

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

RICHTLINIE DES RATES

vom 4. Dezember 1989

zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen

(89/629/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84
Absatz 2,auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialaus-
schusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Die Anwendung von Schallemissionsnormen auf zivile
Unterschallstrahlflugzeuge hat erhebliche Auswirkungen
auf die Dienstleistungen im Bereich des Luftverkehrs.
Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen derartige
Normen Beschränkungen für die Luftfahrzeuge
vorschreiben, die von den Fluggesellschaften eingesetzt
werden dürfen, in denen sie Investitionen in die modern-
sten und geräuschärmsten verfügbaren Luftfahrzeuge
fördern und eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapa-
zitäten, einschließlich der von Flughäfen ermöglichen.
Zur Begrenzung des Fluglärms sind in der Richtlinie
80/51/EWG ⁽⁴⁾, geändert durch die Richtlinie
83/206/EWG ⁽⁵⁾, Schallemissionsgrenzwerte festgelegt.

In dem Prioritätenprogramm des Rates über die Unters-
uchung von Fragen des Luftverkehrs werden auch die
Emissionen — einschließlich Schallemissionen — von
Luftfahrzeugen genannt.

Die Bedeutung des Lärmproblems, insbesondere die
Notwendigkeit von Maßnahmen zur Verringerung des

Luftverkehrslärms, ist im Aktionsprogramm der Europä-
ischen Gemeinschaften für den Umweltschutz ⁽⁶⁾ klar
ausgewiesen.

Der Fluglärm sollte unter Berücksichtigung von Umwelt-
faktoren, der technischen Durchführbarkeit und der wirt-
schaftlichen Folgen weiter verringert werden.

Es ist daher angebracht, die Aufnahme von zivilen Unter-
schallstrahlflugzeugen in die Luftfahrzeugrollen der
Mitgliedstaaten auf solche Flugzeuge zu beschränken, die
die in Band 1 Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des
Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, 2.
Ausgabe, 1988, spezifizierten Normen einhalten. Im
Zusammenhang mit der Schaffung eines Raumes ohne
Binnengrenzen wäre es angebracht, von dieser Nichtauf-
nahme Flugzeuge auszunehmen, die am 1. November
1990 in den Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten einge-
tragen sind. Angesichts der Freizügigkeit, die eine solche
Regel mit sich bringen würde, ist es von entscheidender
Bedeutung, daß Freistellungen beschränkt und — wenn
sie gewährt werden — genau überwacht und zeitlich
befristet werden.

Es müssen entsprechende gemeinsame Regeln nach
einem angemessenen Zeitplan eingeführt werden, um
sicherzustellen, daß in der gesamten Gemeinschaft nach
einem einheitlichen Konzept zur Ergänzung der beste-
henden Vorschriften vorgegangen wird. Angesichts der
jüngsten Bestrebungen, den europäischen Luftverkehr zu
liberalisieren, ist dies besonders wichtig.

Aus der Arbeit, die von der Gemeinschaft in Zusammen-
arbeit mit anderen internationalen Gremien durchgeführt
wurde, geht hervor, daß die Beschränkung der Aufnahme
von Flugzeugen, die die Lärmgrenzwerte gemäß Kapitel 3
des Anhangs 16 nicht einhalten können, in die Luftfahr-
zeugrollen nur von begrenztem Nutzen für die Umwelt

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 37 vom 14. 2. 1989, S. 6.⁽²⁾ ABl. Nr. C 158 vom 26. 6. 1989, S. 492.⁽³⁾ ABl. Nr. C 221 vom 28. 8. 1989, S. 1.⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 18 vom 24. 1. 1980, S. 26.⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 117 vom 4. 5. 1983, S. 15.⁽⁶⁾ ABl. Nr. C 328 vom 7. 12. 1987, S. 1.

sein würde und daher nur als ein erster Schritt anzusehen ist, dem Maßnahmen folgen müssen, die den Betrieb von Flugzeugen begrenzen, welche die Normen von Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht erfüllen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Ziel dieser Richtlinie ist die Festlegung strengerer Regeln zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Flugzeuge mit einer maximalen Abflugmasse von höchstens 34 000 kg und einer Kapazität von höchstens 19 Plätzen.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß vom 1. November 1990 an zivile Unterschallstrahlflugzeuge, die nach diesem Zeitpunkt in ihrem Hoheitsgebiet eingetragen werden, nur dann in ihrem Hoheitsgebiet oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats eingesetzt werden dürfen, wenn sie eine Lärmbescheinigung nach Normen besitzen, die den in Band 1 Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), spezifizierten Normen mindestens entsprechen.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Flugzeuge, die am 1. November 1990 in Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten eingetragen sind.

(3) Das Hoheitsgebiet im Sinne des Absatzes 1 schließt nicht die überseeischen Departements nach Artikel 227 Absatz 2 des Vertrages ein.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten unternehmen die notwendigen Schritte, um sicherzustellen, daß das in Artikel 1 Absatz 1 genannte Ziel nicht — beispielsweise in Form einer Leasing-Vereinbarung — umgangen wird.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten können Freistellungen von Artikel 2 gewähren für

- a) Flugzeuge, an denen ein historisches Interesse besteht;
- b) Flugzeuge, die vor dem 1. November 1989 von einem Betreiber in einem Mitgliedstaat nach noch laufenden Mietkauf- oder Leasing-Verträgen eingesetzt wurden und die in diesem Zusammenhang in die Luftfahrzeugrolle eines Drittlandes eingetragen worden sind;
- c) Flugzeuge, die an einen Betreiber eines Drittlands vermietet sind und die aus diesem Grund vorüberge-

hend aus der Luftfahrzeugrolle eines Mitgliedstaats gestrichen worden sind;

- d) ein Flugzeug, welches ein Flugzeug ersetzt, das durch einen Unfall zerstört wurde und das der Betreiber nicht durch ein vergleichbares Flugzeug ersetzen kann, das auf dem Markt angeboten wird und für das es eine Lärmbescheinigung gemäß Artikel 2 Absatz 1 gibt, vorausgesetzt, daß die Eintragung des Ersatzflugzeugs innerhalb eines Jahres nach der Zerstörung des betreffenden Flugzeugs vorgenommen wird;
- e) Flugzeuge, die von Triebwerken mit einem Mantelstromverhältnis von mindestens 2 angetrieben werden.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten können zunächst für höchstens drei Jahre und anschließend jeweils für höchstens zwei Jahre Freistellungen von Artikel 2 unter der Voraussetzung, daß diese Freistellungen bis zum 31. Dezember 1995 auslaufen, gewähren für

- Flugzeuge, die in einem Drittland kurzfristig gemietet wurden, sofern der Betreiber nachweist, daß dies der üblichen Praxis in seiner Branche entspricht und daß andernfalls seine Tätigkeit beeinträchtigt würde;
- Flugzeuge bei denen ein Betreiber nachweist, daß andernfalls seine Tätigkeit in unzumutbarem Maße beeinträchtigt würde.

Artikel 6

(1) Ein Mitgliedstaat, der Freistellungen gewährt, teilt dies den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission mit.

(2) Die Mitgliedstaaten erkennen die von anderen Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 4 und 5 gewährten Freistellungen an.

Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 30. September 1990 nachzukommen.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 8

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 4. Dezember 1989.

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. DELEBARRE

Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland...

Der Rat hat die nachstehende Mitteilung von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland erhalten :

Die Bundesrepublik Deutschland hat bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunden zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften erklärt, daß diese Verträge auch für das Land Berlin gelten. Sie hat gleichzeitig erklärt, daß die Rechte und Verantwortlichkeiten Frankreichs, des Vereinigten Königreichs und der Vereinigten Staaten in bezug auf Berlin unberührt bleiben. Im Hinblick auf die Tatsache, daß die zivile Luftfahrt zu den Bereichen gehört, in denen sich die genannten Staaten Befugnisse in Berlin ausdrücklich vorbehalten haben, und nach Konsultationen mit den Regierungen dieser Staaten weist die Bundesregierung darauf hin, daß die Richtlinie 89/629/EWG des Rates zur Begrenzung der Schallemission von Unterschallstrahlflugzeugen das Land Berlin nicht einbezieht.
