



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 09.03.1998
COM(1998) 98 final

98/0070 (SYN)

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

relative à l'immatriculation et à l'utilisation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés dont le certificat a été renouvelé en raison de leur conformité aux normes du volume I deuxième partie chapitre 3 de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993)

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Introduction

1. La "mobilité durable"¹, un des principaux objectifs de la politique commune des transports, vise à la fois à garantir le bon fonctionnement du système de transport communautaire et la protection de l'environnement. Certaines mesures techniques, comme les normes d'émission sonores, contribuent à la mobilité durable en réduisant le bruit émis par les avions. Le programme communautaire de politique et d'action en matière d'environnement et de développement durable² prévoit par ailleurs expressément d'abaisser encore les émissions sonores des avions d'ici à l'an 2000.
2. Les débuts de la législation communautaire sur les émissions sonores des avions remontent à une vingtaine d'années. La directive 92/14/CEE du Conseil³ du 2 mars 1992 marque la dernière initiative en la matière. Cette directive prévoit le retrait graduel de l'exploitation, entre le 1^{er} avril 1995 et le 1^{er} avril 2002, des avions à réaction subsoniques civils ne répondant pas aux normes d'émissions sonores les plus strictes appliquées au niveau international (chapitre 3 de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale). L'article 5 de la directive prévoit des dérogations pour les avions qui ne répondent pas aux normes les plus strictes mais qui peuvent être mis en conformité en étant insonorisés après-coup, à condition que l'équipement de conversion ait été commandé avant le 1^{er} avril 1994 et que la date de livraison la plus rapprochée pour cette modification ait été acceptée.
3. La directive 92/14/CEE ne mentionne cependant pas le cas où les avions sont mis en conformité après le 1^{er} avril 1994.

À l'heure actuelle, des équipements de conversion permettant aux avions bruyants de respecter les normes du chapitre 3 existent déjà pour les types suivants:

Boeing 727: séries 100 et 200
Boeing 737: série 200 (ADV et non ADV)
Douglas DC-8: séries 62 et 63
Douglas DC-9: séries 10 et 30

Des équipements de conversion sont en cours de développement pour les avions suivants:

Boeing 707: séries 100 et 200
BAC 1-11: séries 400 et 500
Douglas DC-8: série 50
Douglas DC-9 : série 50

1 COM(92) 494 final du 2.12.1992 et COM(95) 302 final du 12.7.1995

2 JO C 138 du 17.5.1993, p. 5

3 JO L 76 du 23.3.1992, p. 21

L'achat d'équipements de conversion permet aux transporteurs aériens de prolonger la durée de vie d'avions âgés de plus 25 ans et leur évite de devoir investir dans des avions neufs.

II. Action communautaire

4. Au niveau communautaire, les avions inscrits sur les registres des États membres ayant été modifiés pour répondre aux normes du chapitre 3 ne représentent à l'heure actuelle qu'un infime pourcentage (1,5 %) de la flotte des avions à réaction civils commerciaux, soit 36 sur un total de 2352⁴.

La situation est quelque peu différente aux États-Unis. Contrairement à la Communauté, les États-Unis ont adopté une législation sur les avions de l'étape 2 (l'équivalent américain du chapitre 2) avant que l'annexe D de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), résolution A 31-11, sur les éventuelles restrictions d'utilisation des avions à réaction subsoniques civils dépassant les niveaux d'émission sonore visés au chapitre 3 volume I de l'annexe 16 ne voie le jour, ce sorte qu'ils ne l'appliquent pas. Selon cette annexe, le retrait progressif ne doit pas commencer avant le 1er avril 1995 et il ne se fait pas sur moins de sept ans, ce qui coïncide avec le contenu de la directive 92/14/CEE. Cependant, la loi américaine sur le bruit et la capacité des aéroports adoptée en 1990 dispose que le retrait progressif des avions de grande capacité de l'étape 2 doit être complètement achevé au 31 décembre 1999. La loi impose en outre trois dates intermédiaires contraignantes (31.12.1994, 31.12.1996 et 31.12.1998), dates auxquelles un pourcentage minimum de la flotte doit être mis en conformité avec l'étape 3 (55 % en 1994, 65 % en 1996 et 75 % en 1998) ou auxquelles la flotte de l'étape 2 doit être réduite d'un certain pourcentage (25 % en 1994, 50 % en 1996 et 75 % en 1998). L'insonorisation après-coup des avions de l'étape 2 a été le seul moyen économiquement viable de respecter ces délais. C'est ce qui explique que 650 avions environ aient été adaptés aux normes d'émission les plus strictes à la fin 1996, dans le cadre du programme de retrait progressif des avions de l'étape 2. Dans une étude faisant partie d'une analyse effectuée par l'OACI, l'association des transporteurs aériens nord-américains (Air Transport Association) et l'association des transporteurs aériens internationaux (International Air Transport Association) estiment que 1500 avions environ seront insonorisés *a posteriori* d'ici à l'an 2000.

5. Les normes de certification internationales visées dans les divers chapitres de l'annexe 16 susmentionnée prévoient des niveaux de bruit maximums mesurés sur trois points (points de mesure latéral, à l'approche et au passage). La procédure de certification permet cependant d'équilibrer une valeur trop élevée par des réductions correspondantes sur un des points de mesure restants ou sur les deux. Les normes définissant des niveaux de bruit à ne pas dépasser, la plupart des avions restent bien au-dessous de ces valeurs maximales et disposent ainsi d'une "marge". Cela veut dire que, bien que le niveau de bruit des avions modifiés soit conforme aux normes du chapitre 3, il est nettement plus élevé, à masse égale, que chez les avions du chapitre 3 actuellement construits. Par ailleurs, la majorité des avions ayant subi des modifications acoustiques ne respectent pas toutes les

⁴ Source: Airclaims Ltd, septembre 1996

valeurs prescrites par le chapitre 3 car ils sont autorisés à compenser une valeur trop élevée par une valeur plus faible mesurée sur un autre point. Ce système de "marge négociée", ajouté à certaines restrictions d'exploitation (réduction du poids et des volets), permet aux avions qui auraient dû, conformément à la directive 92/14/CEE, être retirés de l'exploitation, de continuer de voler au-delà de la durée de vie de vingt-cinq ans prévue par la directive. Les marges prévues par le chapitre 3 pour que les avions modifiés du chapitre 2 respectent les normes du chapitre 3 varient entre -0,1 et 4,6 EPNdB, contre 6,6 et 26,8 EPNdB pour les avions du chapitre 3 construits selon les normes techniques actuelles. Il en résulte que les avions modifiés vont contribuer de manière disproportionnée aux émissions sonores aux abords des aéroports.

6. Il faut ajouter par ailleurs que les avions insonorisés après-coup ou ayant subi des modifications similaires polluent et consomment généralement davantage du fait que l'équipement alourdit l'avion et aussi parce que les moteurs, dont la plupart datent des années soixante, sont moins performants. Ainsi, les avions modifiés du chapitre 2 ont une consommation spécifique en poussée de décollage qui peut dépasser de 50 % celle des avions du chapitre 3 actuellement construits, tandis que leurs émissions d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote à l'atterrissage et au décollage sont supérieures d'environ 30 %.
7. Afin d'éviter une aggravation des émissions sonores aux abords des aéroports communautaires, de limiter les nuisances et d'empêcher que des avions modifiés aux États-Unis ne soient transférés sur les registres d'immatriculation communautaires entre le 1er avril 1999 et le 1er avril 2002 du fait de l'application anticipée, par les États-Unis, des dispositions du chapitre 2 de l'OACI sur le retrait progressif, il semble justifié d'empêcher les États membres d'inscrire dans leurs registres les avions modifiés sur le plan acoustique, en instaurant une règle de "non-adjonction". Comme nous l'avons montré, ce type d'avion ne pose pas encore de problème pour les avions figurant sur les registres des États membres. Le but de cette règle de non-adjonction est de faire en sorte qu'ils n'en deviennent pas un et de préserver l'acquis écologique dû aux progrès techniques constaté depuis l'adoption des normes du chapitre 3.

Il est bon de préciser dans ce contexte que, en ce qui concerne les registres communautaires:

- la présente proposition vise à instaurer une règle de non-adjonction,
 - il faut bien distinguer la non-adjonction de la non-exploitation. La règle de non-adjonction dans les registres communautaires proposée dans la présente directive a pour objet d'empêcher que des avions non conformes soient inscrits sur les registres des États membres. Elle ne concerne pas les avions déjà inscrits sur ces registres et ne limite pas leur champ d'exploitation sur les aéroports communautaires. La règle de non-exploitation, par contre, agit directement sur l'exploitation des avions non conformes en leur interdisant d'atterrir sur des aéroports communautaires ou d'en décoller.
8. La Communauté ne peut pas imposer une règle de non-adjonction aux avions inscrits sur le registre d'un pays tiers. Le même objectif peut cependant être atteint en leur appliquant une règle de non-exploitation ne concernant que les avions qui

n'ont pas été exploités sur le territoire communautaire et qui ne figurent pas sur le registre du pays tiers concerné au moment où la règle de non-adjonction entre en vigueur pour les avions immatriculés dans la Communauté. L'instauration de critères équivalents à l'encontre d'avions immatriculés dans un pays tiers vise à préserver l'efficacité de la mesure et à empêcher les distorsions de concurrence. Afin de maintenir une certaine cohérence avec les dispositions visées dans la directive 92/14/CEE sur les avions du chapitre 2 dont le niveau de bruit dépasse celui des avions rééquipés, ainsi qu'avec la date limite fixée dans cette même directive, la règle de non-adjonction concernant les avions non conformes figurant sur les registres des pays tiers ne devrait entrer en vigueur qu'à partir de cette date. Par ailleurs, les dispositions applicables aux avions figurant sur les registres d'un pays tiers devraient également tenir compte de l'étendue de la règle de non-adjonction concernant les avions du chapitre 2, visée dans la directive 89/629/CEE du Conseil, et qui s'applique uniquement aux avions ajoutés sur les registres des États membres.

9. Lors de l'élaboration de la proposition, la Commission a tenu compte du principe de subsidiarité en se posant les questions suivantes:

a) Quels sont les objectifs de l'action proposée par rapport aux obligations de la Communauté ? Quelle est la dimension communautaire du problème ?

Dans le cadre de la politique commune des transports, la Communauté a adopté le troisième paquet de mesures sur l'aviation, conformément à l'article 84 paragraphe 2 du traité, créant ainsi un marché intérieur pour les services de transport aérien, ceux-ci étant soumis, dans ce cadre, à une réglementation en grande partie harmonisée. Les normes techniques relatives aux émissions sonores des avions subsoniques civils ont également été harmonisées. Ces normes ont contribué à abaisser peu à peu le niveau général de bruit à proximité des aéroports de la Communauté. La forte croissance annuelle du trafic aérien a cependant atténué quelque peu les effets bénéfiques enregistrés après l'instauration de normes de bruit plus strictes. Comme cela a été dit précédemment, le but de la présente proposition est d'empêcher une aggravation des émissions sonores aux abords des aéroports.

b) L'action envisagée relève-t-elle de la compétence exclusive de la Communauté ou d'une compétence partagée avec les États membres ?

La Commission a empêché que les avions ne possédant pas de certificat acoustique (directive 80/51/CEE du Conseil) et les avions du chapitre 2 (directive 89/629/CEE du Conseil) soient ajoutés aux registres des États membres. La Communauté a en outre entièrement harmonisé les normes de bruit auxquelles doivent satisfaire les avions des États membres et des pays tiers pour pouvoir être exploités sur les aéroports communautaires (directive 92/14/CEE du Conseil). Le renforcement envisagé de ces normes par l'exclusion des avions du chapitre 2 modifiés sur le plan acoustique nécessite de modifier la directive 92/14/CEE, ce qui ne peut se faire qu'au niveau communautaire.

Conformément au principe de proportionnalité, une directive est jugée suffisante dans ce cas. Elle laisse aux États membres le droit de choisir les moyens de mise en oeuvre les mieux adaptés à leur système.

10. Du fait du caractère international du transport aérien, toute mesure visant à limiter les émissions sonores des avions devrait être prise de préférence au niveau international plutôt que régional ou national. Toutefois, dans la mesure où aucune mesure de ce type n'a pu être décidée dans le cadre de l'OACI, la Commission estime que des mesures doivent être prises par la Communauté. Les mesures qui figurent dans la présente proposition respectent les dispositions contraignantes de la Convention relative à l'aviation civile internationale.
11. Cette mesure a été choisie parmi les nombreuses solutions proposées dans le document de consultation sur la diminution du bruit dû au transport aérien, présenté en préparation de la présente proposition à tous les États membres et aux parties intéressées: aéroports, transporteurs, usagers, constructeurs, syndicats, autorités internationales de l'aviation, groupes de défense de l'environnement, autorités locales et régionales. Les services de la Commission coopèrent en outre avec la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), ce qui permet de gagner en efficacité et d'harmoniser l'approche au-delà des frontières de la Communauté. C'est dans ce contexte que la CEAC, lors de sa réunion triennale à Strasbourg, en juillet 1997, a approuvé que des mesures soient prises au niveau européen pour empêcher que des avions modifiés sur le plan acoustique uniquement dans le but de répondre à des normes d'émissions sonores plus strictes (normes du chapitre 3) soient ajoutés aux registres. Cette mesure répond aux objectifs de la CEAC en matière de réduction des émissions sonores des avions.

III. Contenu de la directive

12. L'article premier définit l'objectif général de la directive. L'article 2 contient les définitions nécessaires à la bonne interprétation de la directive.
13. L'article 3 forme le coeur de la directive. Le paragraphe 1 évoque la règle de non-adjonction applicable aux avions modifiés. Les modifications comprennent l'insonorisation, le remaniement du moteur, la reconfiguration des nacelles et d'autres mesures techniques qui ne permettent pas de respecter toutes les valeurs aux points de mesure utilisés pour la certification au titre du chapitre 3. Les modifications peuvent également concerner des restrictions d'exploitation visant à améliorer les performances acoustiques.

Le paragraphe 3 vise à garantir un jeu égal entre les avions immatriculés dans la Communauté et les avions immatriculés dans un pays tiers en limitant l'exploitation, sur les aéroports communautaires, des avions des pays tiers non conformes.

14. L'article 4 prévoit un nombre limité de dérogations. Celles-ci concernent, entre autres, les avions exploités exclusivement en dehors de la Communauté et certains cas exceptionnels de nature temporaire.
15. L'article 5 veille à ce que les États membres prennent les mesures appropriées pour garantir la bonne application des règles communes.
16. Les articles 6, 7 et 8 sont des articles types portant essentiellement sur la transposition de la directive dans le droit national.

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

relative à l'immatriculation et à l'utilisation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés dont le certificat a été renouvelé en raison de leur conformité aux normes du volume I deuxième partie chapitre 3 de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993)

(texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission⁵,

vu l'avis du Comité économique et social⁶,

statuant en coopération avec le Parlement européen, conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité⁷,

considérant que la mobilité durable constitue un des principaux objectifs de la politique commune des transports; que cette politique peut être définie comme une orientation générale tendant à garantir le bon fonctionnement du système de transport communautaire et la protection de l'environnement; qu'il semble opportun de prendre des mesures techniques en faveur de la mobilité durable;

considérant que la communication de la Commission "Le développement futur de la politique commune des transports: construction d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable"⁸ fait expressément référence à l'instauration d'une règle de non-adjonction pour les avions les plus bruyants;

considérant que le Cinquième programme d'action en matière d'environnement (1992) dont le Conseil et les représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, ont approuvé, par la résolution du 1^{er} février 1993⁹, l'orientation générale propose de prendre des mesures supplémentaires pour réduire les émissions sonores dues aux avions; que ledit programme fixe comme objectif d'empêcher que quiconque soit exposé à des niveaux de bruit susceptibles de nuire à la santé ou à la qualité de la vie;

5 JO C

6 JO C

7 Avis du Parlement européen du ... (JO C du ...), position commune du Conseil du ... (JO C ...), décision du Parlement européen du ... (JO C...)

8 COM(92) 494 final du 2.12.1992

9 JO C 138 du 17.5.1993, p. 1

considérant que la croissance des activités du transport aérien sur les aéroports communautaires est de plus en plus soumise à des contraintes environnementales; que l'exploitation d'avions moins bruyants sur ces aéroports peut contribuer à mieux utiliser la capacité des aéroports;

considérant que les anciens types d'avions ayant subi certaines modifications afin d'améliorer leur niveau de certification acoustique sont beaucoup plus bruyants, à masse égale, que les avions modernes certifiés dès l'origine pour satisfaire aux normes de l'annexe 16 volume I deuxième partie chapitre 3 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993); que ces modifications prolongent la durée de vie d'avions qui auraient été normalement retirés de l'exploitation; que ces modifications tendent à augmenter les émissions polluantes et la consommation des moteurs fabriqués selon des normes dépassées;

considérant qu'une règle interdisant d'ajouter, à partir du 1er avril 1999, ces anciens modèles d'avions modifiés sur les registres des États membres peut être considérée comme une mesure de protection contre l'aggravation du niveau général du bruit aux abords des aéroports communautaires, ainsi qu'en faveur de la diminution de la consommation et des émissions polluantes;

considérant qu'il convient, dans une Communauté sans frontières intérieures, d'exclure de cette règle de non-adjonction les avions inscrits sur les registres des États membres avant le 1er avril 1999;

considérant qu'au vu de la législation communautaire actuelle sur le bruit des avions cette action doit être entreprise au niveau communautaire par l'instauration de règles communautaires contraignantes et que cette initiative est donc compatible avec le principe de subsidiarité, qui laisse aux États membres le droit de choisir les instruments de mise en oeuvre les mieux adaptés à leur système;

considérant qu'une règle de non-adjonction associe les avantages d'être techniquement réalisable et profitable à l'environnement sans imposer de coûts excessifs;

considérant qu'il est nécessaire de diminuer les risques de distorsion de concurrence en établissant des critères équivalents applicables aux avions immatriculés dans les pays tiers; que, la Communauté n'ayant aucune compétence en matière de registres des pays tiers, ces équivalents ne peuvent être atteints qu'en restreignant l'exploitation des avions non conformes immatriculés dans les pays tiers à partir du 1er avril 1999; que la date de mise en oeuvre de ces restrictions doit tenir compte de la date limite prévue dans la directive 92/14/CEE du Conseil¹⁰ du 2 mars 1992, relative à la limitation des avions relevant de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale volume I deuxième partie chapitre 2 deuxième édition (1988) pour l'exploitation des avions du chapitre 2, ainsi que de l'étendue de la règle de non-adjonction concernant les avions du chapitre 2 visée dans la directive 89/629/CEE du Conseil du 4 décembre 1989, relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils¹¹;

¹⁰ JO L 76 du 23.3.1992, p. 21

¹¹ JO L 363 du 13.12.1989, p. 27

considérant que, le principal objectif de la mesure étant de limiter le bruit sur les aéroports communautaires, les avions non exploités sur le territoire communautaire peuvent être exemptés de la règle de non-adjonction; que des exemptions peuvent être accordées aux avions exploités dans les départements français d'outre-mer en raison de la localisation géographique de ces derniers; que des exemptions temporaires peuvent également être accordées, dans certains cas exceptionnels, afin de ne pas affaiblir les effets bénéfiques de la règle de non-adjonction sur l'environnement;

considérant qu'il est important de veiller à ce que les infractions au droit communautaire soient sanctionnées par des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif

La présente directive a pour objet de définir les règles visant à empêcher une aggravation dans la Communauté des nuisances sonores générées par les avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé, ainsi que d'autres effets préjudiciables à l'environnement.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. "*avion à réaction subsonique civil*": un avion dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage, et équipé de moteurs dont le taux de dilution est inférieur à 3;
2. "*avion à réaction subsonique civil dont le certificat a été renouvelé*": un avion initialement certifié selon les critères du chapitre 2 ou selon des normes équivalentes, ou initialement non certifié sur le plan acoustique puis modifié afin de répondre aux normes du chapitre 3, soit directement, par des mesures techniques, soit indirectement, par des mesures restreignant l'exploitation;
3. "*chapitre 2*" et "*chapitre 3*": les normes de bruit définies à l'annexe 16 volume I deuxième partie chapitre 2 et chapitre 3 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993);
4. "*restrictions d'exploitation*": les réductions de poids imposées à l'avion et/ou les restrictions d'exploitation contrôlables par le pilote ou l'exploitant, comme la réduction des volets;
5. "*immatriculer un avion*": l'acte formel établissant la nationalité d'un avion par son inscription au registre national d'un État membre ou d'un pays tiers;

6. "territoire communautaire": le territoire assujéti aux dispositions du traité.

Article 3 **Avions non conformes**

1. Les États membres veillent à ce que les avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé ne puissent être immatriculés sur leur territoire à partir du 1^{er} avril 1999.
2. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux avions à réaction subsoniques civils immatriculés dans un État membre avant le 1^{er} avril 1999.
3. Sans préjudice des dispositions de la directive 92/14/CEE, et notamment son article 2 paragraphe 2 les États membres interdisent à partir du 1^{er} avril 2002 l'exploitation, sur leur territoire, d'avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé et qui sont immatriculés dans un pays tiers, sauf s'ils figuraient sur les registres du pays tiers en question avant le 1^{er} avril 1999 et s'ils ont été exploités avant cette date sur le territoire de la Communauté.

Article 4 **Dérogations**

1. Les États membres peuvent accorder des dérogations temporaires aux dispositions de l'article 3 aux avions à réaction subsoniques civils utilisés à titre exceptionnel, auxquels il serait déraisonnable de refuser une dérogation temporaire tels que les cas d'urgence, l'aide humanitaire.
2. Les États membres peuvent accorder des dérogations aux dispositions de l'article 3 aux avions à réaction subsoniques civils exclusivement exploités en dehors du territoire communautaire et à ceux qui sont exclusivement exploités dans les départements français d'outre-mer.

Article 5 **Sanctions**

Les États membres mettent en place un système de sanctions en cas de non respect des dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour que ces sanctions soient appliquées. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient les dispositions pertinentes à la Commission, au plus tard à la date prévue à l'article 6 paragraphe 1 premier alinéa. Ils notifient tout changement ultérieur dans les meilleurs délais.

Article 6 **Mise en oeuvre**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le [.....]. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 7
Entrée en vigueur

La directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 8
Destination

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le Président

FICHE D'IMPACT

Impact de la proposition sur les entreprises, en particulier sur les petites et moyennes entreprises (PME)

Titre de la proposition

Proposition de directive du Conseil relative à l'immatriculation et à l'utilisation de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés dont le certificat a été renouvelé en raison de leur conformité aux normes du volume I deuxième partie chapitre 3 de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993)

Numéro de référence

Proposition:

Impact sur les activités des entreprises

1. Qui sera concerné par la proposition ?

- Quels secteurs ?

Transporteurs (en priorité les transporteurs communautaires et, en deuxième lieu, des pays tiers)

- Quelle est la taille des entreprises concernées ? (proportion des petites et moyennes entreprises)

Le marché européen des transporteurs aériens se compose à 65,4 % de grandes entreprises. Les compagnies de charters représentent 27,6 % de ce marché, contre seulement 5 % pour les petites et moyennes entreprises.

- Ces entreprises sont-elles situées dans des zones géographiques particulières de la Communauté ?

Non

2. Que devront faire les entreprises pour se conformer à la proposition ?

À partir du 1^{er} avril 1999, les transporteurs aériens communautaires ne pourront plus intégrer dans leur flotte les vieux modèles d'avions insonorisés *a posteriori* pour satisfaire aux normes plus strictes du chapitre 3.

3. Quels sont les effets économiques probables de la proposition ?

Il est à noter que l'intention des transporteurs aériens communautaires en matière de planification et d'extension de la flotte n'est pas de modifier les vieux modèles d'avion en les insonorisant *a posteriori* mais d'investir dans des avions neufs moins bruyants. Par ailleurs, aucun fabricant d'équipements d'insonorisation n'est installé dans la Communauté. Aussi, les effets sur:

- l'emploi
- les investissements et la création d'entreprises
- la compétitivité des entreprises

ne seront pas importants.

4. La proposition prévoit-elle des mesures visant à tenir compte de la situation particulière des petites et moyennes entreprises ?

Oui, de manière indirecte, car la proposition ne s'applique pas aux avions dont la masse maximale au décollage est inférieure à 34 000 kilogrammes ou qui comptent moins de 20 sièges passagers

Consultation

Liste des organismes consultés; description succincte de leur point de vue.

5. La question a été abordée sur la base d'un document de discussion concernant la limitation du bruit des avions, envoyé en novembre dernier aux diverses parties concernées: États membres, exploitants d'aéroports, transporteurs aériens, syndicats, autorités locales et régionales, organismes internationaux, groupements de consommateurs et de défense de l'environnement. La plupart approuvent l'initiative contenue dans la proposition.

ISSN 0254-1491

COM(98) 98 final

DOCUMENTS

FR

07 11

N° de catalogue : CB-CO-98-116-FR-C

ISBN 92-78-31410-2

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg