



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 09.03.1998  
KOM(1998) 98 endelig udg.

98/0070 (SYN)

Forslag til  
RÅDETS DIREKTIV  
om registrering og anvendelse i Fællesskabet af  
visse typer subsoniske civiljetfly, som er blevet ombygget og omcertificeret,  
så de opfylder normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til  
konventionen om international civilluftfart,  
tredje udgave (juli 1993)

---

(forelagt af Kommissionen)



## BEGRUNDELSE

### I. Indledning

1. Et af den fælles transportpolitikks vigtigste mål er "bæredygtig mobilitet"<sup>1</sup>. Denne art mobilitet sigter på at sikre, at EF's transportsystem fungerer effektivt, og at miljøet beskyttes. Tekniske foranstaltninger, f.eks. støjnormer for fly, bidrager til bæredygtig mobilitet ved at sikre en reducere af den støj, det enkelte fly producerer. Endvidere nævnes yderligere reducere af støjmissioner fra fly før år 2000 i Fællesskabets handlingsprogram om miljøet og bæredygtig udvikling<sup>2</sup>.
2. Kommissionen begyndte at fastsætte bestemmelser om flystøj for næsten 20 år siden. Det seneste EF-initiativ er Rådets direktiv 92/14/EØF<sup>3</sup> af 2. marts 1992. Dette direktiv fastsætter en gradvis nedtrapning mellem den 1. april 1995 og 1. april 2002 af anvendelsen af alle subsoniske civiljetfly, der ikke overholder de mest krævende internationale støjnormer (kapitel 3 i bilag 16 til konventionen om international civilluftfart). Artikel 5 i dette direktiv indeholdt en undtagelse fra udskiftningsbestemmelserne gældende fra 1995 vedrørende fly, som - selv om de ikke opfyldte de strengeste normer - kunne ombygges, så de opfyldte disse normer ved hjælp af støjdemplingsanordninger, under forudsætning af, at udstyret var bestilt senest 1. april 1994, og at tidligste leveringsdato for ændringerne var accepteret.
3. Direktiv 92/14/EØF nævnte dog ikke påmontering af støjdemplingsanordninger på endnu mere støjende fly, så disse opfylder udskiftningsbestemmelserne.

Støjdemplingsanordninger, som tillader støjende fly at opfylde støjnormerne i kapitel 3 findes allerede for følgende flytyper:

Boeing 727 - 100-serien og 200-serien  
Boeing 737-200 ikke-ADV-serier samt ADV-serier  
Douglas DC-8 - 62-serien og 63-serien  
Douglas DC-9 - 10-serien 30-serien.

Støjdemplingsanordninger er under udvikling for følgende flytyper:

Boeing 707 - 100-serien 200-serien  
BAC 1-11 400-serien og 500-serien  
Douglas DC-8 - 50-serien  
Douglas DC-9 - 50-serien.

Indkøb af støjdemplingsanordninger kan forlænge livet for et fly, der er over 25 år gammelt, hvorved investeringer i nye fly undgås.

---

<sup>1</sup> KOM(92) 494 endelig udg. af 2.12.1992 og KOM(95) 302 endelig udg. af 12.7.1995.

<sup>2</sup> EFT C 138 af 17.5.1993, s. 5.

<sup>3</sup> EFT L 76 af 23.3.1992, s. 21.

## II. EF-indsats

4. Fly, der er opført i medlemsstaternes registre, og som er blevet påmonteret støjdemningsanordninger, så de opfylder normerne i kapitel 3, repræsenterer kun en meget lille procentdel af den samlede, kommercielle, civiljetflåde, nemlig 36 fly af i alt 2 352 fly<sup>4</sup>, dvs. 1,5%.

Situationen er noget anderledes i USA. USA har, i modsætning til Fællesskabet, vedtaget lovgivning vedrørende "etape 2" (som i USA svarer til kapitel 2), som fandt sted før, og derfor ikke følger, bilag D til International Civil Aviation Organisation (ICAO), resolution A31-11 om eventuelle driftsrestriktioner for subsoniske jetfly, som har højere støjniveauer end tilladt i henhold til bind 1, kapitel 3 i bilag 16. Dette tillæg tilskynder USA til ikke at påbegynde afvikling før den 1. april 1995 og at tillade en gradvis afvikling over en periode på mindst 7 år. Denne dato og dette tidsrum indgår i direktiv 92/14/EØF. I USA krævede "airport noise and capacity of 1990" dog fuldstændig afvikling af store etape 2-fly senest 31. december 1999. Denne lov fastsatte endvidere tre mellemliggende datoer, den 31.12.94, den 31.12.96 og den 31.12.98 på hvilke en minimal procentdel af flåden skulle være på etape 3 (55% i 1994, 65% i 1996 og 75% i 1998), eller på hvilken etape 2-flåden skulle være reduceret med en vis procentdel (25% i 1994, 50% i 1996, 75% i 1998). Den eneste måde hvorpå det var økonomisk muligt at opfylde disse mellemliggende krav var ved at anvende støjdemningsanordninger på eksisterende etape 2-fly. Dette er grunden til, at ca. 650 fly ved udgangen af 1996 var blevet påmonteret støjdemningsanordninger for at opfylde de strengeste støjnormer og opfylde det amerikanske etape 2-udskiftningsprogram. I forbindelse med en økonomisk analyse, der blev udført af ICAO, erklærede Air transport Association (de amerikanske luftfartselskabers organisation) sammen med International Air Transport Association (de internationale luftfartselskabers organisation), at de forventede, at ca. 1 500 fly i år 2000 ville være udstyret med støjdemningsanordninger.

5. De internationale støjcertificeringsnormer, som er specificeret i forskellige kapitler i førnævnte bilag 16, fastlægger maksimale støjtærskler på tre målepunkter, der anvendes ved certificeringen, dvs. det laterale støjmålingspunkt, indflyvningspunktet og overflyvningspunktet. Certificeringsproceduren tillader dog, at overskridelse ved et af målepunkterne kan modsvares med en tilsvarende reduktion ved et eller flere af de andre punkter. Da normerne defineres som støjtærskler, der ikke må overskrides, ligger de fleste fly et stykke under disse maksimumstærskler med en "margen". Selv om støjtærsklen hos et fly med støjdemningsanordninger formelt overholder støjnormerne i kapitel 3, støj det dog betydeligt mere, masse sammenholdt med masse, end fly, der på nuværende tidspunkt produceres i henhold til kapitel 3. Endvidere overholder størstedelen af de tilpassede fly faktisk ikke kapitel 3 på alle målepunkter, da de kan "afveje" deres underskud på et målepunkt mod overskuddet på et andet målepunkt. Denne såkaldte "afvejningsmargen" forbundet med operationelle restriktioner som f.eks. vægt og flapbegrænsninger tillader fly, der normalt skulle trækkes tilbage i henhold til direktiv 92/14/EØF fortsat at flyve efter de 25 år, der er fastsat i dette direktiv. Margenerne forbundet med kapitel 3-støjtærskler for kapitel 2-fly, der er påmonteret støjdemningsanordninger for at opfylde kapitel 3-støjnormerne, svinger for

<sup>4</sup> Kilde: Airclaims Ltd, september 1996.

øjeblikket mellem 0,1 og 4,6 EPNdB, mens de tilsvarende margener for kapitel 3-fly, der er bygget i henhold til den nuværende teknologi, svinger mellem 6,6 og 26,8 EPNdB. Dette indebærer, at anvendelsen af tilpassede fly, bidrager uforholdsmæssigt til støjniveauet i de lufthavne, hvor de anvendes.

6. Endvidere påvirker fly med påmonterede støjdemplingsanordninger miljøet mere negativt, hvad angår brændstofforbrug og miljøforurenende stoffer. Dette skyldes støjdemplingsanordningens øgede vægt og påvirkning af manøvreringsdygtigheden samt ældre, mindre brændstofeffektive motorer, som oftest stammer fra 60'erne. Det specifikke brændstofforbrug med maksimalt tilladt startmasse for et kapitel 2-fly med støddæmplingsanordning kan være på op til 50% større end for kapitel 3-fly, der er bygget i henhold til den nuværende teknologi. Emissioner af kulbrinter og nitrogenoxider ved landing og start for kapitel 2-fly med støjdemplingsanordning ligger ca. 30% højere sammenlignet med et kapitel 3-fly bygget i henhold til den nuværende teknologi.
7. Det er berettiget at hindre medlemsstaterne i at indlemme akustisk ændrede ældre fly i deres registre ved hjælp af et såkaldt nyregistreringsforbud for at undgå yderligere forværring af støjsituationen omkring Fællesskabets lufthavne, at begrænse anden miljøskade samt for at hindre, at fly med støjdemplingsanordninger mellem april 1999 og 2002 overføres til medlemsstaternes registre på grund af forventet gennemførelse af ICAO kapitel 2 afventningsbestemmelser i USA. Som allerede nævnt er denne type fly endnu ikke et problem for medlemsstaterne, og hensigten med dette nyregistreringsforbud er at sikre, at disse fly ikke bliver et problem, og at man opretholder miljøfordelene ved de tekniske fremskridt, der har fundet sted siden vedtagelsen af kapitel 3-kravene.

Det bør i denne forbindelse understreges, at hvad angår EF-registre:

- drejer dette forslag sig om et nyregistreringsforbud
  - må der skelnes klart mellem et nyregistreringsforbud og et driftsforbud. Et nyregistreringsforbud, som i dette direktivforslag, hindrer, at fly, der ikke opfylder normerne, optages i medlemsstaternes registre, men påvirker ikke de fly, som allerede er registreret eller begrænser mulighederne for at anvende disse fly i Fællesskabets lufthavne. Et driftsforbud påvirker derimod direkte anvendelsen af et fly, der ikke opfylder normerne, da det forbyder et sådant fly at lande eller starte i Fællesskabets lufthavne.
8. EF kan dog ikke insistere på et nyregistreringsforbud over for fly, der er optaget i et tredjeland's register. Målet kan for disse fly nås ved hjælp af et driftsforbud, som kun påvirker fly, der ikke har fløjet i EF, og ikke er optaget i registeret i det pågældende tredjeland, når nyregistreringsforbudet træder i kraft for fly, der er registreret i EF. Indførelse af tilsvarende normer for fly, der er registreret i tredjelandsregisteret. Indførelse af tilsvarende normer for fly, der er registreret i tredjelandet sigter på at opretholde nærværende initiativs effektivitet og hindre konkurrenceforvriddning. For at dette kan være i overensstemmelse med afviklingsordningerne og den endelige tidsfrist i Rådets direktiv 92/14/EØF for kapitel 2-fly, hvis samlede støjniveau overstiger kapitel 2-fly med støjdemplingsanordninger, træder driftsforbuddet for fly på tredjelandets registre, der ikke opfylder kravene, først i kraft på denne endelige tidsfrist. Endvidere bør bestemmelserne for fly på

tredjelandes registre også tage hensyn til anvendelsesområdet for nyregistreringsforbuddet for kapitel 2-fly i henhold til Rådets direktiv 89/629/EØF, som kun gælder for fly, der optages på medlemsstaternes registre.

9. Ved udarbejdelse af forslaget har Kommissionen også overvejet, hvorvidt det er i overensstemmelse med nærhedsprincippet ved at behandle følgende spørgsmål:

- a. *Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser, og hvad er problemets EF-dimension?*

Kommissionen har, som led i den fælles transportpolitik, i henhold til traktatens artikel 84, stk. 2, gennemført den tredje luftfartspakke, som har skabt et indre marked for lufttransport, hvor bestemmelserne for luftfartsydelse stort set er harmoniserede. Denne harmonisering dækker også tekniske normer for støj fra subsoniske civiljetfly. Normerne har bidraget til den gradvise forbedring af støjklimaet rundt om EF's lufthavne. Den store vækst inden for lufttransport har dog i nogen grad modsvaret de miljømæssige fordele som følge af den gradvise indførelse af strengere støjnormer. Formålet med dette direktiv er som tidligere nævnt at hindre, at støjsituationen ved lufthavnene forværres yderligere.

- b. *Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?*

Kommissionen har hindret, at der optages fly uden støjcertifikat på medlemsstaternes registre ved hjælp af Rådets direktiv 80/51/EØF og af kapitel 2-fly ved hjælp af Rådets direktiv 89/629/EØF. Fællesskabet har endvidere ved hjælp af Rådets direktiv 92/14/EØF foretaget fuldstændig harmonisering af de støjnormer, som fly fra medlemsstaterne og tredjelandene skal opfylde, for at operere i Fællesskabets lufthavne. Den tilsigtede stramning af disse normer ved at udelukke kapitel 2-fly med støjdempningsanordninger indebærer ændringer af sidstnævnte direktiv og kan derfor kun gennemføres på EF-niveau.

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet er et direktiv tilstrækkeligt i dette tilfælde. Den enkelte medlemsstat kan således selv beslutte, hvilke gennemførelsesinstrumenter tjener dets system bedst.

10. Da lufttransport er international, er det at foretrække at en foranstaltning til begrænsning af flystøj træffes på internationalt niveau og ikke på regionalt eller nationalt niveau. Da det indtil nu ikke har været muligt at blive enige om sådanne foranstaltninger inden for rammerne af ICAO føler Kommissionen, at man nu bør skride til handling på EF-niveau. Foranstaltningerne i nærværende forslag er i overensstemmelse med de obligatoriske bestemmelser i konventionen om international civilluftfart.

11. Foranstaltningen indgik i en række mulige løsninger af støjproblemet, som blev fremsat i det høringsdokument om begrænsning af transportstøj, der blev forelagt som en del af forberedelsen af dette forslag for alle parter i medlemsstaterne: lufthavne, luftfartsselskaber, lufttransportbrugere, fremstillingsindustrien, transportarbejderorganisationer, internationale luftfartsorganer, miljøbeskyttelsesgrupper samt lokale og regionale myndigheder. For at opnå størst mulig effekt samarbejder Kommissionen endvidere med Den Europæiske Luftfartskonference

(European Civil Aviation Conference - ECAC) med henblik på at sikre en harmoniseret fremgangsmåde ud over Fællesskabets grænser. Der tilføjes i denne forbindelse, at man på ECAC's treårige møde, som fandt sted i Strasbourg i juli 1997, blev enige om at der bør træffes foranstaltninger på europæisk niveau for at hindre, at fly, der har fået påmonteret støjdæmpningsanordninger, så de kun lige opfylder de højere (kapitel 3) støjnormer, bliver optaget på registrene. Foranstaltningen er i overensstemmelse med EAC's politiske mål om at reducere støj fra fly.

### III. Direktivets indhold

12. Artikel 1 fastlægger direktivets målsætning. Artikel 2 indeholder de definitioner, der er nødvendige for en korrekt fortolkning af direktivet.
13. Artikel 3 er direktivets kerne. I stk. 1 fastsættes nyregistreringsforbudet for ombyggede fly. Disse ændringer omfatter støjdæmpningsanordninger, ombygning af motoren, omdesignede motorhuse eller andre tekniske foranstaltninger, som ikke muliggør fuld overholdelse af alle de målepunkter, der kræves til kapitel 3 certificering samt anvendelse af operationelle restriktioner for at øge den akustiske præstation.  
  
Stk. 3 skal sikre lige forhold for fly, der er indregistreret i EF, og fly, der er indregistreret i tredjelande, ved at begrænse anvendelsen af fly fra tredjelande, der ikke opfylder normerne i EF's lufthavne.
14. Artikel 4 fastsætter et begrænset antal undtagelser. Det drejer sig bl.a. om fly, der udelukkende opererer uden for EF og "exceptionelle tilfælde", der er midlertidige.
15. Artikel 5 har til formål at sikre, at medlemsstaterne fastsætter de nødvendige foranstaltninger til at sikre effektiv anvendelse af de fælles bestemmelser.
16. Artikel 6, 7 og 8 er standardartikler, som hovedsageligt vedrører indførelse af direktivet i national lov.

Forslag til  
RÅDETS DIREKTIV  
om registrering og anvendelse i Fællesskabet af  
visse typer subsoniske civiljetfly, som er blevet ombygget og omcertificeret,  
så de opfylder normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til  
konventionen om international civilluftfart,  
tredje udgave (juli 1993)

—————  
(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

Under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>5</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>6</sup>,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 189 C, i samarbejde med Europa-Parlamentet<sup>7</sup>,  
og

ud fra følgende betragtninger:

Et af den fælles transportpolitikks hovedmål er bæredygtig mobilitet; dette kan defineres som en global fremgangsmåde, der sigter mod såvel et effektivt transportsystem i Fællesskabet som beskyttelsen af miljøet; der bør træffes tekniske foranstaltninger, som bidrager til at sikre bæredygtig mobilitet;

Kommissionens meddelelse om den fælles transportpolitikks fremtidige udvikling: en omfattende fællesskabsstrategi for bæredygtig mobilitet<sup>8</sup> henviser udtrykkeligt til indførelsen af et nyregistreringsforbud for de mest støjende fly;

i det femte miljøhandlingsprogram af 1992, hvis generelle strategi støttedes af Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, i resolution af 1. februar 1993<sup>9</sup>, planlægges der yderligere lovgivningsmæssige foranstaltninger med henblik på at reducere støjmissioner fra fly; programmet fastlægger den målsætning, at ingen skal udsættes for et støjniveau, som bringer helbred og livskvalitet i fare;

væksten i luftfartsaktiviteterne i Fællesskabets lufthavne er i stadig højere grad undergivet miljømæssige begrænsninger; anvendelse af mindre støjende fly i disse lufthavne kan bidrage til en bedre udnyttelse af den eksisterende lufthavnskapacitet;

---

<sup>5</sup> EFT C

<sup>6</sup> EFT C

<sup>7</sup> Udtalelse fra Europa-Parlamentet af .. (EFT C .. af ..), Rådets fælles holdning af .. (EFT C ..) og Europa-Parlamentets beslutning af .. (EFT C ..).

<sup>8</sup> KOM(92) 494 endelig udg. af 2.12.1992.

<sup>9</sup> EFT C 138 af 17.5.1993, s. 1.

ældre typer fly, som er ombygget for at forbedre deres støjcertificering, støjer betydelig mere sammenlignet med moderne fly af samme vægt, som fra begyndelsen er certificeret i henhold til normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen om international civilluftfart, tredje udgave (juli 1993); disse ombygninger forlænger anvendelsestiden for et fly, der ellers ville være blevet trukket tilbage; de har dog en tendens til at øge gasemissioner og brændstofforbrug fra flymotorer, der er bygget ved hjælp af ældre teknologi;

et forbud om at optage disse ældre, ombyggede fly i medlemsstaternes registre fra 1. april 1999 kan betragtes som en beskyttelsesforanstaltning med henblik på at forebygge yderligere forværring af støjsituationen ved Fællesskabets lufthavne og reducere gasemissioner og brændstofforbrug;

i et Fællesskab uden indre grænser er det hensigtsmæssigt fra nyregistreringsforbuddet at undtage fly, der er optaget i en medlemsstats registre før 1. april 1999;

i betragtning af den eksisterende EF-lovgivning om flystøj må nærværende initiativ træffes på EF-niveau ved hjælp af bindende EF-bestemmelser, og det er således foreneligt med nærhedsprincippet, idet det overlades til de enkelte medlemsstater at beslutte, hvilke gennemførelsesinstrumenter der egner sig bedst til deres system;

nyregistreringsforbuddet er både teknisk gennemførligt og miljøvenligt uden at medføre unødige økonomiske byrder;

konkurrencefordrejning må minimeres ved at fastsætte tilsvarende normer for fly, der er registreret i tredjelande; Fællesskabet har ingen kompetence i forbindelse med tredjelands registre, hvorfor disse tilsvarende normer kun kan gennemtvinges ved fra og med den 1. april 1999 at begrænse operationen af fly, der er registreret i tredjelande, og som ikke opfylder normerne; datoen for at indføre sådanne restriktioner skal tage hensyn til udløb af tidsfristen for drift af kapitel 2-fly i henhold til Rådets direktiv 92/14/EØF af 2. marts 1992 om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 2, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, 2. udg. 1988)<sup>10</sup>, samt til bestemmelserne om nyregistreringsforbud for kapitel 2-fly i Rådets direktiv 89/629/EØF af 4. december 1989 om begrænsning af støjemissionen fra civile subsoniske jetfly<sup>11</sup>;

hovedformålet med denne foranstaltning er at begrænse støj ved Fællesskabets lufthavne, og fly kan derfor undtages fra nyregistreringsforbuddet, hvis de ikke opererer på Fællesskabets territorium; undtagelser kan også gælde for fly, der opererer på de franske oversøiske departementer på grund af deres geografiske beliggenhed samt som midlertidige undtagelser for flyoperationer af usædvanlig karakter, for at bestemmelserne kan gavne miljøet mest muligt;

det må sikres, at overtrædelse af EF-bestemmelserne straffes således, at sanktionerne er effektive, står i forhold til forseelsen og er af afskrækkende karakter -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

<sup>10</sup> EFT L 76 af 23.3.1992, s. 21.

<sup>11</sup> EFT L 363 af 13.12.1989, s. 27.

## Artikel 1

### Formål

Dette direktivs formål er at fastlægge bestemmelser med henblik på i fremtiden at forebygge en forværring af støjproblemerne i Fællesskabet forårsaget af omcertificerede subsoniske civiljetfly og samtidig begrænse andre miljøskader.

## Artikel 2

### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) *Subsonisk civiljetfly*: Subsonisk civiljetfly med en certificeret maksimumsstartmasse på 34 000 kg eller derover eller med certificeret maksimumskapacitet for den pågældende flytype på over 19 passagerpladser, eksklusive pladser til besætningen, og drevet af motorer med et by-passforhold på under 3.
- 2) *Omcertificeret subsonisk civiljetfly*: Et subsonisk civiljetfly, som oprindeligt var certificeret til kapitel 2-krav eller tilsvarende, eller oprindeligt ikke var støjcertificeret, og som er blevet ombygget til at opfylde kapitel 3-krav enten direkte ved hjælp af tekniske foranstaltninger eller indirekte ved hjælp af operationelle restriktioner.
- 3) *Kapitel 2 og Kapitel 3*: de støjnormer, der defineres i bind I, del II, henholdsvis kapitel 2 og kapitel 3, i bilag 16 til konventionen om international civilluftfart, tredje udgave (juni 1993).
- 4) *Operationelle restriktioner*: vægtrestriktioner for flyet og/eller operationelle begrænsninger, som piloten eller luftfartsselskabet har kontrol over, f.eks. reduceret manøvrering af flapper.
- 5) *Registrering af et fly*: den formelle handling, hvorved et flys nationalitet etableres ved dets optagelse i en medlemsstats eller et tredjelandets nationale register.
- 6) *Fællesskabets territorium*: det territorium, hvor traktatens bestemmelser er gældende.

## Artikel 3

### Fly, der ikke opfylder normerne

1. Medlemsstaterne sikrer, at omcertificerede subsoniske civiljetfly ikke registreres på deres territorium fra og med den 1. april 1999.
2. Bestemmelserne i stk. 1 gælder ikke for subsoniske civiljetfly, som er optaget i en medlemsstats register før den 1. april 1999.

3. Uanset direktiv 92/14/EØF, navnlig artikel 2, stk. 2, må medlemsstaterne fra den 1. april 2002 ikke tillade operation i lufthavne på deres territorium af omcertificerede subsoniske civiljetfly, der er registreret i et tredjeland, medmindre de figurerede i det pågældende tredjelands register før den 1. april 1999 og havde opereret på Fællesskabets territorium før denne dato.

#### Artikel 4 Undtagelser

1. Medlemsstaterne kan tillade midlertidige undtagelser fra bestemmelserne i artikel 3 for subsoniske civiljetfly, hvis anvendelse er af så exceptionel karakter, at det ville være urimeligt at nægte en midlertidig undtagelse, f.eks. når det drejer sig om nødsituationer eller humanitær bistand.
2. Medlemsstaterne kan tillade undtagelse fra bestemmelserne i artikel 3 for subsoniske civiljetfly, der udelukkende opererer uden for Fællesskabets territorium og for fly, der udelukkende opererer i Frankrigs oversøiske departementer.

#### Artikel 5 Sanktioner

Medlemsstaterne fastlægger sanktioner for overskridelse af de nationale bestemmelser, der vedtages som følge af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse sanktioner anvendes. Disse sanktioner skal være effektive, stå i forhold til forseelsen og være af afskrækkende karakter. Medlemsstaterne meddeler de pågældende bestemmelser til Kommissionen senest på den i artikel 6, stk. 1, første afsnit, angivne dato og meddeler eventuelle senere ændringer hurtigst muligt.

#### Artikel 6 Gennemførelse

1. Medlemsstater sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [.....]. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for en sådan henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### Artikel 7 Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

## Artikel 8

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIIG SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER

#### Forslagets betegnelse:

Forslag til Rådets direktiv om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer subsoniske civiljetfly, som er blevet ombygget og omcertificeret, så de opfylder normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen om international civilluftfart, tredje udgave (juli 1993)

(EØS-relevant tekst)

#### Dokumentets referencenummer:

#### Forslaget

#### Virkninger for virksomhederne

1. *Hvem påvirkes af forslaget?*

- *Hvilke virksomhedssektorer?*

Luftfartsselskaber (først EF-luftfartsselskaber og senere luftfartsselskaber fra tredjelande).

- *Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?*

Det europæiske luftfartsmarked består hovedsagelig af store virksomheder, som tegner sig for 65,4% af markedet. Chartervirksomheder repræsenterer 27,6% og små og mellemstore virksomheder kun ca. 5%.

- *Er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?*

Nej

2. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?*

Pr. 1. april 1999 kan EF-luftfartsselskaber ikke længere indlemme ældre fly i deres flåde, som er blevet ombygget (udstyret med støjdæmningsanordninger) med henblik på at opfylde strengere støjnormer, dvs. normerne i kapitel 3.

3. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få*

Det bemærkes, at EF-luftfartsselskabernes strategi for planlægning og udvidelse af flåden ikke går ud på at ombygge ældre fly ved at påmontere støjdæmningsanordninger, men at investere i nye, mindre støjende fly. Der findes endvidere ingen producenter af støjdæmningsanordninger i Fællesskabet. Virkningerne

- for beskæftigelsen
- for investeringer og oprettelse af nye virksomheder
- for virksomhedernes konkurrenceevne

er derfor ikke mærkbare.

4. *Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?*

Indirekte, da fly på under 34 000 kg eller med under 20 passagerpladser ikke påvirkes af forslaget.

### **Høring**

5. *Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.*

Spørgsmålet er blevet behandlet ved hjælp af et høringsdokument om begrænsning af flystøj, som sidste november blev udsendt til de forskellige berørte parter: medlemsstaterne, lufthavsadministrationer, luftfartsselskaber, arbejdstagerorganisationer, lokale og regionale myndigheder, internationale organer, forbrugerorganisationer og miljøbeskyttelsesgrupper. Flertallet af de rådspurgte støttede initiativet i dette forslag.



ISSN 0254-1459

KOM(98) 98 endelig udg.

# DOKUMENTER

DA

07 11

---

Katalognummer : CB-CO-98-116-DA-C

ISBN 92-78-31406-4

---

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer  
L-2985 Luxembourg