



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 09.03.1998  
COM(1998) 98 def.

98/0070 (SYN)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN DE RAAD**

betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en werden gecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993)

---

(door de Commissie ingediend)



## TOELICHTING

### I. Inleiding

1. Een van de hoofddoelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid is "duurzame mobiliteit"<sup>1</sup>. Hiermee wordt bedoeld dat enerzijds de effectieve werking van het vervoerssysteem van de Gemeenschap en anderzijds de bescherming van het milieu moeten zijn gegarandeerd. Technische maatregelen, zoals geluidsnormen voor vliegtuigen, dragen bij tot duurzame mobiliteit doordat zij voor een vermindering van het door afzonderlijke vliegtuigen geproduceerde lawaai zorgen. Verder wordt in het beleidsplan en actieprogramma van de Gemeenschap inzake het milieu en duurzame ontwikkeling<sup>2</sup> uitdrukkelijk gesproken van een verdere vermindering van de geluidsemissies van vliegtuigen vóór het jaar 2000.
2. De eerste wettelijke maatregel van de Gemeenschap ter beperking van de geluidsemissie van vliegtuigen is bijna twintig jaar oud, terwijl het meest recente initiatief van de Gemeenschap, Richtlijn 92/14/EEG<sup>3</sup> van de Raad, van 2 maart 1992 dateert. Deze laatste richtlijn bepaalt dat voor alle civiele subsonische straalvliegtuigen die niet aan de strengste internationale lawaainormen (hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart) voldoen, tussen 1 april 1995 en 1 april 2002 geleidelijk een exploitatieverbod dient te worden ingevoerd. Artikel 5 van deze richtlijn maakt een uitzondering op de vanaf 1995 geldende operationele beperkingen voor vliegtuigen die weliswaar niet aan de strengste normen beantwoorden maar wel met zogenaamde "hushkits" aan die normen kunnen worden aangepast, op voorwaarde dat deze uitrusting voor 1 april 1994 is besteld en dat de vroegst mogelijke leveringsdatum voor deze aanpassingen is geaccepteerd.
3. Richtlijn 92/14/EEG biedt evenwel niet de mogelijkheid om later nog hushkits te installeren op vliegtuigen die meer lawaai produceren om zo dergelijke operationele beperkingen te voorkomen.

Op dit moment bestaan er voor de volgende vliegtuigseries al hushkits waarmee aan de hoofdstuk 3-normen kan worden voldaan:

Boeing 727 - 100 en 200  
Boeing 737 - 200 non ADV en ADV  
Douglas DC 8 - 62 en 63  
Douglas DC 9 - 10 en 30

---

<sup>1</sup> COM(92) 494 def. van 2.12.1992 en COM(95) 302 def. van 12.7.1995.

<sup>2</sup> PB C 138 van 17.5.1993, blz. 5.

<sup>3</sup> PB L 76 van 23.3.1992, blz. 21.

en zijn voor de volgende vliegtuigseries hushkits in ontwikkeling:

Boeing 707 - 100 en 200  
BAC 1-11 400 en 500  
Douglas DC 8 - 50  
Douglas DC 9 - 50

Door de aanschaf van hushkits kunnen luchtvaartmaatschappijen de levensduur van vliegtuigen van meer dan 25 jaar oud verlengen en zo investeringen in nieuwe vliegtuigen vermijden.

## II. Maatregelen van de Gemeenschap

4. In de Gemeenschap vertegenwoordigen de in de lidstaten ingeschreven vliegtuigen die met een hushkit zijn uitgerust om aan de normen van hoofdstuk 3 te voldoen, slechts een zeer gering percentage van de totale vloot van civiele straalvliegtuigen, namelijk 36 vliegtuigen op een totaal van 2 352<sup>4</sup>, oftewel 1,5%.

In de Verenigde Staten ligt de situatie enigszins anders. In tegenstelling tot de Gemeenschap stelden de VS wetgeving voor "fase 2" (het Amerikaanse equivalent van "hoofdstuk 2") vast waarmee werd vooruitgelopen op Aanhangsel D van resolutie A 31-11 van de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) inzake eventuele operationele beperkingen voor subsonische straalvliegtuigen die de geluidsemisiegrenzen van boekdeel I, hoofdstuk 3, van bijlage 16 overschrijden, en die daarmee dus niet in overeenstemming was. In dit aanhangsel werd er bij de staten immers op aangedrongen het afbouwprogramma niet voor 1 april 1995 te laten beginnen en het ten minste zeven jaar te laten duren. Deze datum en deze periode worden in Richtlijn 92/14/EEG volledig gerespecteerd. De Amerikaanse "Airport Noise and Capacity Act" van 1990 eist evenwel dat de grote fase 2-vliegtuigen met ingang van uiterlijk 31 december 1999 geheel en al zijn verdwenen. Bovendien zijn er in deze wet drie tussentijdse toetsingsdata vastgelegd, namelijk 31 december 1994, 31 december 1996 en 31 december 1998, waarop steeds een bepaald minimumpercentage aan fase 3 moet voldoen (55% in 1994, 65% in 1996 en 75% in 1998) of waarop de fase 2-vloot met een bepaald minimumpercentage moet zijn gereduceerd (25% in 1994, 50% in 1996 en 75% in 1998). De enige economisch verantwoorde manier waarop aan deze tussentijdse toetsingscriteria kon worden voldaan, was door de bestaande fase 2-vliegtuigen met hushkits uit te rusten. Dit verklaart waarom eind 1996 in het kader van het Amerikaanse fase 2-afbouwprogramma ongeveer 650 vliegtuigen van een hushkit waren voorzien om aan de strengste geluidsnormen te voldoen. In het kader van een economische analyse van de ICAO heeft de Air Transport Association (de Amerikaanse vereniging van luchtvaartmaatschappijen) in samenwerking met de International Air Transport Association (de internationale vereniging van luchtvaartmaatschappijen) laten weten dat zij verwachten dat in 2000 ongeveer 1 500 vliegtuigen van een hushkit zullen zijn voorzien.

---

<sup>4</sup> Bron: Airclaims Ltd., september 1996.

5. De internationale geluidscertificeringsnormen die in de diverse hoofdstukken van genoemde bijlage 16 zijn opgenomen, definiëren de maximum-geluidsniveaus voor de drie bij de certificering gebruikte meetpunten, namelijk het laterale, het naderings- en het flyover-meetpunt. De certificeringsmethode laat evenwel toe een te hoge waarde op een van de meetpunten te compenseren met een overeenkomstig lagere waarde op een of meer andere meetpunten. Aangezien de normen als geluidsniveaus zijn gedefinieerd die niet mogen worden overschreden, zullen de meeste vliegtuigen ruim onder deze maxima blijven en dus over een zekere marge beschikken. Ofschoon het geluidsniveau van vliegtuigen met hushkit formeel aan de hoofdstuk 3-normen voldoet, presteren zij, bij gelijke massa, niettemin aanmerkelijk slechter dan de vandaag de dag conform hoofdstuk 3 geproduceerde vliegtuigen. Bovendien voldoen de meeste vliegtuigen met hushkit niet op alle meetpunten aan de hoofdstuk 3-normen, aangezien zij immers een overschrijding op een van de meetpunten met een lagere waarde dan de maximumwaarde op een ander meetpunt mogen compenseren. Dankzij de toepassing van deze zogenaamde "vereffeningsmarge", samen met operationele beperkingen zoals die met betrekking tot gewicht en vleugelklepstand, kunnen vliegtuigen die volgens Richtlijn 92/14/EEG al buiten gebruik hadden moeten worden gesteld, doorvliegen nadat de in de richtlijn bedoelde levensduur van 25 jaar is overschreden. De afstand tot de geluidshindergrenzen van hoofdstuk 3 ligt voor hoofdstuk 2-vliegtuigen met hushkit tussen -0,1 en 4,6 EPNdB, terwijl deze voor hoofdstuk 3-vliegtuigen die op actuele technologie zijn gebaseerd tussen 6,6 en 26,8 EPNdB bedraagt. Dit houdt in dat het gebruik van vliegtuigen met hushkit een onevenredige bijdrage tot de lawaaioverlast rond vliegvelden levert.
6. Bovendien zijn de milieuprestaties van vliegtuigen met hushkit of een soortgelijke voorziening in termen van brandstofverbruik en luchtverontreiniging in het algemeen slechter dan die van de recentelijk gebouwde vliegtuigen door het extra gewicht en de verminderde prestaties ten gevolge van de hushkit en de verouderde, minder zuinige oorspronkelijke motoren, die meestal van de jaren zestig dateren. Het soortelijk brandstofverbruik bij maximaal startgewicht kan voor hoofdstuk 2-vliegtuigen met hushkit wel 50% meer bedragen dan dat van hoofdstuk 3-vliegtuigen die op de huidige stand van de techniek zijn gebaseerd. De emissie van koolwaterstoffen en stikstofdioxide bij het landen en opstijgen ligt bij hoofdstuk 2-vliegtuigen met hushkit ongeveer 30% hoger dan bij hoofdstuk 3-vliegtuigen gebaseerd op actuele technologie.
7. Enerzijds om een verdere verslechtering van de geluidssituatie rond de luchthavens in de Gemeenschap te voorkomen en andere milieuschade te beperken, en anderzijds om te verhinderen dat de met een hushkit uitgeruste vliegtuigen ten gevolge van de vervroegde toepassing van het hoofdstuk 2-afbouwprogramma van de ICAO in de VS tussen april 1999 en 2002 van de registers van de VS naar die van de lidstaten worden overgeschreven, is het gerechtvaardigd om de lidstaten te verbieden akoestisch aangepaste oudere vliegtuigen nog in hun registers op te nemen via een inschrijvingsstop voor dit soort vliegtuigen. Zoals is gebleken, vormt dit soort vliegtuigen nog geen probleem voorzover het de al in de lidstaten ingeschreven toestellen betreft; het doel van deze inschrijvingsstop is te voorkomen dat zij in de

toekomst een probleem gaan vormen en dat de milieuverbeteringen die sinds de vaststelling van de hoofdstuk 3-normen dankzij de technische vooruitgang zijn geboekt, behouden blijven.

In dit verband zij er nadrukkelijk op gewezen dat wat de registers van de Gemeenschap betreft:

- dit voorstel een inschrijvingsstop betreft,
  - duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen een inschrijvingsstop en een exploitatieverbod. Een inschrijvingsstop voor de registers van de lidstaten, zoals die in de onderhavige richtlijn is opgenomen, verbiedt dat nog langer niet-conforme vliegtuigen in de registers van de lidstaten worden ingeschreven maar heeft geen consequenties voor vliegtuigen die al in deze registers zijn opgenomen en stelt evenmin beperkingen aan het gebruik van deze vliegtuigen op de luchthavens van de Gemeenschap. Een exploitatieverbod daarentegen, heeft directe gevolgen voor het gebruik van niet-conforme vliegtuigen, aangezien het dergelijke vliegtuigen verbiedt te landen of op te stijgen op communautaire luchthavens.
8. De Gemeenschap kan evenwel niet verbieden dat vliegtuigen in derde landen worden ingeschreven. Voor dergelijke vliegtuigen kan dezelfde doelstelling worden bereikt door een exploitatieverbod dat alleen gevolgen heeft voor vliegtuigen die niet in de Gemeenschap zijn gebruikt en niet in de registers van het betrokken derde land zijn ingeschreven op het moment dat de inschrijvingsstop voor de in de Gemeenschap ingeschreven vliegtuigen van kracht wordt. De invoering van gelijkwaardige voorschriften voor in derde landen ingeschreven vliegtuigen moet de doeltreffendheid van het onderhavige initiatief garanderen en oneerlijke concurrentieverhoudingen voorkomen. Met het oog op het geleidelijke exploitatieverbod en de ingangsdatum van het definitieve exploitatieverbod van Richtlijn 92/14/EEG van de Raad voor hoofdstuk 2-vliegtuigen waarvan het totale geluidsniveau hoger is dan dat van hoofdstuk 2-vliegtuigen met hushkit, kan het exploitatieverbod voor in derde landen ingeschreven niet-conforme vliegtuigen pas in werking treden met ingang van de ingangsdatum van het definitieve verbod. Bovendien moet bij de voorschriften voor vliegtuigen die in derde landen zijn ingeschreven ook rekening worden gehouden met de reikwijdte van de inschrijvingsstop voor hoofdstuk 2-vliegtuigen, als bedoeld in Richtlijn 89/629/EEG van de Raad, die alleen gold voor de inschrijving van vliegtuigen in de registers van de lidstaten.
9. Bij haar voorstel heeft de Commissie ook bekeken of het verenigbaar is met het subsidiariteitsbeginsel door op de volgende vragen in te gaan:
- a) *Wat zijn de doelstellingen van de beoogde actie in het licht van de verplichtingen van de Gemeenschap en wat is de communautaire dimensie van het probleem?*

In het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid heeft de Gemeenschap op grond van artikel 84, lid 2, van het Verdrag het derde pakket van maatregelen voor de luchtvaart ten uitvoer gelegd. Hiermee is een interne markt voor luchtvervoersdiensten gecreëerd waarbij de regels voor de exploitatie van

dergelijke diensten grotendeels geharmoniseerd zijn. Deze harmonisatie heeft mede betrekking op de lawaainormen voor subsonische vliegtuigen voor de burgerluchtvaart. Deze normen hebben bijgedragen tot een geleidelijke verbetering van de situatie wat betreft geluidsoverlast rond de luchthavens in de Gemeenschap. De hoge jaarlijkse groeicijfers voor het luchtvervoer hebben tot op zekere hoogte deze positieve milieueffecten van de geleidelijke invoering van strengere geluidsnormen weer tenietgedaan. Zoals gezegd is het doel van het onderhavige voorstel een verdere verslechtering van de geluidssituatie rond vliegvelden te voorkomen.

*b) Valt de beoogde actie uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de Gemeenschap of wordt die verantwoordelijkheid gedeeld met de lidstaten?*

De Commissie heeft de toevoeging van vliegtuigen waarvoor geen geluidscertificaat is afgegeven, aan de registers van de lidstaten tegengehouden op grond van Richtlijn 80/51/EEG van de Raad en die van hoofdstuk 2-vliegtuigen op grond van Richtlijn 89/629/EEG. Bovendien heeft de Gemeenschap uit hoofde van Richtlijn 92/14/EEG de lawaainormen waaraan vliegtuigen uit de Gemeenschap en uit derde landen moeten voldoen om van de luchthavens in de Gemeenschap gebruik te maken, volledig geharmoniseerd. De beoogde aanscherping van de normen door de uitsluiting van akoestisch aangepaste hoofdstuk 2-vliegtuigen vergt een aanpassing van laatstgenoemde richtlijn, hetgeen uitsluitend in communautair verband kan gebeuren.

Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel wordt een richtlijn in dit geval voldoende geacht. Deze laat elke lidstaat vrij om te beslissen welke uitvoeringsmaatregelen het best bij zijn interne bestel passen.

10. Gezien het internationale karakter van het luchtverkeer zou elke maatregel ter bestrijding van de lawaai-overlast van vliegtuigen bij voorkeur op internationaal in plaats van op regionaal of nationaal niveau moeten worden genomen. Omdat het tot dusver evenwel onmogelijk is gebleken om in het kader van de ICAO een akkoord over dergelijke maatregelen te bereiken, is de Commissie van mening dat een initiatief in Gemeenschapsverband nu op zijn plaats is. De maatregelen waarin dit voorstel voorziet, zijn verenigbaar met de bindende voorschriften van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
11. Tot besluit vormt de maatregel een van de mogelijke oplossingen voor de geluidshinderproblematiek die zijn gepresenteerd in de discussienota over de beperking van de geluidsemisatie van het luchtverkeer, opgesteld ten behoeve van de lidstaten, de luchtvaartmaatschappijen en de belanghebbenden - luchthavens, vliegmaatschappijen, reizigers, vliegtuigindustrie, vervoersbonden, internationale luchtvaartinstanties, milieugroepen, en lokale en regionale overheden - ter voorbereiding van het onderhavige voorstel. Overigens werken de diensten van de Commissie samen met de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) teneinde voor een geharmoniseerde aanpak te zorgen over de grenzen van de Gemeenschap heen. In dit verband werd op de driejaarlijkse zitting van de ECAC in Straatsburg van

juli 1997 overeengekomen dat "op Europees niveau actie moet worden ondernomen om te voorkomen dat vliegtuigen die van een hushkit zijn voorzien zodat zij net aan de strengere (hoofdstuk 3-)normen voldoen, nog langer worden ingeschreven". Deze maatregel strookt met de beleidsdoelstellingen van de ECAC om de geluidsemissieniveaus van vliegtuigen te verlagen.

### III. Inhoud van de richtlijn

12. In artikel 1 staat de algemene doelstelling van de richtlijn. Artikel 2 bevat de definities die nodig zijn voor een juiste interpretatie van de richtlijn.
13. Artikel 3 vormt de kern van de richtlijn. In lid 1 is de inschrijvingsstop voor aangepaste vliegtuigen gedefinieerd. Onder aanpassing wordt verstaan installatie van hushkits, aanpassing van de motor, herziening van het motorgondelontwerp of andere technische maatregelen waarmee geen volledige overeenstemming met de criteria mogelijk is voor alle meetpunten die bij de hoofdstuk 3-certificering worden gebruikt, alsmede door het gebruik van exploitatiebeperkingen die gericht zijn op verbetering van de akoestische prestaties.

Lid 3 moet zorgen voor eerlijke concurrentieverhoudingen tussen de in de Gemeenschap en de in derde landen ingeschreven vliegtuigen door een beperking van het gebruik van niet-conforme vliegtuigen uit derde landen op de luchthavens van de Gemeenschap.

14. Artikel 4 laat een beperkt aantal vrijstellingen toe. Het gaat onder meer om vliegtuigen die uitsluitend buiten de Gemeenschap worden gebruikt en "uitzonderlijke" gevallen van tijdelijke aard.
15. Het doel van artikel 5 is ervoor te zorgen dat de lidstaten de nodige maatregelen treffen om te garanderen dat de gemeenschappelijke voorschriften effectief worden toegepast.
16. De artikelen 6, 7 en 8 zijn standaardbepalingen die vooral betrekking hebben op de omzetting van de richtlijn in nationale wetgeving.



Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN DE RAAD**

betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en werden gecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993)

---

(Voor de EER relevante tekst)

**DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,**

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>5</sup>,

Gelet op het advies van het Economisch en Sociaal Comité<sup>6</sup>,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag, in samenwerking met het Europees Parlement<sup>7</sup>,

Overwegende dat duurzame mobiliteit een van de hoofddoelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid is; dat een dergelijk beleid kan worden omschreven als een algemene benadering die zowel op de doeltreffende werking van de communautaire vervoerssystemen als op de bescherming van het milieu is gericht; dat het wenselijk is technische maatregelen te treffen die bijdragen tot het bereiken van duurzame mobiliteit;

Overwegende dat in de Mededeling van de Commissie over de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid: Een brede aanpak voor de totstandbrenging van een communautair kader voor duurzame mobiliteit<sup>8</sup> uitdrukkelijk wordt verwezen naar de invoering van een inschrijvingsstop voor vliegtuigen die de meeste lawaaioverlast veroorzaken;

Overwegende dat in het Vijfde actieprogramma van 1992 inzake het milieu, waarvan de algemene aanpak instemming kreeg van de Raad en van de vertegenwoordigers van de regeringen der lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, in hun Resolutie van 1 februari 1993,<sup>9</sup> verdere wettelijke maatregelen ter beperking van de geluidsemissies van

---

<sup>5</sup> PB C ...

<sup>6</sup> PB C ...

<sup>7</sup> Advies van het Europees Parlement van ... (PB C van ...), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van ... (PB C ...) en besluit van het Europees Parlement van ... (PB C ...).

<sup>8</sup> COM(92) 494 def., 2.12.1992.

<sup>9</sup> PB C 138, 17.5.1993, blz. 1.

vliegtuigen zijn gepland; dat in genoemd programma de doelstelling is opgenomen dat niemand mag worden blootgesteld aan geluidsniveaus die de gezondheid en de kwaliteit van het bestaan in gevaar brengen;

Overwegende dat de groei van de luchtverkeersactiviteit op de luchthavens van de Gemeenschap in toenemende mate door milieuoverwegingen wordt beperkt; dat de exploitatie van vliegtuigen die op deze luchthavens minder lawaai veroorzaken, kan bijdragen tot een betere benutting van de beschikbare luchthavencapaciteit;

Overwegende dat vliegtuigen van oudere types die zijn aangepast teneinde het gecertificeerd geluidsniveau te verlagen, bij gelijke massa wat lawaai betreft duidelijk minder goed presteren dan vliegtuigen van moderne types die van oorsprong gecertificeerd zijn als in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993); dat deze aanpassingen de levensduur van vliegtuigen die normaal al buiten gebruik hadden moeten worden gesteld, verlengen; dat deze wijzigingen de luchtverontreiniging en het brandstofverbruik van vliegtuigmotoren die op oudere technologie zijn gebaseerd, doorgaans doen toenemen;

Overwegende dat een voorschrift dat met ingang van 1 april 1999 de inschrijving van vliegtuigen van deze oudere aangepaste types in de registers van de lidstaten verbiedt, kan worden beschouwd als een beschermingsmaatregel die verdere verslechtering van de geluidssituatie rondom de communautaire luchthavens dient te voorkomen en de situatie met betrekking tot het brandstofverbruik en de luchtverontreiniging dient te verbeteren;

Overwegende dat het in een Gemeenschap zonder binnengrenzen passend is om vliegtuigen die vóór 1 april 1999 in een van de registers van de lidstaten zijn ingeschreven, van deze inschrijvingsstop uit te zonderen;

Overwegende dat het onderhavige initiatief, gelet op de bestaande wetgeving van de Gemeenschap inzake vliegtuiglawaai, in Gemeenschapsverband moet worden genomen door middel van bindende voorschriften van de Gemeenschap en derhalve in overeenstemming is met het subsidiariteitsbeginsel omdat het elke lidstaat vrijlaat te besluiten welke uitvoeringsmiddelen het best bij zijn intern bestel passen;

Overwegende dat een inschrijvingsstop technisch uitvoerbaar en het milieu ten goede komt, zonder dat deze een onverantwoorde economische last vormt;

Overwegende dat het noodzakelijk is eventuele concurrentievervalsing zo veel mogelijk te voorkomen door gelijkwaardige voorschriften voor in derde landen ingeschreven vliegtuigen vast te stellen; dat de Gemeenschap, aangezien zij niet de bevoegdheid over de registers van derde landen uitoefent, deze gelijkwaardige doelstellingen enkel kan bereiken door de exploitatie van in derde landen op of na 1 april 1999 ingeschreven niet-conforme vliegtuigen te beperken; dat bij de datum van invoering van dergelijke beperkingen rekening moet

worden gehouden met de ingangsdatum van het definitieve exploitatieverbod voor hoofdstuk 2-vliegtuigen, dat in Richtlijn 92/14/EEG van de Raad van 2 maart 1992 betreffende de beperking van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988)<sup>10</sup> is opgenomen, alsmede met het toepassingsgebied van de inschrijvingsstop voor hoofdstuk 2-vliegtuigen, als bedoeld in Richtlijn 89/629/EEG van de Raad van 4 december 1989 betreffende de beperking van de geluidsemisatie van civiele subsonische straalvliegtuigen<sup>11</sup>;

Overwegende dat vliegtuigen die niet binnen het grondgebied van de Gemeenschap worden geëxploiteerd, van deze inschrijvingsstop mogen worden vrijgesteld, aangezien het hoofddoel van de maatregel is de geluidshinder bij de luchthavens in de Gemeenschap te beperken; dat tevens vrijstellingen mogen worden verleend voor vliegtuigen die, gezien de geografische locatie ervan, in de Franse overzeese departementen worden geëxploiteerd, evenals, op tijdelijke basis, voor activiteiten met een uitzonderlijk karakter, zodat de voordelen ervan voor het milieu ten volle worden verwezenlijkt;

Overwegende dat het van belang is ervoor te zorgen dat inbreuken op het Gemeenschapsrecht worden bestraft met sancties die doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### Artikel 1 **Doelstelling**

Het doel van deze richtlijn is voorschriften vast te stellen die in de Gemeenschap een verdere verslechtering van de totale geluidsoverlast van gecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen te voorkomen en tegelijkertijd andere milieuschade te voorkomen.

#### Artikel 2 **Definities**

Voor de doeleinden van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. "*civiel subsonisch straalvliegtuig*", een civiel subsonisch straalvliegtuig met een gecertificeerde maximum-startmassa van 34 000 kg of meer of met een gecertificeerde maximumcapaciteit van het betrokken vliegtuigtype van meer dan negentien stoelen, de uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend, aangedreven met motoren met een omloopverhouding van minder dan 3;
2. "*gerecertificeerd civiel subsonisch straalvliegtuig*", een civiel subsonisch straalvliegtuig dat oorspronkelijk is gecertificeerd op basis van de hoofdstuk 2- of gelijkwaardige normen dan wel waarvoor oorspronkelijk geen certificering is geschied, dat is aangepast aan de hoofdstuk 3-normen, hetzij rechtstreeks door technische ingrepen of onrechtstreeks door operationele beperkingen;

<sup>10</sup> PB L 76 van 23.3.1992, blz. 21.

<sup>11</sup> PB L 363 van 13.12.1989, blz. 27.

3. "*hoofdstuk 2*" en "*hoofdstuk 3*", de geluidsnormen als gedefinieerd in boekdeel I, deel II, hoofdstuk 2, respectievelijk hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993);
4. "*operationele beperkingen*", beperkingen die aan het gewicht van het vliegtuig worden gesteld en/of beperkingen waarover de piloot of de maatschappij de controle heeft, zoals de vleugelklepstand;
5. "*een vliegtuig inschrijven*", de formaliteiten waarbij de nationaliteit van een vliegtuig wordt bepaald door inschrijving in het nationale register van een lidstaat of van een derde land;
6. "*het grondgebied van de Gemeenschap*", het grondgebied overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

### Artikel 3

#### **Niet-conforme vliegtuigen**

1. De lidstaten dragen ervoor zorg dat gerecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen met ingang van 1 april 1999 op hun grondgebied niet langer kunnen worden ingeschreven.
2. De bepalingen van lid 1 zijn niet van toepassing op civiele subsonische straalvliegtuigen die vóór 1 april 1999 in een lidstaat zijn ingeschreven.
3. Onverminderd de bepalingen van Richtlijn 92/14/EEG van de Raad en in het bijzonder artikel 2, lid 2, daarvan, staan de lidstaten met ingang van 1 april 2002 het gebruik op de luchthavens op hun grondgebied van in derde landen ingeschreven gerecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen niet toe, tenzij deze vóór 1 april 1999 in de betrokken derde landen zijn ingeschreven en vóór die datum binnen het grondgebied van de Gemeenschap zijn geëxploiteerd.

### Artikel 4

#### **Vrijstellingen**

1. De lidstaten mogen een tijdelijke vrijstelling van de bepalingen van artikel 3 verlenen voor civiele subsonische straalvliegtuigen waarvan de exploitatie van dermate uitzonderlijke aard is dat het onredelijk zou zijn een tijdelijke vrijstelling te weigeren, zoals in noodsituaties of ten behoeve van humanitaire hulp.
2. De lidstaten mogen een vrijstelling verlenen van de bepalingen van artikel 3 voor civiele subsonische straalvliegtuigen die uitsluitend buiten het grondgebied van de Gemeenschap of uitsluitend binnen de overzeese departementen van Frankrijk worden gebruikt.

Artikel 5  
**Sancties**

De lidstaten stellen de sanctieregeling vast voor inbreuken op de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde bepalingen van intern recht en nemen de nodige maatregelen om deze toe te passen. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 6, lid 1, eerste alinea, bedoelde datum van deze bepalingen in kennis en delen haar alle latere wijzigingen ervan zo spoedig mogelijk mede.

Artikel 6  
**Tenuitvoerlegging**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om [...] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.
2. Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 7  
**Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 8  
**Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad

De voorzitter

## NOTITIE OVER DE TE VERWACHTE EFFECTEN

Effecten van het voorstel op het bedrijfsleven en in het bijzonder de kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's)

### **Titel van het voorstel:**

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en werden gerecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993)

### **Referentienummer:**

### **Het voorstel:**

#### Effecten op het bedrijfsleven

1. Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?

- In welke sectoren?

Luchtvaartmaatschappijen (in eerste instantie uit de Gemeenschap en later ook uit derde landen)

- In welke grootteklassen (Aandeel van kleine en middelgrote ondernemingen)?

De Europese luchtvaartsector bestaat voornamelijk uit grote bedrijven. Zij nemen 65,4% van de markt voor rekening. Chartermaatschappijen hebben een marktaandeel van 27,6% terwijl de kleine en middelgrote ondernemingen op circa 5% blijven steken.

- Zijn er specifieke geografische gebieden in de Gemeenschap waar deze bedrijven gevestigd zijn?

Nee

2. Welke maatregelen moeten de bedrijven nemen om aan het voorstel te voldoen?

Met ingang van 1 april 1999 mogen de in de Gemeenschap gevestigde luchtvaartmaatschappijen hun vloot niet meer uitbreiden met oudere vliegtuigen die dankzij een ingreep (de installatie van hushkits) aan de strengere hoofdstuk 3-lawaanormen voldoen.

3. Welke economische effecten zijn van het voorstel te verwachten?

Er zij op gewezen dat de in de Gemeenschap gevestigde luchtvaartmaatschappijen bij de planning en uitbreiding van hun vloot liever investeren in nieuwe minder luide vliegtuigen dan dat zij oudere vliegtuigen door de installatie van hushkits aanpassen. Bovendien zijn er in de Gemeenschap geen fabrikanten van hushkits. Daarom zijn de effecten:

- op de werkgelegenheid,
- op de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven en
- op het concurrentievermogen van het bedrijfsleven

niet significant.

4. Bevat het voorstel maatregelen teneinde rekening te houden met de specifieke situatie van kleine en middelgrote ondernemingen?

Indirect, aangezien vliegtuigen met een massa van minder dan 34 000 kg of met minder dan 20 stoelen niet onder het voorstel vallen.

Raadpleging

5. Lijst van organisaties die zijn geraadpleegd en de hoofdlijnen van hun standpunten

De kwestie is aan de orde gesteld in de raadplegingsnota over de beperking van het vliegtuiglawaai die in november van het verleden jaar is toegestuurd aan de diverse betrokken partijen: lidstaten, luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen, vervoersbonden, lokale en regionale overheden, internationale organisaties, consumentenorganisaties en milieugroepen. Een meerderheid van de geraadpleegde organisaties steunt het in het voorstel opgenomen initiatief.

ISSN 0254-1513

COM(98) 98 def.

# DOCUMENTEN

NL

07 11

---

Catalogusnummer : CB-CO-98-116-NL-C

ISBN 92-78-31412-9

---

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen  
L-2985 Luxemburg