



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 09.03.1998
KOM(1998) 98 slutlig

98/0070 (SYN)

Förslag till
RÅDETS DIREKTIV

om registrering och användning inom gemenskapen av vissa typer
av civila jetmotordrivna underljudsflygplan som har modifierats och omcertifierats
som bevis på att de uppfyller normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16
till konventionen om internationell civil luftfart, tredje upplagan (juli 1993)

(framlagd av kommissionen)

MOTIVERING

I. Inledning

1. Ett av de viktigaste målen med den gemensamma transportpolitiken är en "hållbar rörlighet"¹. Denna typ av rörlighet syftar till att säkerställa både att gemenskapens transportsystem fungerar effektivt och att miljön skyddas. Tekniska åtgärder, t.ex. bullernormer för flygplan, bidrar till den hållbara rörligheten genom att säkerställa att bullret från enskilda flygplan minskar. En ytterligare minskning av bullret från flygplan senast år 2000 nämns dessutom särskilt i gemenskapsprogrammet för politik och åtgärder som avser miljön och en hållbar utveckling².
2. Gemenskapen började fastställa bestämmelser om buller från flygplan för nästan 20 år sedan. Gemenskapens senaste lagtext på området är rådets direktiv 92/14/EEG³ av den 2 mars 1992. I direktivet fastställs att användningen av samtliga civila jetmotordrivna underljudsflygplan (kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart) gradvis skall avvecklas mellan den 1 april 1995 och den 1 april år 2002. Artikel 5 i direktivet innehåller undantag från bestämmelserna om avveckling från 1995 för de flygplan som trots att de inte uppfyller de strängaste normerna skulle kunna modifieras så att de uppfyller dessa med hjälp av påmonterade ljuddämpande anordningar (s.k. "hushkitting"), förutsatt att utrustningen är beställd före den 1 april 1994 och att tidigaste leveransdatum för ombyggnaden har godkänts.
3. I direktiv 92/14/EEG nämns dock inte påmontering av ljuddämpande anordningar i bullrigare flygplan för att dessa skall överensstämma med avvecklingsbestämmelserna.

Ljuddämpande anordningar som gör det möjligt för bullriga flygplan att uppfylla bullernormerna i kapitel 3 finns redan för följande flygplanstyper:

Boeing 727, 100- och 200-serierna
Boeing 737-200, utom ADV- och ADV- serierna
Douglas DC-8, 62- och 63-serierna
Douglas DC-9, 10- och 30-serierna

Ljuddämpande anordningar är under utveckling för följande flygplanstyper:

Boeing 707, 100- och 200-serierna
BAC 1-11, 400- och 500-serierna
Douglas DC-8, 50-serien
Douglas DC-9, 50-serien

Genom inköp av ljuddämpande anordningar kan lufttrafikföretagen förlänga livslängden på de flygplan som är äldre än 25 år och undvika investeringar i nya flygplan.

¹ KOM(92) 494 slutlig, 2.12.1992 och KOM(95) 302 slutlig, 12.7.1995.

² EGT C 138, 17.5.1993, s.5.

³ EGT L 76, 23.3.92, s.21.

II. Gemenskapsåtgärder

4. De flygplan i medlemsstaternas register som har utrustats med ljuddämpande anordningar för att uppfylla normerna i kapitel 3 utgör för närvarande en mycket liten andel av hela den kommersiella flygplansflottan, nämligen 36 flygplan av total 2 352⁴ eller 1,5 %.

I USA ser situationen något annorlunda ut. Till skillnad från i gemenskapen antogs i USA lagstiftning om "etapp 2" (USA:s motsvarighet till kapitel 2) som föregrep och därför inte överensstämmer med bilaga D till Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) resolution A 31-11 om eventuella driftsbegränsningar för jetmotordrivna underljudsflygplan vars bullernivåer överskrider de nivåer som fastställs i volym I, kapitel 3 i bilaga 16. Enligt denna bilaga skall inte medlemsstaterna påbörja avvecklingen före den 1 april 1995 och räkna med en avvecklingsperiod på minst sju år. Detta datum och denna period utgör en integrerad del av direktiv 92/14/EEG. I USA krävs dock enligt lagen om flygplatsbuller och flygplatskapacitet från 1990 att avvecklingen av stora etapp 2-flygplan skall vara avslutad senast den 31 december 1999. Dessutom fastställs i denna lag tre olika datum (den 31.12.1994, 31.12.1996 och den 31.12.1998) då en minimiandel av flottan måste ha uppnått steg 3, (55 % 1994, 65 % 1996 och 75 % 1998) eller då etapp 2-flottan måste ha reducerats med en viss procent (25 % 1994, 50 % 1996 och 75 % 1998). Det enda ekonomiskt genomförbara sättet att möta dessa krav var att använda ljuddämpande anordningar på befintliga etapp 2-flygplan. Detta är förklaringen till varför cirka 650 flygplan i slutet av 1996 hade utrustats med ljuddämpande anordningar för att uppfylla de strängaste bullernormerna inom ramen för USA:s nationella avvecklingsprogram för etapp 2. Inom ramen för en ekonomisk analys som utfördes av ICAO och "Air Transport Association" (de amerikanska lufttrafikföretagens organisation) tillsammans med "International Air Transport Association" (de internationella lufttrafikföretagens organisation) gjordes bedömningen att cirka 1 500 flygplan kommer att vara utrustade med ljuddämpande anordningar år 2000.

5. I de internationella bullercertifieringsnormer som anges i flera kapitel i ovan nämnda bilaga 16 fastställs högsta tillåtna bullernivåer vid de tre referensmätpunkter som används vid certifiering, dvs. referensmätpunkter för buller i sida vid start, vid inflygning och vid överflygning vid start. Certifieringsförfarandet möjliggör dock en kompensation av för höga värden vid en av referensmätpunkterna med en motsvarande minskning vid den andra eller de andra punkterna. Eftersom normerna definieras som ljudnivåer som inte får överskridas ligger de flesta flygplan långt under dessa gränsvärden och har på så sätt en "marginal". Även om bullernivån för de flygplan som utrustats med ljuddämpande anordningar formellt uppfyller bullernormerna i kapitel 3 är den, massa för massa, betydligt högre än för de flygplan som idag konstrueras för att uppfylla kraven i kapitel 3. Flertalet flygplan som har utrustats med ljuddämpande anordningar uppfyller dessutom i själva verket inte kapitel 3 på alla referensmätpunkter, eftersom de får "kompensera" underskottet vid en mätpunkt mot överskottet vid en annan mätpunkt. Genom användning av denna s.k. "kompensationsmarginal" tillsammans med operationella restriktioner som t.ex. vikt- och klaffbegränsningar tillåts flygplan som normalt skulle ha tagits ur

⁴ Källa: Airclaims Ltd, september 1996.

bruk enligt direktiv 92/14/EEG att fortsätta flyga efter den 25-årsperiod som anges i direktivet. De marginaler för bullernivån som anges i kapitel 3 och som gäller för flygplanen som i enlighet med kapitel 2 utrustats med ljuddämpande anordningar för att uppfylla bullernormerna i kapitel 3 varierar för närvarande mellan -0,1 och 4,6 EPNdB, medan marginalerna för de flygplan som konstrueras med dagens teknik för att uppfylla kraven i kapitel 3 ligger mellan 6,6 och 26,8 EPNdB. Detta innebär att användningen av flygplan som har utrustats med ljuddämpare i alltför stor utsträckning kommer att bidra till att bullernivån höjs vid de flygplatser där de används.

6. Flygplan som utrustats med ljuddämpande anordningar eller som på annat sätt byggts om är vad gäller bränsleförbränning och luftföroreningar generellt sett sämre för miljön än de flygplan som konstrueras idag. Detta har sin grund i de nackdelar som de ljuddämpande anordningarna för med sig vad gäller vikt och prestanda, samt användning av äldre, mindre bränsleeffektiva originalmotorer som i de flesta fall är konstruerade på 60-talet. Särskilt bränsleförbrukningen vid maximal vikt vid start för flygplan som i enlighet med kapitel 2 utrustats med ljuddämpande anordningar kan vara 50 % högre jämfört med de flygplan som konstrueras med dagens teknik för att överensstämja med kapitel 3. Utsläppen av kolväten och kväveoxider vid landning och start för flygplan som är utrustade med ljuddämpande anordningar i enlighet med kapitel 2 är cirka 30 % högre än utsläppen från flygplan som konstruerats med dagens teknik för att uppfylla kraven i kapitel 3.
7. För att undvika att bullret ökar vid gemenskapens flygplatser, begränsa andra miljöskador och förhindra att flygplan med ljuddämpande anordningar mellan april 1999 och 2002 överförs från USA:s till medlemsstaternas register som ett resultat av att USA tidigare tillämpar ICAO:s bestämmelser i kapital 2 om avveckling, är det befogat att hindra medlemsstaterna från att utöka sina register med akustiskt modifierade äldre flygplan genom ett s.k. "nyregistreringsförbud". Som redan har nämnts är denna typ av flygplan ännu inte något problem för medlemsstaterna, och syftet med nyregistreringsförbudet är att säkerställa att dessa flygplan heller inte i framtiden blir något problem och att man slår vakt om miljöfördelarna med de tekniska framstegen som har gjorts sedan normerna i kapitel 3 antogs.

Det bör i sammanhanget understrykas att följande gäller för gemenskapens register:

- Detta förslag avser ett nyregistreringsförbud.
 - En tydlig åtskillnad bör göras mellan ett nyregistreringsförbud och ett driftsförbud. Ett nyregistreringsförbud, t.ex. det som finns i det nuvarande direktivet för gemenskapens register, hindrar flygplan som inte uppfyller kraven från att införas i medlemsstaternas register, men det påverkar inte de flygplan som redan finns i dessa register. Det begränsar heller inte möjligheten att använda flygplanen på gemenskapens flygplatser. Ett driftsförbud däremot påverkar direkt användningen av ett flygplan som inte uppfyller kraven, eftersom det innebär ett förbud för sådana flygplan att landa på eller starta från gemenskapens flygplatser.
8. Gemenskapen kan emellertid inte införa något nyregistreringsförbud för flygplan som är upptagna i tredje lands register. För att uppnå samma resultat för

dessa flygplan kan man införa ett driftsförbud, som endast kommer att beröra flygplan som inte använts i gemenskapen och som inte finns i registret i det tredje land som berörs när nyregistreringsförbudet träder i kraft för flygplan som är registrerade i gemenskapen. Syftet med att införa motsvarande krav för flygplan registrerade i tredje land är att bibehålla effektiviteten i föreliggande initiativ och att förhindra snedvridning av konkurrensen. Med tanke på avvecklingsarrangemangen och tidsgränsen enligt rådets direktiv 92/14/EEG för kapitel 2-flygplan vars generella bullernivå överstiger bullernivån för kapitel 2-flygplan som utrustats med ljuddämpande anordningar, bör för konsekvensens skull inte driftsförbudet för de flygplan registrerade i tredje land som inte uppfyller kraven träda i kraft före tidsgränsens utgång. Dessutom bör genom de bestämmelser som är tillämpliga på flygplan i tredje lands register, hänsyn också tas till omfattningen av nyregistreringsförbudet för kapitel 2-flygplan, enligt rådets direktiv i 89/629/EEG, som endast gällde flygplan som lagts till i medlemsstaternas register.

9. Kommissionen har vid utarbetandet av förslaget även tagit hänsyn till i vad mån det är förenligt med subsidiaritetsprincipen genom att ta upp följande frågor:

a) Vilka är målen för förslaget i relation till gemenskapens skyldigheter och vad innebär frågan för gemenskapen?

Som en del av den gemensamma transportpolitiken har gemenskapen i enlighet med artikel 84.2 i fördraget antagit det tredje luftfartspaketet, vilket har skapat en inre marknad för lufttransporttjänster där bestämmelserna för dessa tjänster till stor del har harmoniserats. Denna harmonisering omfattar även tekniska normer för buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan. Normerna har bidragit till att bullernivån vid flygplatserna successivt har sänkts. En hög årlig tillväxt inom lufttransportsektorn har dock i viss utsträckning undergrävt miljöfördelarna som följer av att successivt införa strängare bullernormer. Syftet med detta direktiv är som redan nämnts att förhindra att bullret vid flygplatserna ökar ytterligare.

b) Skall gemenskapen ensam utöva sina befogenheter i fråga om den planerade verksamheten eller skall befogenheterna delas med medlemsstaterna?

Kommissionen har förhindrat införande i medlemsstaternas register av flygplan som inte är bullercertifierade med stöd av rådets direktiv 80/51/EEG och av kapitel 2-flygplan med stöd av rådets direktiv 89/629/EEG. Dessutom har gemenskapen med stöd av rådets direktiv 92/14/EEG helt harmoniserat de bullernormer som flygplan från medlemsstaterna och tredje land måste följa för att trafikera flygplatser inom gemenskapen. Den aviserade skärpningen av dessa normer genom att undanta akustiskt modifierade kapitel 2-flygplan förutsätter ändringar av det senare direktivet och därmed kan den endast genomföras på gemenskapsnivå.

I enlighet med proportionalitetsprincipen anses ett direktiv räcka i det här fallet. Det ger varje medlemsstat rätt att bestämma vilka verktyg för genomförande som bäst passar dess interna system.

10. Mot bakgrund av lufttransporternas internationella karaktär är det önskvärt att varje åtgärd som syftar till att begränsa besvärande flygplansbuller vidtas

internationellt och inte på regional eller nationell nivå. Hittills har man dock inte lyckats enas om sådana åtgärder inom ramen för ICAO, och därför anser kommissionen att något nu måste göras på gemenskapsnivå. De åtgärder som föreslås här står i överensstämmelse med de obligatoriska bestämmelserna i konventionen om internationell civil luftfart.

11. Åtgärden var en av flera möjliga lösningar på bullerproblemet som presenterades i det samrådsdokument om begränsningar av buller från lufttransporter som lades fram som förberedelse till det föreliggande förslaget till samtliga parter i medlemsstaterna, dvs. flygplatser, lufttrafikföretag, användare av lufttransporter, flygtillverkningsindustrin, transportarbetarförbund, internationella luftfartsorgan, miljöskyddsgrupper samt lokala och regionala myndigheter. För att uppnå största möjliga effekt samarbetar kommissionen dessutom med Europeiska konferensen för civil luftfart (ECAC) för att säkerställa en harmoniserad strategi utanför gemenskapens gränser. Mot bakgrund av detta enades man på ECAC:s triennalsession som hölls i Strasbourg i juli 1997 om att "åtgärder måste vidtas på europeisk nivå för att förhindra nyregistrering av flygplan som utrustats med ljuddämpande anordningar så att de nått och jämnt uppfyller de strängare (kapitel 3) bullernormerna. Denna åtgärd står i överensstämmelse med ECAC:s målsättning att minska buller från flygplan.

III. Direktivets innehåll

12. I artikel 1 anges direktivets övergripande mål. Artikel 2 innehåller de definitioner som är nödvändiga för en korrekt tolkning av direktivet.
13. Artikel 3 innehåller direktivets kärnpunkt. I stycke 1 i denna fastställs nyregistreringsförbudet för flygplan som modifierats. Dessa modifieringar omfattar ljuddämpande anordningar, ombyggnad av motorer och motorhus samt andra tekniska åtgärder som omöjliggör full överensstämmelse på alla referensmät punkter som används vid certifiering enligt kapitel 3 och även operationella restriktioner i syfte att sänka bullernivån.

Syftet med stycke 3 är att säkerställa att flygplan som är registrerade i gemenskapen och flygplan som är registrerade i tredje land behandlas lika genom att man vid gemenskapens flygplatser begränsar användningen av sådana flygplan från tredje land som inte uppfyller kraven.

14. I artikel 4 fastställs ett begränsat antal undantag. Bland dessa finns undantag för flygplan som uteslutande används utanför gemenskapen, samt tillfälliga undantag i exceptionella fall.
15. Syftet med artikel 5 är att säkerställa att medlemsstaterna vidtar lämpliga åtgärder för att garantera att de gemensamma bestämmelserna följs.
16. Artiklarna 6, 7 och 8 är standardartiklar som främst berör införlivande av direktivet i nationell lagstiftning.

Förslag till
RÅDETS DIREKTIV

om registrering och användning inom gemenskapen av vissa typer av civila
jetmotordrivna underljudsflygplan som har modifierats och omcertifierats som bevis på
att de uppfyller normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om
internationell civil luftfart, tredje upplagan (juli 1993)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁵,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁶,

i enlighet med det förfarande som anges i artikel 189c i fördraget i samarbete med Europaparlamentet⁷, och

med beaktande av följande:

Ett av de viktigaste målen för den gemensamma transportpolitiken är att åstadkomma en hållbar rörlighet. En sådan politik kan definieras som ett övergripande koncept som syftar till att säkerställa både ett effektivt fungerande transportsystem inom gemenskapen och ett skydd av miljön. Det finns anledning att vidta tekniska åtgärder som bidrar till att en hållbar rörlighet kan uppnås.

I kommissionens meddelande om den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken – En omfattande gemenskapsstrategi för att skapa en ram på gemenskapsnivå för en hållbar rörlighet⁴ – nämns uttryckligen åtgärden att införa ett nyregistreringsförbud för de flygplan som ger upphov till mest buller.

I det femte handlingsprogrammet för miljön från 1992, vars övergripande strategi fick stöd av rådet och av representanterna från medlemsstaternas regeringar, som sammanträdde i rådet, i deras resolution av den 1 februari 1993⁵, förutses ytterligare lagstiftningsåtgärder som syftar till att minska buller från flygplan. I detta program anges som mål att ingen människa skall utsättas för bullernivåer som äventyrar hälsan och livskvaliteten.

Tillväxten vad gäller lufttransporter vid flygplatser inom gemenskapen bestäms i ökande grad av miljörestriktioner. Användning av flygplan med lägre bullernivåer vid dessa flygplatser kan bidra till ett bättre utnyttjande av tillgänglig flygplatskapacitet.

⁵ EGT C

⁶ EGT C

⁷ Europaparlamentets yttrande av den (EGT C), rådets gemensamma ståndpunkt av den (EGT C) och Europaparlamentets beslut av den (EGT C).

⁸ KOM(92) 494 slutlig, 2.12.1992.

⁹ EGT C 138, 17.5.1993, s. 1.

Äldre flygplanstyper som modifierats så att deras bullernivå förbättrats ger upphov till buller som är betydligt värre än det som kommer från moderna flygplanstyper med samma vikt och som från början certifierats för att uppfylla normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje upplagan (juli 1993). Dessa modifieringar förlänger driftstiden för flygplan som normalt skulle ha tagits ur trafik, och de tenderar att medföra sämre prestanda vad gäller de gasformiga utsläppen och bränsleförbränningen för flygplansmotorer av äldre typ.

En bestämmelse som förbjuder nyregistrering av dessa äldre modifierade flygplanstyper i medlemsstaterna från och med den 1 april 1999 kan anses vara en skyddsåtgärd som syftar till att förhindra en ytterligare försämring av bullersituationen kring flygplatserna inom gemenskapen och till att förbättra situationen när det gäller bränsleförbränningen och de gasformiga utsläppen.

I en gemenskap utan inre gränser är det lämpligt att från detta nyregistreringsförbud undanta flygplan som registrerats i någon medlemsstat före den 1 april 1999.

Med hänsyn till den befintliga gemenskapslagstiftningen om flygplansbuller måste det föreliggande initiativet beslutas på gemenskapsnivå genom bindande gemenskapsregler och det är därmed förenligt med subsidiaritetsprincipen, eftersom varje medlemsstat får rätt att bestämma vilka instrument för genomförandet som bäst passar dess interna system.

Genom ett nyregistreringsförbud kombineras det tekniskt genomförbara med miljöfördelar utan att någon onödig ekonomisk belastning uppstår.

Det är nödvändigt att minimera risken för en möjlig snedvridning av konkurrensen genom att upprätta motsvarande krav för flygplan som är registrerade i tredje land. Gemenskapen har inga befogenheter vad gäller register i tredje land. De motsvarande målen kan bara uppfyllas genom att man begränsar användningen av flygplan som registrerats i tredje land efter den 1 april 1999 och som inte uppfyller normerna. Datumet för att införa sådana restriktioner måste bestämmas med hänsyn till tidsgränsen för drift av kapitel 2-flygplan, enligt rådets direktiv 92/14/EEG, av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till Konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)¹⁰ och med beaktande av omfattningen av nyregistreringsförbudet för kapitel 2-flygplan enligt rådets direktiv 89/629/EEG av den 4 december 1989 om begränsning av buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan.¹¹

Eftersom det viktigaste syftet med åtgärden är att begränsa buller vid gemenskapens flygplatser, får flygplan undantas från nyregistreringsförbudet när de inte är i trafik på gemenskapens territorium. Undantag får också tillämpas på flygplan som trafikerar Frankrikes utomeuropeiska departement, med hänsyn till dessas geografiska läge. Tillfälliga undantag får också beviljas, när det gäller verksamhet av exceptionell karaktär, för att regeln ska ge full miljömässig fördel.

Det är viktigt att se till att överträdelser av gemenskapens lagar sanktioneras på ett sådant sätt att påföljden blir effektiv, står i rimlig proportion till överträdelsen och är avskräckande.

¹⁰ EGT L 76, 23.3.1992, s. 21.

¹¹ EGT L 363, 13.12.1989, s. 27.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Mål

Målet med detta direktiv är att fastställa regler för att förhindra en framtida försämring ifråga om det buller inom gemenskapen som härrör från omcertifierade civila jetmotordrivna underljudsflygplan och att samtidigt begränsa andra miljöskador.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. "*Civila jetmotordrivna underljudsflygplan*": civila jetmotordrivna underljudsflygplan som drivs av motorer med ett genomströmningsförhållande som är mindre än tre och som antingen har en godkänd startmassa på högst 34 000 kg eller mer eller som är godkända för fler än nitton passagerarplatser, förutom de säten som endast är avsedda för besättningen.
2. "*omcertifierade civila jetmotordrivna underljudsflygplan*": civila jetmotordrivna underljudsflygplan som från början varit certifierade för kapitel 2 eller jämförbara normer, eller som inte tidigare varit bullercertifierade, som har modifierats för att uppfylla normerna i kapitel 3, antingen direkt genom tekniska åtgärder eller indirekt genom operationella restriktioner.
3. "*kapitel 2*" och "*kapitel 3*": de bullernormer som definieras i volym I, del II, kapitel 2 respektive kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje utgåvan (juli 1993),
4. "*operationella restriktioner*": viktrestriktioner som införs för ett flygplan och/eller operationella begränsningar som kan påverkas av piloten eller lufttrafikföretaget, t.ex. minskat klaffutslag,
5. "*att registrera ett flygplan*": den formella handling varigenom ett flygplans nationalitet fastställs genom att det införs i ett nationellt register i en medlemsstat eller i ett tredje land,
6. "*gemenskapens territorium*": det territorium som omfattas av fördraget.

Artikel 3

Flygplan som inte uppfyller normerna

1. Medlemsstaterna skall se till att omcertifierade civila jetmotordrivna underljudsflygplan inte kan registreras på deras territorium från och med den 1 april 1999.
2. Bestämmelserna i punkt 1 skall inte gälla civila jetmotordrivna underljudsflygplan som redan var registrerade i någon medlemsstat före den 1 april 1999.
3. Utan hinder av bestämmelserna i direktiv 92/14/EEG, särskilt artikel 2.2 i detta, får medlemsstaterna från och med den 1 april 2002 inte tillåta att omcertifierade civila underljudsflygplan som är registrerade i tredje land trafikerar flygplatser på deras territorier, om de inte var registrerade i detta tredje land före den 1 april 1999 och trafikerade gemenskapens territorium före detta datum.

Artikel 4

Undantag

1. Medlemsstaterna får medge tillfälliga undantag från bestämmelserna i artikel 3 för civila jetmotordrivna underljudsflygplan som används i en verksamhet som är av sådan exceptionell karaktär att det skulle vara orimligt att inte medge ett tillfälligt undantag, till exempel för nödlägen eller för humanitär hjälp.
2. Medlemsstaterna får medge undantag från bestämmelserna i artikel 3 för civila jetmotordrivna underljudsflygplan som uteslutande används för trafik utanför gemenskapens territorium och för sådana plan som uteslutande används för trafik i Frankrikes utomeuropeiska departement.

Artikel 5

Sanktioner

Medlemsstaterna skall fastställa ett sanktionssystem för överträdelse av de nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv, och de skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa sanktioner tillämpas. De sanktioner som därvid föreskrivs skall vara effektiva, stå i proportion till överträdelsen och vara avskräckande. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om de tillämpliga bestämmelserna senast det datum som anges i artikel 6.1 första stycket, och de skall anmäla alla följande ändringar så snart det är möjligt.

Artikel 6

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före [...] De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 7

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 8

Berörda parter

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar

Ordförande

KONSEKVENSBEDÖMNING

Förslagets konsekvenser för affärsverksamheter, särskilt med avseende på små och medelstora företag

Förslagets rubrik:

Förslag till rådets direktiv om registrering och användning inom gemenskapen av vissa typer av civila jetmotordrivna underljudsflygplan som har modifierats och omcertifierats som bevis på att de uppfyller normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje upplagan (juli 1993)

Referensnummer:

Förslaget:

Konsekvenserna för affärsverksamheter

1. Vem kommer att påverkas av förslaget?

- Vilka affärssektorer?

Lufttrafikföretag (från gemenskapen till att börja med och sedan från tredje land).

- Vilka företagsstorlekar (hur stor andel är små och medelstora företag)?

Den europeiska marknaden för lufttrafikföretag består i huvudsak av stora företag, som står för 65,4 % av marknaden. Charterbolag utgör 27,6 %, och små och medelstora företag står bara för cirka 5 %.

- Finns det särskilda geografiska områden i gemenskapen där dessa affärsverksamheter återfinns?

Nej.

2. Vad måste företagen göra för att följa förslaget?

Från den 1 april 1999 kommer det inte längre att vara möjligt för gemenskapens lufttrafikföretag att utöka sin flotta med äldre flygplan som har modifierats (utrustats med ljuddämpande anordningar) för att uppfylla strängare bullernormer, nämligen de normer som anges i kapitel 3.

3. Vilka är de troliga ekonomiska konsekvenserna av förslaget?

Det bör noteras att den strategi som gemenskapens lufttrafikföretag vanligen använder vid resursplanering för och utökning av flygplansflottor inte går ut på att modifiera äldre flygplan genom att installera ljuddämpande anordningar, utan snarare på att investera i nya flygplan med lägre bullernivåer. Dessutom finns det inga tillverkare av ljuddämpande anordningar inom gemenskapen. Därför kommer förslagets inverkan på

- sysselsättningen,
- investeringar och skapandet av nya företag och
- företagets konkurrensförmåga inte att bli betydande.

4. Innehåller förslaget åtgärder som tar hänsyn till de små och medelstora företagens specifika situation?

Indirekt, eftersom flygplan på mindre än 34 000 kg eller med mindre än 20 passagerarplatser inte påverkas av förslaget.

Samråd

Lista över organisationer som har rådfrågats och sammanfattning av deras åsikter.

5. Frågan har behandlats i ett samrådsdokument rörande begränsning av flygplansbuller. Dokumentet skickades i november förra året till de olika berörda parterna: medlemsstater, flygplatsoperatörer, lufttrafikföretag, arbetstagarorganisationer, lokala och regionala myndigheter, internationella organisationer, konsumentorganisationer och miljöskyddsgrupper. En majoritet av de rådfrågade parterna stödjer initiativet som tas i föreliggande förslag.

ISSN 1024-4506

KOM(98) 98 slutlig

DOKUMENT

SV

07 11

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

ISBN 92-78-31415-3

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer
L-2985 Luxemburg