motivera beslut gällande driftsrestriktioner utgående från principen om att flygtrafiken i så liten mån som möjligt skall begränsas.

De tillgängliga metoderna skall alltid utredas från fall till fall med beaktande av flygplatsens särdrag som helhet. Beaktande av flygplatsens särdrag innebär också att förhållandena i flygplatsens omgivning observeras. Vid observationen skall därför även den bullerbelastning som drabbar de boende alltid beaktas. Vid observationen skall även beaktas huruvida införande av driftsrestriktioner orsakar särskilda problem när det gäller att fylla trafikbehoven. Exempelvis kan en omfattande begränsning av användningen av jetplan under vissa tider på dygnet i vissa fall orsaka problem i flygtrafikförbindelserna om de trafikerande flygbolagen på grund av begränsningarna inte tillräckligt effektivt kan utnyttja flygplatsen och tillgången till alternativa plantyper eller förbindelser inte är tillräcklig med tanke på trafikbehovet.

Driftsrestriktionerna skall i fråga om sina grunder vara objektiva och icke-diskriminerande. Driftsrestriktioner får inte utformas så att de i själva verket endast begränsar verksamheten för vissa lufttrafikföre-

tag eller diskriminerar någon viss typ av jetplan. Det är också förbjudet att införa sådana driftsrestriktioner som riktas till lufttrafikföretag på basis av deras nationalitet. Införande av restriktioner t.ex. för bestämda tidsperioder så att de i praktiken kommer att gälla trafik som anländer från ett visst håll eller går mot ett visst håll, utan att det objektivt sett finns vägande skäl för detta, kan utvärderas på basis av detta moment.

I momentet förutsätts också att driftsrestriktioner som utgår från jetplanens prestanda skall basera sig på bullernivån så som den definieras i det certifieringsförfarande som fastställs i volym I (tredje upplagan, juli 1993) i bilaga 16 till konventionen om internationell luftfart. Bestämmelsen, som följer ordalydelsen i artikel 4.4 i direktivet, begränsar närmare de grunder på vilka driftsrestriktioner som baserar sig på jetplanens prestationsförmåga kan införas. Restriktionerna får endast grunda sig på den bullernivå som fastställts i förfarandet med typgodkännande av jetplan i enlighet med ICAO-standarderna. Det är förbjudet att införa driftsrestriktioner utgående från prestanda som baserar sig på andra slags mätningmetoder. En flygplats kan t.ex. inte införa restriktioner utgående från sina egna bullermätningar.

41 b §. *Bedömning av behovet av driftsrestriktioner.* Paragrafen innehåller bestämmelser om den bedömning av behovet av driftsrestriktioner som förutsätts i artikel 5 i direktivet.

Enligt 1 mom. skall man innan driftsrestriktioner införs vid en flygplats bedöma behovet av dem. Ledningsenheten för flygplatsen ansvarar för att bedömningen genomförs. Det föreligger inget hinder för att ledningsenheten för flygplatsen använder sig av utomstående experter vid bedömningen.

Bedömningen skall omfatta en beskrivning av flygplatsen och dess aktuella trafik och en bedömning huruvida de ikraftvarande bullerbekämpningsmetoderna är tillräckliga, en prognos över situationen om inga nya åtgärder vidtas med beaktande av utvecklingsalternativ för flygplatsen och dess omgivning, konsekvens- och kostnadsbedömningar av situationen ifall bullerbekämpningen inte effektivteras samt en kartläggning av de bullerbekämpningsåtgärder som anses vara möjliga

och en bedömning av möjligheten att förverkliga dem med tanke på effektivitet, nytta, kostnader, miljö- och konkurrensverkningar samt tidtabellen. Vid bedömningen skall också den lösningsmodell som ansetts vara bäst samt motiveringen för modellen beskrivas.

Enligt 2 mom. skall bedömningen innehålla de detaljerade uppgifter som behövs som grund för beslutsfattandet och som räknas upp i bilaga II till direktivet, vilken även finns som bilaga till regeringens proposition.

Även om de sakkomplex som nämns i direktivet borde tas med i bedömningen skall grundligheten vid prövningen av respektive sakkomplex i praktiken bestämmas utgående från de faktorer som i respektive fall är centrala för bedömningen med tanke på beslutsfattandet.

I 3 mom. räknas de situationer upp, i vilka det inte är nödvändigt att göra en bedömning och utarbeta en bedömningsrapport.

För det första behövs bedömningen inte i fall att uppgifter som motsvarar dem som fås genom bedömningen ingår i den bedömning av miljökonsekvenser som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994).

För det andra behövs bedömningen inte om det har gått mindre än fem år sedan den senaste bedömningen. I så fall har flygplatsen i allmänhet tillgång till en tillräcklig aktuell bedömning utifrån vilken man kan avgöra om en ny driftsrestriktion behövs. I praktiken förutsätter detta att den tidigare bedömningen varit minst så omfattande som behövs för prövningen av den nya driftsrestriktionen samt att inga betydande förändringar har skett efter bedömningen i de förhållanden som utgjort grunden för bedömningen, såsom t.ex. en betydande ändring i trafikmängden eller i det urval av jetplanstyper som används vid flygplatsen.

För det tredje behövs en bedömning inte när man överväger att göra en mindre ändring i en driftsrestriktion som är i kraft. Dessutom förutsätts att ändringen inte har betydande verkningar på lufttrafikföretagens kostnader vid flygplatsen. Till denna del motsvarar bestämmelserna i artikel 7 b i direktivet.

Det kan vara fråga om en sådan mindre ändring som avses här t.ex. om det vid flyg-

platsen finns en begränsning av användningen av jetplan som gäller under vissa tider på dygnet och tidpunkten när begränsningen börjar eller slutar av operativa skäl behöver tidigare- eller senareläggas med några tiotals minuter. Man skall sträva efter att beakta alla parter vid bedömningen av hur liten ändring det är fråga om. En lindring av en bullerbegränsning som gäller t.ex. nattetid skall bedömas med strängare kriterier ur invånarnas perspektiv än en motsvarande ändring som hänför sig till dagtid.

Som en mindre ändring kan inte en sådan ändring av en driftsrestriktion anses som förorsakar ett lufttrafikföretag betydande kostnader. Om t.ex. en i sig liten tidigareläggning av tidpunkten då en driftsrestriktion börjar gälla leder till att lufttrafikföretagets möjligheter att ordna anslutningar för sina flyg betydligt försämras och detta leder till ekonomiska följder är det uppenbart att en bedömning enligt 1 mom. är nödvändig.

Momentets bestämmelser utesluter skyldigheten att utarbeta en sådan bedömning som avses i 1 mom. Bestämmelserna hindrar emellertid inte att en bedömning utarbetas om det i enskilda fall konstateras att detta med tanke på beslutsfattandet skulle vara ändamålsenligt.

Enligt 4 mom. skall Luftfartsverket se till att de vars fördel eller rätt driftsrestriktionerna gäller bereds tillfälle att bli hörda gällande utredningen av bedömningen. Hörandet genomförs i enlighet med bestämmelserna i 6 kap. i förvaltningslagen. Dessutom skall Luftfartsverket begära utlåtande av den regionala miljöcentralen och de kommuner som befinner sig inom flygplatsens bullerområde.

41 c §. *Särskilda driftsrestriktioner för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal.* Paragrafen gäller riktande av särskilda driftsrestriktioner till luftfartyg som uppfyller bullernormen med liten marginal. När det gäller driftsrestriktioner är dessa luftfartyg i princip i samma ställning som andra jetplan. Driftsrestriktionerna bör riktas till flygrörelser som sker med jetplan på ett sådant sätt att sådana luftfartyg som uppfyller bullernormen med liten marginal inte diskrimineras. Riktande av särskilda driftsrestriktioner till luftfartyg som uppfyller bullernormen med liten marginal kan enligt 1 mom.

endast komma i fråga om man i den bedömning som avses i 41 b § och artikel 5 i direktivet konstaterar att införande av allmänna driftsrestriktioner för jetplan inte räcker till för att uppfylla målen när det gäller att undvika och begränsa överdrivet buller. På så sätt kan Luftfartsverket separat begränsa kraven för trafik med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal eller förbjuda trafik med dem helt och hållet i enlighet med de detaljerade bestämmelserna 2 och 3 mom. Bestämmelserna motsvarar artikel 6 i direktivet.

Enligt 2 mom. kan trafiken med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal begränsas till turer som motsvarar de turer som flugits under samma tidsperiod under det föregående året. Begränsningen kan verkställas tidigast sex månader efter att bedömningen utförts och man fattat ett beslut gällande införandet av driftsrestriktioner. Användningen av luftfartyg som uppfyller bullernormen med liten marginal kan inte längre efter detta utökas eller överföras till helt nya rutter eller andra flygturer. Överföringar är möjliga på samma rutt endast på grund av ändringar i tidtabeller, t.ex. så att en flygturs avgångs- eller ankomsttid ändras med någon timme.

Enligt 3 mom. kan man börja minska den trafik vid en flygplats som sker med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal tidigast sex månader efter att de driftsrestriktioner som avses i 2 mom. har införts. Nedskärningen sker genom att de lufttrafikföretag som använder jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal förpliktas att reducera antalet flygningar med sådana jetplan från flygplatsen i fråga med högst 20 % per år av den utgångsnivå som gällde när restriktionen trädde i kraft. På det sättet kan man få trafik som sker med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal att helt och hållet upphöra vid flygplatsen i fråga inom fem år.

41 d §. *Undantag från driftsrestriktioner.* Paragrafen innehåller bestämmelser om beviljande av enskilda undantag från driftsrestriktioner för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal. Paragrafen motsvarar artikel 9 i direktivet.

Enligt paragrafen kan Luftfartsverket tillåta

undantag från driftsrestriktioner enligt 41 c §. Undantag innebär att sådan verksamhet tillåts som annars skulle vara förbjuden enligt driftsrestriktionen. Av denna anledning kan endast enstaka eller kortvariga undantag komma i fråga. I praktiken innebär detta t.ex. tillåtande av en enskild start och landning eller en mindre avvikelse under högst några dygn i den tidpunkt då driftsrestriktionen börjar eller slutar. Om situationen väntas förutsätta mera omfattande eller långvariga undantag från driftsrestriktioner skall dessa undantag behandlas som en bestående eller tidsbunden ändring i restriktionerna. I sådana fall iakttas bestämmelserna i 41 a—41 c § på normalt sätt.

Beviljande av ett sådant undantag som avses i paragrafen kan komma i fråga om en enskild start eller landning till sin karaktär är så exceptionell att det skulle vara orimligt att vägra göra ett tillfälligt undantag. Det kan t.ex. vara fråga om att tillåta enskilda flygningar som tjänar humanitära syften med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal. För det andra kan undantag beviljas om det är fråga om att förflytta ett jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal för ändringsarbeten eller reparation.

Ärenden som gäller beviljande av undantag behandlas på ansökan av ett lufttrafikföretag eller ledningsenheten för en flygplats i enlighet med förvaltningslagen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser. Det föreslagna 1 mom. innehåller en sedvanlig ikraftträdandebestämmelse.

Det föreslagna 2 mom. innehåller ett undantagsarrangemang enligt artikel 8 i direktivet för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal och som är registrerade i utvecklingsländer. Till jetplanen i fråga kan särskilda driftsrestriktioner riktas först 10 år efter att direktivet trätt i kraft, dvs. efter den 28 mars 2012. Här avses sådana jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal vilka under den s.k. referensperioden mellan 1 januari 1996 och 31 december 2001 har trafikerat en flygplats inom gemenskapen där driftsrestriktioner införs och vilka under denna referensperiod har hela tiden varit upptagna i ett utvecklingslands register över luftfartyg, om planen fortfarande trafikeras av en fysisk eller juridisk person som är etablerad i

utvecklingslandet i fråga. Det undantag på tio år som avses här kan sålunda fås till godo genom att man påvisar att jetplanet har flugit till den ifrågakvarande flygplatsen inom gemenskapen under ovannämnda tidsperioden. Det har ingen betydelse mellan vilka orter trafiken har skett.

Det undantag som avses här är bundet till en viss flygplats, varför flygning till en av gemenskapens flygplatser inte innebär någon rätt till undantag vid en annan flygplats inom gemenskapen. Rätt till undantag upphör inte även om jetplanet under ovannämnda tidsperioden eller efteråt t.ex. på basis av ett leasingkontrakt tillfälligt har varit registrerat i någon annan stat, om jetplanet har återupptagits i det ifrågakvarande utvecklingslandets register över luftfartyg och fortfarande trafikerar av en operatör som är etablerad i detta land. Trafikföretagets nationalitet har heller ingen betydelse, utan det avgörande är endast var företaget är etablerat. Trafikföretaget kan också vara ett annat än under ovannämnda tidsperioden, förutsatt att det är fråga om ett trafikföretag som är etablerat i samma utvecklingsland. Om jetplanet däremot överförs från utvecklingslandets register till ett annat utvecklingslands register går rätten till

undantag i allmänhet förlorad även om trafikföretaget är det samma.

Direktivet innehåller inte någon definition av begreppet utvecklingsland, utan som utvecklingsländer betraktas de stater Förenta Nationerna betraktar som utvecklingsländer.

2. Ikraftträdande

Det direktiv som avses bli genomfört genom denna lag trädde i kraft den 28 mars 2002. Den tidsfrist som enligt artikel 16.1 i direktivet reserverats för genomförandet av direktivet gick ut den 28 september 2003. Av denna anledning föreslås lagen träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

3. Lagstiftningsordning

Förslaget innehåller inga bestämmelser med anledning av vilka det borde behandlas i annan än vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut
 fogas till 39 § i luftfartslagen av den 3 mars 1995 (281/1995) nya 5 och 6 mom., till 41 § ett
 nytt 3 mom. och till lagen nya 41 a—41 d § som följer:

39 §

Definitioner

 Med *jetplan* avses civila jetdrivna under-
 ljudsflygplan som har en tillåten startmassa
 på 34 000 kg eller mer eller för vilka den
 godkända passagerarkapaciteten är mer än 19
 passagerare, med undantag av sittplatser av-
 sedda 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 konven-
 tionen angående internationell civil luftfart
 (FördrS 11/1949) med en sammanlagd avvi-
 kelse på högst 5 EPNdB (Effective Perceived
 Noise in decibels). Med sammanlagd avvi-
 kelse avses här det värde i EPNdB som er-
 hålls genom summering av skillnaderna mel-
 lan certifierad bullernivå och högsta tillåtna
 bullernivå vid de tre referenspunkter för bul-
 lermätningen vilka är fastställda i volym I,
 andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konven-
 tionen.

41 §

Begränsning av nyttjanderätten

 Luftfartsverket kan dessutom i enlighet
 med 41 a—41 d § införa driftsrestriktioner
 för att förebygga bullerolägenheter 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 och
 deras trafikeringsstiden. Dessutom kan trafik-
 förbud införas för jetplan som uppfyller bul-
 lernormen med liten marginal.

I fråga om ändring och upphävande av
 driftsbegränsningar som avses i 3 mom. gäll-
 er i tillämpliga delar vad som föreskrivs om
 införande av dem.

41 a §

Principer som gäller driftsrestriktioner

När nödvändigheten och omfattningen av
 driftsrestriktioner övervägs skall följas god
 avvägning, enligt vilket man undersöker möj-
 ligheterna att tillämpa olika åtgärder för bul-
 lerbekämpning och verkningarna av dem, så-
 som minskning av luftfartygens bulleremis-
 sion, planering av markanvändningen och
 genomförande av den, flygmetoder och verk-
 ningarna av restriktionerna.

Vid införande av driftsrestriktioner vid en
 flygplats skall beaktas de kostnader som de
 medför, restriktionernas nödvändighet när
 det gäller bullerbekämpningen, flygplatsens
 särdrag samt att driftsrestriktionerna inte dis-
 krimineras vissa lufttrafikföretag eller tillver-
 kare av luftfartyg på grund av att de kommer
 från vissa stater. Driftsrestriktioner som utgår
 från att jetplans prestanda skall basera sig på
 det buller jetplanet orsakar i enlighet med de-
 finitionen i det certifieringsförfarande som
 fastställs i volym I i bilaga 16 till konventio-
 nen angående internationell luftfart.

41 b §

Bedömning av behovet av driftsrestriktioner

Innan driftsrestriktioner införs vid flygplatsen skall ledningsenheten för flygplatsen göra en bedömning av behovet av dem. Vid bedömningen skall

- 1) utredas de aktuella förhållandena vid flygplatsen,
- 2) uppskattas eventuella effekter om inga ytterligare åtgärder vidtas,
- 3) bedömas behovet av kompletterande åtgärder.

Av bedömningen skall framgå de faktorer som avses i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen.

En bedömning av behovet av driftsrestriktioner behövs emellertid inte om

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

- 2) det gått mindre än fem år sedan den senaste bedömningen av behovet av driftsrestriktioner, eller

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

Luftfartsverket skall i enlighet med förvaltningslagens (434/2003) bestämmelser om hörande av parter ge dem vilkas fördel eller rätt saken gäller tillfälle att bli hörda angående den utredning som gäller bedömningen av behovet av driftsrestriktionerna. Luftfartsverket skall dessutom begära utlåtande i saken av kommunerna inom flygplatsens bullerområde och av den regionala miljöcentralen.

41 c §

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 b §, kan Luftfartsverket förbjuda eller begränsa trafik med jetplan som uppfyller bullernormen 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 ovan i 2 mom. trätt i kraft skall trafiken med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal begränsas 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.

41 d §

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 start eller landning 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 2013 skall 41 c § 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 konven-

tionen angående internationell civil luftfart har beviljats för planet och planet har trafikerat på en flygplats som avses i 41 § 3 mom. i denna lag under perioden mellan den 1 januari 1996 och den 31 december 2001. Dessut-

om 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 29 oktober 2004

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*