

## NEUVOSTON PERUSTELUT

## I JOHDANTO

Komissio antoi neuvostolle 4 päivänä syyskuuta 1996 ehdotuksen neuvoston direktiiviksi kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 (toinen painos 1988) olevan I niteen II osan 2 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen rajoittamisesta annetun direktiivin 92/14/ETY muuttamisesta<sup>(1)</sup>.

Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 27 päivänä marraskuuta 1996<sup>(2)</sup>. Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä 11 päivänä maaliskuuta 1997<sup>(3)</sup>.

Komissio muutti ehdotustaan näiden lausuntojen perusteella ja toimitti sen neuvostolle 5 päivänä kesäkuuta 1997<sup>(4)</sup>.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen 9 päivänä lokakuuta 1997.

## II EHDOTUKSEN TARKOITUS

Kyseisellä ehdotuksella muutetaan direktiiviä 92/14/ETY, jonka pääasiallisena tarkoituksena oli rajoittaa tietyn tyyppisten siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden liikennöintiä. Direktiivin liite sisälsi luettelon kehitysmaiden lentokoneista, joita liikennöintikielto ei koske ennen 1 päivää huhtikuuta 2002. Joistakin poikkeusehdot täyttävien maiden lentokoneista ei kuitenkaan ollut ilmoitettu komissiolle direktiivin antamiseen mennessä, eikä niitä siten otettu liitteeseen.

Kyseisen muutosdirektiivin pääasiallisena tarkoituksena on näin ollen saattaa ajan tasalle direktiivin liitteessä oleva lentokoneiden luettelo. Useimpien muiden direktiiviin 92/14/ETY tehtävien muutosten tarkoituksena on varmistaa sen yhdenmukainen tulkitseminen koko yhteisössä.

## III YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvoston vahvistama yhteinen kanta vastaa laajalti komission ehdotusta.

Direktiivin tärkein osa on sen ajan tasalle saatettu liite, jossa luetellaan ne kehitysmaiden rekistereissä olevat lentokoneet, joita 2 artiklan 1 kohdan säännökset eivät koske.

Direktiivin tavoitetta ja soveltamisalaa koskevien epäselvyyksien välttämiseksi (1 artiklan uusi 3 kohta) lisättiin useita määritelmiä direktiivin tärkeimmistä kohdista.

Berliinin taajamaa palvelevien lentoasemien poikkeuksellisen historiallisen tilanteen vuoksi ja koska Berliini-Tegelin ja Berliini-Tempelhofin lentoasemat sijaitsevat lähellä kaupungin keskustaa, kyseisiin lentoasemiin ei sovelleta direktiivin 92/14/ETY 2 artiklan 2 kohtaa, jonka perusteella 2 luvun lentokoneet voivat jatkaa liikennöintiä yhteisön lentoasemilla 1 päivään huhtikuuta 2002 saakka (2 artiklan uusi 4 kohta).

<sup>(1)</sup> EYVL C 309, 18.10.1996, s. 9.

<sup>(2)</sup> EYVL C 66, 3.3.1997, s. 4.

<sup>(3)</sup> EYVL C 115, 14.4.1997, s. 24.

<sup>(4)</sup> EYVL C 253, 19.8.1997, s. 3.

Direktiivin liitteessä lueteltujen, 2 artiklan 1 kohdan piiriin kuulumattomien lentokoneiden osalta selvennettiin, että lentokoneita, joita poikkeuksen halutaan koskevan, ei saa siirtää yhden kehitysmäärästä toiseen (3 artiklan uusi b alakohta).

Vaikka jäsenvaltion oikeus laatia aikataulu lentokoneiden, jotka eivät täytä vaatimuksia, asteittaiselle poistamiselle on rajoitettu sen omassa rekisterissä oleviin lentokoneisiin, kolmansia maita koskevia vastaavia poikkeuksia voidaan jatkaa, jos ne on myönnetty ennen kyseisen direktiivin voimaantuloa (uusi 7 artikla).

Sen varmistamiseksi, että liite voidaan pitää ajan tasalla ja että sitä voidaan muuttaa ajallaan, komissio tekee kyseiset muutokset sääntelykomitean avustamana (uusi 9 a ja 9 b artikla).

Jäsenvaltioiden on lopuksi luotava seuraamusjärjestelmä kyseisen direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomisen varalta (2 artikla).

#### IV EUROOPAN PARLAMENTIN TARKISTUKSET

Neuvosto noudatti komission muutettua ehdotusta sen kaikilta osin:

##### 1. Parlamentin tarkistukset, jotka neuvosto ja komissio hyväksyivät

Tarkistukset 3 ja 7 hyväksyttiin, sillä niillä lujitetaan niitä edellytyksiä, joilla kehitysmaassa rekisteröidylle lentokoneelle myönnetty poikkeus pysyy edelleen voimassa.

##### 2. Parlamentin tarkistukset, joita neuvosto ja komissio eivät hyväksyneet

- Tarkistuksia 1, 2 ja 6, joiden perusteella jäsenvaltiot olisivat voineet rajoittaa äänekkäimpien lentokoneiden liikennöintiä kaikilla yhteisön lentoasemilla, ei hyväksytty, sillä ne olisivat direktiivissä 92/14/ETY noudatetun, 1 huhtikuuta 2002 saakka jatkuvan siirtymäkauden sallivan tasapainoisen lähestymistavan vastaisia.
- Tarkistuksia 4 ja 8 ei hyväksytty, sillä ne olisivat estäneet komiteamenettelyn käytön liitteen muuttamiseksi siten, että siihen sisältyisi pieni määrä lentokoneita, joihin voitaisiin yhä soveltaa poikkeusta 3 artiklan mukaisesti.
- Tarkistuksia 5 ja 9 ei hyväksytty, sillä Saudi-Arabia kuuluu viralliseen kehitysmaiden kansainväliseen luetteloon ja sen liitteeseen kuuluvat lentokoneet ovat 3 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisia.

#### V NEUVOSTON TEKEMÄT MUUTOKSET, JOITA PARLAMENTTI EI EHDOTTANUT

##### *Johdanto-osan kappaleiden osalta*

Neuvosto muotoili johdanto-osan uudelleen komission ehdotuksen sisältämien muutosten huomioon ottamiseksi. Neuvosto lisäsi myös tiettyjä johdanto-osan kappaleita tekstiin lisättyjen uusien säännösten ottamiseksi huomioon.

##### *Uuden 1 artiklan 3 kohdan osalta (määritelmät)*

”Kaikkien siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden” määritelmässä ilmaisu ”vuokrasopimus” korvattiin ilmaisulla ”mikä tahansa vuokrasopimus”, jotta vältettäisiin epäselvyydet sen osalta, minkä tyyppisiä vuokrasopimuksia kyseinen määritelmä koskee.

*2 artiklan uuden 4 kohdan osalta (lentoasemajärjestelmät)*

Neuvosto ei hyväksynyt lentoasemajärjestelmien mahdollisuutta rajoittaa tai kieltää tietyn tyyppisten siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden liikennöintiä, sillä kyseinen säännös olisi vaarantanut direktiivin 92/14/ETY tasapainoisen lähestymistavan, joka sallii siirtymäkauden 1 päivään huhtikuuta 2002 saakka ja aikataulun sellaisten lentokoneiden, jotka eivät täytä vaatimuksia, asteittaiselle poistamiselle.

Kyseinen mahdollisuus myönnettiin kuitenkin Berliini-Tegelin ja Berliini-Tempelhofin lentoasemille ottaen huomioon niiden poikkeuksellinen historiallinen tilanne ja se, että ne sijaitsevat lähellä kaupungin keskustaa.

*3 artiklan uuden b alakohdan osalta (poikkeusta koskevat edellytykset)*

Neuvosto korvasi ilmaisun ”liikennöintiä” ilmaisulla ”suoraa tai vuokrasopimuksen nojalla tapahtuvaa käyttöä”, jotta voitaisiin määrittellä selvästi ne edellytykset, joilla kehitysmaassa rekisteröityyn lentokoneeseen voidaan soveltaa 3 artiklan mukaista poikkeusta.

*Uuden 7 artiklan osalta (asteittainen rekisteristä poistaminen)*

Neuvosto teki joitakin sanamuotoa koskevia muutoksia, jotta vältettäisiin epäselvyydet artiklan tulkinnassa. Lisäksi lisättiin kolmansien maiden liikenteenharjoittajien kanssa tehtyjä olemassa olevia sopimuksia koskeva säännös, sillä katsottiin olevan aiheellista, että kyseisiä sopimuksia ei pureta.

*Uuden 9 b artiklan osalta (komitea)*

Ottaen huomioon liitteeseen tehtävien muutosten merkittävän vaikutuksen direktiivin soveltamisalaan, neuvosto korvasi neuvoo-antavaa komiteaa koskevan menettelyn III a -sääntelykomiteamenettelyllä.

*Litteen osalta (luettelo lentokoneista)*

Neuvosto teki joitakin muotoseikkoja koskevia korjauksia (Egypti, sarjanumero 19916 ja Nigeria, sarjanumero 19664) ja poisti ainoan kyseisessä luettelossa olevan Uruguayssa rekisteröidyn lentokoneen, koska kyseinen lentokone ei ole enää käytössä.