

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 4. September 1996 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG des Rates zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band I des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), übermittelt⁽¹⁾.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat seine Stellungnahme am 27. November 1996 abgegeben⁽²⁾. Das Europäische Parlament hat in erster Lesung am 11. März 1997 Stellung genommen⁽³⁾.

Die Kommission hat ihren Vorschlag im Lichte dieser Stellungnahmen geändert und den entsprechenden Text dem Rat am 5. Juni 1997 übermittelt⁽⁴⁾.

Der Rat hat seinen gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 189c des Vertrags am 9. Oktober 1997 festgelegt.

II. ZIEL DES VORSCHLAGS

Mit diesem Vorschlag soll die Richtlinie 92/14/EWG geändert werden, deren Hauptzweck in der Einschränkung des Betriebs bestimmter Typen von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen besteht. Der Anhang dieser Richtlinien enthält eine Liste der Flugzeuge aus Entwicklungsländern, die bis zum 1. April 2002 von dem Betriebsverbot auszunehmen sind. Zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie war eine Reihe von ausnahmeberechtigten Flugzeugen aus den jeweiligen Ländern der Kommission jedoch nicht gemeldet und folglich auch nicht in den Anhang aufgenommen worden.

Der Hauptzweck der Änderungsrichtlinie besteht deshalb darin, die Liste der im Anhang der Richtlinie enthaltenen Flugzeuge auf den neuesten Stand zu bringen. Mit den meisten der übrigen Änderungen an der Richtlinie 92/14/EWG soll deren einheitliche Auslegung in der gesamten Gemeinschaft gewährleistet werden.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Der vom Rat festgelegte gemeinsame Standpunkt entspricht weitgehend dem Kommissionsvorschlag.

Der wichtigste Teil der Richtlinie ist der aktualisierte Anhang, in dem die in den Luftfahrzeugrollen von Entwicklungsländern eingetragenen Flugzeuge aufgeführt sind, die von Artikel 2 Absatz 1 ausgenommen sind.

Es wurden mehrere Definitionen für die Kernbegriffe der Richtlinie aufgenommen, damit hinsichtlich der Zielsetzung und des Anwendungsbereichs der Richtlinie keine Mißverständnisse aufkommen (neuer Artikel 1 Absatz 3).

In Anbetracht der außergewöhnlichen historischen Situation der Flughäfen im Großraum Berlin und der Nähe der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof zum Stadtzentrum wurden diese beiden Flughäfen von Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 92/14/EWG ausgenommen, wonach Flugzeuge des Kapitels 2 bis zum 1. April 2002 weiterhin auf Gemeinschaftsflughäfen betrieben werden dürfen (neuer Artikel 2 Absatz 4).

⁽¹⁾ ABl. C 309 vom 18. 10. 1996, S. 9.

⁽²⁾ ABl. C 66 vom 3. 3. 1997, S. 4.

⁽³⁾ ABl. C 115 vom 14. 4. 1997, S. 26.

⁽⁴⁾ ABl. C 253 vom 19. 8. 1997, S. 3.

In bezug auf die im Anhang aufgeführten und somit von Artikel 2 Absatz 1 ausgenommenen Flugzeuge wurde klargestellt, daß Flugzeuge, für die diese Freistellung gewünscht wird, nicht von der Luftfahrzeugrolle eines Entwicklungslandes in die eines anderen übertragen werden dürfen (neuer Artikel 3b).

Zwar gilt das Recht eines Mitgliedstaats, einen Zeitplan für die schrittweise Außerdienststellung von nicht den Lärmvorschriften entsprechenden Flugzeugen aufzustellen, nur für Flugzeuge, die in seiner Luftfahrzeugrolle eingetragen sind, doch können entsprechende Ausnahmeregelungen für Drittländer weitergelten, wenn sie vor Inkrafttreten dieser Richtlinie eingeräumt wurden (neuer Artikel 7).

Damit der Anhang regelmäßig aktualisiert und rechtzeitig geändert wird, können die Änderungen von der Kommission durchgeführt werden, die von einem Regelungsausschuß unterstützt wird (neue Artikel 9a und 9b).

Schließlich haben die Mitgliedstaaten eine Sanktionsregelung für Verstöße gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Vorschriften festzulegen (Artikel 2).

IV. ÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Der Rat ist dem geänderten Kommissionsvorschlag in allen Punkten gefolgt:

1. Vom Rat und von der Kommission akzeptierte Änderungen des Parlaments

Die Änderungen 3 und 7 wurden akzeptiert, da damit die Bedingungen verschärft werden, unter denen eine Freistellung für ein in einem Entwicklungsland registriertes Flugzeug gültig bleibt.

2. Vom Rat und von der Kommission nicht akzeptierte Änderungen des Parlaments

- Die Änderungen 1, 2 und 6, die es den Mitgliedstaaten erlaubt hätten, den Betrieb der Flugzeuge mit den höchsten Lärmemissionen zu beschränken, wurden nicht akzeptiert, da sie im Widerspruch zu dem ausgewogenen Ansatz der Richtlinie 92/14/EWG stünden, wonach eine Übergangszeit bis zum 1. April 2002 vorgesehen ist.
- Die Änderungen 4 und 8 wurden nicht akzeptiert, da damit das Ausschußverfahren nicht hätte genutzt werden können, um den Anhang dahin gehend zu ändern, daß eine geringe Anzahl von Flugzeugen aufgenommen wird, die noch für eine Freistellung gemäß Artikel 3 in Betracht kommen könnten.
- Die Änderungen 5 und 9 wurden nicht akzeptiert, weil Saudi-Arabien im offiziellen internationalen Verzeichnis der Entwicklungsländer enthalten ist und seine im Anhang aufgeführten Flugzeuge die Kriterien des Artikels 3 erfüllen.

V. NICHT VOM PARLAMENT VORGESCHLAGENE ÄNDERUNGEN DES RATES

Erwägungsgründe

Der Rat hat die Präambel im Lichte der Änderungen am Kommissionsvorschlag neugefaßt. Der Rat hat auch einige Erwägungsgründe als Gegenstück zu neu in den Text aufgenommenen Bestimmungen hinzugefügt.

Neuer Artikel 1 Absatz 3 (Begriffsbestimmungen)

In der Definition für „gesamte Flotte ziviler Unterstrahlflugzeuge“ wurde der Ausdruck „Leasing-Vereinbarung“ durch „Leasing-Vereinbarung gleich welcher Art“ ersetzt, damit keine Unklarheiten hinsichtlich der unter diese Definition fallenden Arten von Leasing-Vereinbarungen entstehen.

Neuer Artikel 2 Absatz 4 (Flughafensysteme)

Der Rat willigte nicht darin ein, daß Flughafensysteme den Betrieb bestimmter Unterschallstrahlflugzeuge einschränken oder untersagen können, da damit der ausgewogene Ansatz der Richtlinie 92/14/EWG gefährdet worden wäre, wonach eine Übergangszeit bis zum 1. April 2002 und ein Zeitplan für die schrittweise Ausmusterung von vorschriftswidrigen Flugzeugen vorgesehen ist.

Diese Möglichkeit wurde jedoch für die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof in Anbetracht ihrer außergewöhnlichen historischen Situation und ihrer stadtnahen Lage eingeräumt.

Neuer Artikel 3b (Bedingungen für die Freistellung)

Der Rat hat das Wort „betrieben“ durch die Formulierung „entweder unmittelbar oder im Rahmen einer Leasing-Vereinbarung genutzt“ ersetzt, um eindeutig festzulegen, unter welchen Bedingungen ein in einem Entwicklungsland registriertes Flugzeug die Freistellung gemäß Artikel 3 erhalten kann.

Neuer Artikel 7 (Ausmusterungsplan)

Der Rat hat diesen Artikel leicht umformuliert, um Fehlinterpretationen auszuschließen. Zudem wurde eine Bestimmung in bezug auf bestehende Vereinbarungen mit Luftfahrtunternehmen aus Drittländern aufgenommen, weil diese Vereinbarungen zweckmäßigerweise nicht aufgehoben werden sollten.

Neuer Artikel 9b (Ausschuß)

Im Hinblick darauf, daß Änderungen des Anhangs erhebliche Auswirkungen auf den Anwendungsbereich der Richtlinie haben, hat der Rat das Verfahren mit beratendem Ausschuß durch das Verfahren mit Regelungsausschuß des Typs IIIa ersetzt.

Anhang (Liste der Flugzeuge)

Der Rat hat einige redaktionelle Berichtigungen vorgenommen (bei Ägypten, Werknummer 19916, und bei Nigeria, Werknummer 19664) und das einzige in Uruguay registrierte Flugzeug aus der Liste gestrichen, da es außer Dienst gestellt worden ist.
