

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Den 4 september 1996 överlämnade kommissionen till rådet ett förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 92/14/EEG 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)⁽¹⁾.

Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 27 november 1996⁽²⁾. Europaparlamentet avgav sitt yttrande vid första behandlingen den 11 mars 1997⁽³⁾.

Med anledning av dessa yttranden överlämnade kommissionen den 5 juni 1997 ett ändrat förslag till rådet⁽⁴⁾.

Rådet antog sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 189c i fördraget den 9 oktober 1997.

II. SYFTE

Detta förslag ändrar direktiv 92/14/EEG, vars viktigaste syfte var att begränsa utnyttjandet av vissa civila jetmotor drivna underljudsflygplan. I bilagan till det direktivet fanns en förteckning över flygplan från utvecklingsländer som skulle undantas från bestämmelsen om icke-flygplansutnyttjande fram till den 1 april 2002. Ett antal flygplan från dessa länder som kunde beviljas undantag hade emellertid inte anmälts till kommissionen vid tiden för antagandet av direktivet och blev därför inte förtecknade i bilagan.

Det viktigaste syftet med det här ändringsdirektivet är därför att uppdatera flygplansförteckningen i dess bilaga. De flesta andra ändringar av direktiv 92/14/EEG syftar till att säkerställa enhetlig tolkning av det inom hela gemenskapen.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Rådets gemensamma ståndpunkt motsvarar i stora drag kommissionens förslag.

Den viktigaste delen av direktivet är dess uppdaterade bilaga, som förtecknar flygplan ur utvecklingsländers register vilka är undantagna från bestämmelserna i artikel 2.1.

Flera definitioner av nyckelupgifterna i direktivet infördes för att förhindra all tvetydighet när det gäller direktivets mål och räckvidd (ny artikel 1.3).

På grund av den särskilda historiska situation som gäller för flygplatserna i Berlinregionen och av Berlin Tegels och Berlin Tempelhofs läge nära stadens centrum, undantogs dessa två flygplatser från att omfattas av artikel 2.2 i direktiv 92/14/EG, som tillåter kapitel 2-flygplan att fortsätta att trafikera flygplatser inom gemenskapen fram till den 1 april 2002 (ny artikel 2.4).

⁽¹⁾ EGT C 309, 18.10.1996, s. 9.

⁽²⁾ EGT C 66, 3.3.1997, s. 4.

⁽³⁾ EGT C 115, 14.4.1997, s. 26.

⁽⁴⁾ EGT C 253, 19.8.1997, s. 3.

När det gäller de flygplan som förtecknas i bilagan till direktivet och som följaktligen undantas från bestämmelserna i artikel 2.1, klargjordes det att flygplan som ett land önskar undantagna från bestämmelserna inte får överföras från registret i ett utvecklingsland till ett annat (ny artikel 3b).

Medan rätten för en medlemsstat att upprätta en tidsplan för att gradvis avveckla flygplan som inte följer bestämmelserna begränsas till flygplan i medlemsstatens eget register, får likvärdiga undantag för tredje land fortsätta att gälla, om de beviljades innan det här direktivet träder i kraft (ny artikel 7).

I syfte att säkerställa att bilagan kan hållas aktuell och ändras när så är påkallat, får sådana ändringar utföras av kommissionen tillsammans med en föreskrivande kommitté (ny artikel 9a och 9b).

Medlemsstaterna uppmanas slutligen att införa ett system av påföljder för överträdelser av de nationella bestämmelser som antagits i enlighet med detta direktiv (artikel 2).

IV. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

Rådet följde kommissionens ändrade förslag på alla punkter.

1. Parlamentets ändringsförslag som godkänts av rådet och kommissionen

Ändringsförslagen 3 och 7 godkändes eftersom de förstärker de villkor enligt vilka ett undantag som beviljats för ett flygplan registrerat i ett utvecklingsland skall fortsätta att gälla.

2. Parlamentets ändringsförslag som inte godkänts av rådet och kommissionen

- Ändringsförslagen 1, 2 och 6, som skulle ha gjort det möjligt för medlemsstaterna att begränsa utnyttjandet av de bullrigaste flygplanen vid alla flygplatser inom gemenskapen, godkändes inte, eftersom de skulle strida mot den välavvägda strategin i direktiv 92/14/EEG, i vilket det fastställdes en övergångsperiod fram till den 1 april 2002.
- Ändringsförslagen 4 och 8 godkändes inte eftersom de skulle ha hindrat användning av kommittéförfarandet för att ändra bilagan så att den omfattar ett litet antal flygplan som det fortfarande kan medges undantag för.
- Ändringsförslagen 5 och 9 godkändes inte, därför att Saudiarabien finns med på den officiella internationella förteckningen av utvecklingsländer och dess flygplan som finns med i bilagan uppfyller kriterierna som fastställs i artikel 3.

V. RÅDETS ÄNDRINGAR, SOM INTE FÖRESLAGITS AV PARLAMENTET

Till ingressen

Rådet omarbetade ingressen med utgångspunkt i kommissionens förslag. Rådet lade också till vissa stycken i syfte att spegla nya bestämmelser i texten.

Till ny artikel 1.3 (definitionen)

I definitionen av "sammanlagd civil underljudsflotta" ersätts "leasingavtal" med "någon form av leasingavtal" för att undvika all osäkerhet när det gäller vilken typ av hyresavtal som omfattas av denna definition.

Till ny artikel 2.4 (flygplatssystem)

Rådet godkände inte möjligheten för flygplatssystem att begränsa eller utesluta utnyttjandet av vissa civila jetmotordrivna underljudsplan, eftersom en sådan bestämmelse skulle ha inverkat menligt på den välvägd strategin i direktiv 92/14/EG, i vilket det föreskrivs en övergångsperiod fram till den 1 april 2002 och en tidsplan för att gradvis avveckla flygplan som inte följer bestämmelserna.

En sådan möjlighet beviljades emellertid för flygplatserna Berlin Tegel och Berlin Tempelhof med hänsyn till deras särskilda historiska situation och det faktum att de ligger nära stadens centrum.

Till ny artikel 3b (villkor för undantag)

Rådet ersatte "nyttjades" med "användas antingen direkt eller genom någon form av leasingavtal" i syfte att klart ange de villkor enligt vilka ett flygplan som är registrerat i ett utvecklingsland kan beviljas undantag enligt artikel 3.

Till ny artikel 7 (avvecklingsplan)

Rådet gjorde några redaktionella ändringar för att undvika all tvetydighet när det gäller tolkningen av denna artikel. Dessutom infördes en bestämmelse när det gäller befintliga avtal om flygplan från tredje land, eftersom det ansågs lämpligt att sådana avtal inte upphävs.

Till ny artikel 9b (kommittéförfarande)

Med hänsyn till den särskilda betydelsen av varje ändring i bilagan av direktivets räckvidd, ersatte rådet förfarandet med en rådgivande kommitté med ett förfarande med en föreskrivande kommitté av typ IIIa.

Till bilaga (förteckning över flygplan)

Rådet gjorde några redaktionella korrigeringar (Egypten, serienummer 19916, och Nigeria, serienummer 19664) och strök det enda flygplan på denna förteckning som registrerats i Uruguay, eftersom det flygplanet inte längre är i trafik.
