

Bundesrat

Drucksache 726/96

26.09.96

EU - U - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988)

KOM(96) 413 endg.; Ratsdok. 9781/96

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 26. September 1996 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 4. September 1996 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt eine möglichst baldige Beschlußfassung durch den Rat an.

Hinweis: vgl. Drucksache 275/91 = AE-Nr. 911217.

BEGRÜNDUNG

1. Einleitung

1. Die Richtlinie 92/14/EWG des Rates¹ vom 2. März 1992 ist ein weiterer Schritt innerhalb der gemeinschaftlichen Strategie zur Verringerung der Lärmemissionen von Flugzeugen.
2. Die erste gemeinschaftliche Rechtsvorschrift zur Reduzierung des Fluglärms war die Richtlinie 80/51/EWG², nach der Flugzeuge, die nicht über eine entsprechende Lärmbescheinigung verfügten, nicht mehr in die zivilen Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten aufgenommen werden durften, und bereits eingetragene derartige Flugzeuge bis zum 31. Dezember 1986 aus den Luftfahrzeugrollen zu streichen waren. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat ihrerseits durch die sogenannten ICAO-Standards dafür gesorgt, daß Flugzeuge, die die Lärmgrenzwerte nicht einhalten, nicht mehr hergestellt werden. Durch eine Änderung der oben genannten Richtlinie - die Richtlinie 83/206/EWG³ - hat die Gemeinschaft sichergestellt, daß in Drittländern eingetragene Flugzeuge, die die Lärmgrenzwerte nicht einhalten, seit dem 1. Januar 1988 nicht mehr in der Gemeinschaft landen dürfen. Seit jenem Tag stellen Flugzeuge ohne Lärmbescheinigung in der Gemeinschaft kein Umweltproblem mehr dar.
3. Am 4. Dezember 1989 erließ der Rat die Richtlinie 89/629/EWG⁴, mit der die zusätzliche Eintragung von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen, die die in Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt festgelegten Normen nicht einhalten, in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten untersagt wird.

Diese Bestimmung wurde später durch ein in der bereits genannten Richtlinie 92/14/EWG enthaltenes Betriebsverbot ergänzt.

¹ ABl. Nr. L 76 vom 23.3.1992, S. 21.

² AbI. Nr L 18 vom 24.1.1980, S. 26

³ ABl. Nr. L 117 vom 4.5.1983, S. 15.

⁴ ABl. Nr. L 363 vom 13.12.1989, S. 27.

II. Gemeinschaftsmaßnahmen

4. Unter Berücksichtigung der schwierigen wirtschaftlichen Situation von Luftverkehrsunternehmen in Entwicklungsländern enthält die Richtlinie 92/14/EWG in ihrem Anhang eine vorläufige Liste von Flugzeugen aus Entwicklungsländern, die bis zum 1. April 2002 von dem Betriebsverbot auszunehmen sind. Zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Richtlinie war eine Reihe von ausnahmeberechtigten Flugzeugen aus den jeweiligen Ländern der Kommission jedoch nicht gemeldet und folglich auch nicht in den Anhang aufgenommen worden.
5. Insbesondere der Verband der arabischen Luftverkehrsunternehmen (AACO) legte der Kommission einen Antrag auf Freistellung verschiedener "Chapter 2"-Flugzeuge gemäß Artikel 3 der Richtlinie 92/14/EWG vor, die von einigen seiner Mitgliedsgesellschaften betrieben werden.

Auf der Grundlage einer technischen Prüfung, die in Zusammenarbeit mit der zuständigen Arbeitsgruppe der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) durchgeführt wurde, konnten die meisten dieser Flugzeuge als ausnahmeberechtigt eingestuft werden; sie sollten daher in den Anhang der Richtlinie 92/14/EWG aufgenommen werden.

6. Ohne eine solche Aktualisierung des Anhangs könnte eine gewisse Unsicherheit im Hinblick auf den Status von ausnahmeberechtigten Flugzeugen aus Entwicklungsländern entstehen. Die Gemeinschaft muß diesen Anhang daher unverzüglich ändern. Dieser Notwendigkeit wird mit dem vorliegenden Vorschlag für eine Änderungsrichtlinie Rechnung getragen.

III. Inhalt der Richtlinie

7. Artikel I enthält die erforderlichen Änderungen der Richtlinie 92/14/EWG des Rates. Mitgliedstaaten mit einem Flughafensystem wird dabei die Möglichkeit gegeben, den Betrieb bestimmter Flugzeuge mit höheren Lärmemissionen auf einem oder mehreren Flughäfen des Systems einzuschränken oder zu untersagen, wobei sowohl die Umweltbelange als auch die Interessen der Luftverkehrsunternehmen zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus wird der bisherige Anhang aktualisiert; dies umfaßt die Aufnahme einer Reihe von ausnahmeberechtigten "Chapter 2"-Flugzeugen aus Entwicklungsländern sowie die Streichung anderer Flugzeuge, die seit der Erstellung des ursprünglichen Anhangs verkauft oder außer Dienst gestellt worden sind. Darüber hinaus wird die Einsetzung eines Beratenden Ausschusses festgelegt, der die Kommission bei künftigen Aktualisierungen des Anhangs unterstützen soll. Des weiteren enthält der Artikel die nötigen Begriffsbestimmungen sowie einige Änderungen am Wortlaut der Richtlinie 92/14/EWG, um die Zielsetzungen bestimmter Artikel, insbesondere Artikel 3 Buchstabe b und Artikel 7, deutlicher darzustellen. Ziel dieser Änderungen ist es, die einheitliche Auslegung der Richtlinie in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten.

8. Mit Artikel 2 soll sichergestellt werden, daß die Mitgliedstaaten Maßnahmen erlassen, um die Durchsetzung der gemeinsamen Vorschriften zu gewährleisten.
9. Artikel 3 Absatz 1 sowie Artikel 4 und 5 betreffen im wesentlichen die Umsetzung der Richtlinie; mit Artikel 3 Absatz 2 wird den Bestimmungen aus der Akte über die Beitrittsbedingungen und den Status Österreichs bezüglich des Datums der Umsetzung der Richtlinie 92/14/EWG des Rates Rechnung getragen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG des Rates zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c³

in Erwägung nachstehender Gründe:

Hauptzweck der Richtlinie 92/14/EWG des Rates⁴ ist die Einschränkung des Betriebs bestimmter Typen von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen.

Mit einer genauen Bestimmung der wichtigsten in der Richtlinie vorkommenden Begriffe sollen Mehrdeutigkeiten im Hinblick auf die Zielsetzungen und den Geltungsbereich der Richtlinie vermieden werden.

Wenn mehrere Flughäfen zu einem Flughafensystem zusammengeschlossen sind, ist es im allgemeinen ausreichend, wenn bestimmte Flugzeugtypen mit höheren Lärmemissionen nicht von allen Flughäfen des Flughafensystems aus betrieben werden. Durch die Konzentration des Betriebs bestimmter Flugzeugtypen mit höheren Lärmemissionen auf einen oder mehrere Flughäfen eines Flughafensystems sollte die Erreichbarkeit der von diesem Flughafensystem bedienten Stadt oder Region nicht übermäßig beschränkt werden.

Artikel 3 der genannten Richtlinie enthält Ausnahmeregelungen für Flugzeuge, die in den Luftfahrzeugrollen von Entwicklungsländern eingetragen sind; die somit ausnahmeberechtigten Flugzeuge sind im Anhang der Richtlinie aufgeführt.

¹ ABl. Nr. C ...

² ABl. Nr. C ...

³ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom ... (ABl. Nr. C ...), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom ... (ABl. Nr. C ...) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (ABl. Nr. C ...).

⁴ ABl. Nr. L 76 vom 23.3.1992, S. 21.

Es ist erforderlich, den Anhang zu der genannten Richtlinie zu ändern, um bestimmte ausnahmberechtigte Flugzeuge aufzunehmen, die zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Richtlinie nicht berücksichtigt wurden. Ferner ist es erforderlich, bestimmte Flugzeuge zu streichen, die außer Dienst gestellt oder verschrottet wurden bzw. aus anderen Gründen nicht mehr ausnahmberechtigt sind.

Die illegale Verwendung von Registriernummern muß verhindert werden. Zu diesem Zweck ist im Anhang nunmehr auch die vom Hersteller vergebene Werknummer für jeden Flugzeugrumpf aufgeführt.

Es muß deutlich bleiben, was ursprünglich mit den Ausnahmeregelungen für in Entwicklungsländern registrierte Flugzeuge bezweckt wurde. Die entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie sollten diesbezüglich klarer formuliert werden, damit die Anzahl der Flugbewegungen bestimmter Typen von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen auch wirklich eingeschränkt werden kann.

Ebenso ist es erforderlich, die Voraussetzungen für Freistellungen aus wirtschaftlichen Gründen zu verdeutlichen.

Es sollte klargestellt werden, daß ein Mitgliedstaat einen Zeitplan für die schrittweise Außerdienststellung von nicht den Lärmvorschriften entsprechenden Flugzeugen nur für Flugzeuge aufstellen kann, die in seiner Luftfahrzeugrolle eingetragen sind.

Der Anhang muß regelmäßig aktualisiert und rechtzeitig geändert werden. Änderungen werden von der Kommission mit Unterstützung eines Beratenden Ausschusses ausgearbeitet.

Es muß sichergestellt sein, daß Verletzungen der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften mit einer wirksamen und verhältnismäßigen Strafe belegt werden, die abschreckenden Charakter hat.

Gemäß der Beitrittsakte von 1994 gelten die Bestimmungen der Richtlinie 92/14/EWG für Österreich ab dem 1. April 2002 -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

ARTIKEL 1

Änderungen

Die Richtlinie 92/14/EWG des Rates wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 wird der folgende Absatz hinzugefügt:

"3. Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:

"Luftfahrtunternehmen" ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;

"Betriebsgenehmigung" eine Genehmigung, die einem Unternehmen erteilt wird und dieses berechtigt, Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr zu befördern;

"Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft" ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ausgestellt wurde;

"gesamte Flotte ziviler Unterschallstrahlflugzeuge" die gesamte einem Luftfahrtunternehmen als Eigentum oder durch eine langfristige Leasing-Vereinbarung über mindestens ein Jahr zur Verfügung stehende Flotte von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen."

2. In Artikel 2 wird nach Absatz 2, ein neuer Absatz 3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:
 - "3. Vor dem in Absatz 2 genannten Datum können die Mitgliedstaaten den Betrieb von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen, die nicht den Bestimmungen von Absatz 1 Buchstabe a entsprechen, auf einem oder mehreren der Flughäfen, die zu einem Flughafensystem im Sinne von Artikel 2 Buchstabe m und Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates zusammengeschlossen sind, einschränken oder untersagen, sofern eine solche Maßnahme den Zugang derartiger Flugzeuge zu diesem Flughafensystem nicht übermäßig beschränkt."
3. Der ehemalige Absatz 3 wird zu Absatz 4.
4. Artikel 3 Buchstabe b erhält folgende Fassung:
 - "b) diese Flugzeuge während des Bezugsjahres in dem im Anhang für das Flugzeug angegebenen Entwicklungsland registriert waren und weiterhin von dort niedergelassenen natürlichen oder juristischen Personen betrieben werden."
5. In Artikel 4 sowie in Artikel 5 Buchstaben c und d wird "Fluggesellschaft" durch "Luftfahrtunternehmen" ersetzt.
6. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

"Die Mitgliedstaaten können die Zahl der Flugzeuge, die aufgrund einer Nichteinhaltung der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a angegebenen Normen aus ihren Luftfahrzeugrollen zu streichen sind, pro Jahr auf 10 v. H. der gesamten Flotte ziviler Unterschallstrahlflugzeuge eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft beschränken."
7. Nach Artikel 9 werden die Artikel 9 a und 9 b eingefügt:

"Artikel 9 a

Änderungen des Anhangs dieser Richtlinie, die zur uneingeschränkten Einhaltung der Kriterien des Artikels 3 eventuell erforderlich sind, werden gemäß dem in Artikel 9 b Absatz 2 festgelegten Verfahren vorgenommen.

Artikel 9 b

1. Die Kommission wird von dem in der Verordnung (EWG) nr. 3922/91 des Rates vorgesehenen Ausschuss unterstützt.
2. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuss einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuss gibt - gegebenenfalls nach Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen. Darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht, zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuss darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat."

8. Der Anhang der Richtlinie 92/14/EWG wird durch den Anhang dieser Richtlinie ersetzt."

ARTIKEL 2

Die Mitgliedstaaten legen für den Fall einer Nichteinhaltung der einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie einen Strafenkatalog fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Strafen auch durchgesetzt werden. Die Strafen müssen wirksam und verhältnismäßig sein und abschreckenden Charakter haben. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die entsprechenden Bestimmungen bis zu dem in Artikel ... festgelegten Datum (Frist für die Umsetzung der Richtlinie) mit; spätere Änderungen dieser Bestimmungen werden so bald wie möglich mitgeteilt.

ARTIKEL 3

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. In Übereinstimmung mit Artikel 168 und Anhang XIX (Kapitel III) der Beitrittsakte von 1994 setzt Österreich die Maßnahmen, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. April 2002 in Kraft.

ARTIKEL 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

ARTIKEL 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Liste ausnahmeberechtigter Flugzeuge nach Artikel 3

Anmerkung: Die Ausnahmen für die in diesem Anhang aufgeführten Flugzeuge werden unter Berücksichtigung der politischen Leitlinien und Entschließungen der Vereinten Nationen (z.B. im Hinblick auf Sanktionen oder Embargos) gewährt.

Algerien

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
20955	B727-2D6	7T-VEH	Air Algerie
21053	B727-2D6	7T-VEI	Air Algerie
21210	B727-2D6	7T-VEM	Air Algerie
21284	B727-2D6	7T-VEP	Air Algerie
20884	B737-2D6	7T-VEG	Air Algerie
21063	B737-2D6	7T-VEJ	Air Algerie
21064	B737-2D6	7T-VEK	Air Algerie
21065	B737-2D6	7T-VEL	Air Algerie
21211	B737-2D6	7T-VEN	Air Algerie
20650	B737-2D6	7T-VED	Air Algerie
21285	B737-2D6	7T-VEQ	Air Algerie

Dominikanische Republik

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
19767	B707-399C	HI-442CT	Dominicana de Aviacion

Ägypten

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
19916	B707-328C	SU-DAA	ZAS Airline
19843	B707-336C	SU-PBA	Air Memphis
21194	B737-266	SU-AYK	Egypt Air
21195	B737-266	SU-AYL	Egypt Air
21227	B737-266	SU-AYO	Egypt Air

Irak

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
20889	B707-370C	YI-AGE	Iraqi Airways
20892	B737-270C	YI-AGH	Iraqi Airways
20893	B737-270C	YI-AGI	Iraqi Airways

Libanon

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
20259	B707-3B4C	OD-AFD	MEA
20260	B707-3B4C	OD-AFE	MEA
19966	B707-347C	OD-AGU	MEA
19967	B707-347C	OD-AGV	MEA
19589	B707-323C	OD-AHC	MEA
19515	B707-323C	OD-AHD	MEA
20170	B707-323B	OD-AHF	MEA
19516	B707-323C	OD-AHE	MEA
19104	B707-327C	OD-AGX	TMA
19105	B707-327C	OD-AGY	TMA
18939	B707-323C	OD-AGD	TMA
19214	B707-331C	OD-AGS	TMA
19269	B707-321C	OD-AGO	TMA
19274	B707-321C	OD-AGP	TMA

Liberia

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
45683	DC8F-55	EL-AJO	Liberia World Airlines
45686	DC8F-55	EL-AJQ	Liberia World Airlines

Libyen

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
20245	B727-224	5A-DAI	Libyan Arab Airlines
21051	B727-2L5	5A-DIB	Libyan Arab Airlines
21052	B727-2L5	5A-DIC	Libyan Arab Airlines
21229	B727-2L5	5A-DID	Libyan Arab Airlines
21230	B727-2L5	5A-DIE	Libyan Arab Airlines

Mauretanien

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
11093	F28-4000	5T-CLG	Air Mauritanie

Marokko

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
20471	B727-2B6	CN-CCG	Royal Air Maroc
21214	B737-2B6	CN-RMI	Royal Air Maroc
21215	B737-2B6	CN-RMJ	Royal Air Maroc
21216	B737-2B6	CN-RMK	Royal Air Maroc

Nigeria

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
18809	B707-338C	5N-ARQ	DAS Air Cargo
19664	B707-355C	5N-AOQ	Okada Air

Saudi Arabien

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
20574	B737-268C	HZ-AGA	Saudia
20575	B737-268C	HZ-AGB	Saudia
20576	B737-268	HZ-AGC	Saudia
20577	B737-268	HZ-AGD	Saudia
20578	B737-268	HZ-AGE	Saudia
20882	B737-268	HZ-AGF	Saudia
20883	B737-268	HZ-AGG	Saudia

Swaziland

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
45802	DC8F-54	3D-AFR	African International Airways
46012	DC8F-54	3D-ADV	African International Airways

Tunisien

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
20545	B727-2H3	TS-JHN	Tunis Air
20948	B727-2H3	TS-JHQ	Tunis Air
21179	B727-2H3	TS-JHR	Tunis Air
21235	B727-2H3	TS-JHT	Tunis Air

Uganda

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
19821	B707-379C	5X-JEF	Dairo Air Services

Uruguay

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
19239	B707-387B	CX-BNU	PLUNA

Zaire

Werknr.	Typ	Registriernummer	Luftfahrtunternehmen
20200	B707-329C	9Q-CBW	Scibe Airlift

Zimbabwe

Werknr.	Type	Registriernummer	Operator
18930	B707-330B	Z-WKU	Air Zimbabwe
45821	DC8F-55	Z-WMJ	Affretair

Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen
unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988)

Dokumenten-Nr.

Der Vorschlag

Auswirkungen auf die Unternehmen

1. Betroffene

- Branchen
Luftfahrtunternehmen
- Unternehmensgröße (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)
Der europäische Markt weist in erster Linie Großunternehmen auf, die 65,4 % des Marktes unter sich aufteilen. Chartergesellschaften halten einen Marktanteil von 26,7 %, während kleine und mittlere Unternehmen nur 0,5 % ausmachen - 0,4 % entfallen dabei auf Unternehmen der regionalen Luftfahrt und 0,1 % auf Unternehmen der allgemeinen Luftfahrt (Flugtaxi-Unternehmen und unternehmenseigene Flugdienste)¹.
- Besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben
Nein

2. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Gemäß der Richtlinie 92/14/EWG sind die Luftfahrtunternehmen bereits verpflichtet, zwischen dem 1. April 1995 und dem 1. April 2002 sämtliche nicht den Lärmvorschriften entsprechenden Flugzeuge (die sogenannten "Chapter 2"-Flugzeuge) schrittweise außer Dienst zu stellen.

3. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

- auf die Beschäftigungslage:
Keine

¹ "Die Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrsunternehmen in der Europäischen Gemeinschaft", Studie von AVMARK Inc. im Auftrag der Kommission vom 28. Februar 1992.

726/96

- 14 -

- auf Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen:
Bestimmte Auswirkungen können erwartet werden, da die Luftfahrtunternehmen gezwungen sein dürften, ihre Flotte früher zu modernisieren als geplant.
 - auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen:
Luftfahrtunternehmen mit relativ vielen Flugzeugen, die nicht den Lärmvorschriften entsprechen, könnten stärker betroffen sein als Unternehmen mit einer "leiseren" Flotte.
4. Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)

Durch Artikel 7 wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben, die Belastung der Luftfahrtunternehmen zu verringern und eine Flottenreduzierung von höchstens 10 % zu verlangen. Diese Bestimmung betrifft kleine und mittlere Unternehmen stärker als Großunternehmen.

Konsultation

5. Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen
- Regierungssachverständige der Mitgliedstaaten haben generell die Notwendigkeit einer schnellen Aktualisierung der Liste ausnahmeberechtigter Flugzeuge aus Entwicklungsländern anerkannt und sich für die Verdeutlichung einiger Bestimmungen der Richtlinie 92/14/EWG ausgesprochen.
 - Die gemeinsame Arbeitsgruppe aus Vertretern der Europäischen Kommission und der ECAC hat bereits eine aktualisierte Liste ausnahmeberechtigter Flugzeuge aus Entwicklungsländern formell angenommen.

29.11.96**Beschluß
des Bundesrates**

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988)

KOM(96) 413 endg.; Ratsdok. 9781/96

Der Bundesrat hat in seiner 706. Sitzung am 29. November 1996 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, daß den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet wird, den Betrieb von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen, die nicht den Bestimmungen von Artikel 2 Abs. 1a der Richtlinie 92/14/EWG entsprechen, auf einem oder mehreren Flughäfen vor dem 01.04.2002 einzuschränken oder zu untersagen.
2. Der Bundesrat hält eine Erweiterung der Liste der Ausnahmen nach Artikel 3 des Richtlinienvorschlages in dem vorgeschlagenen Umfang für nicht erforderlich. Insbesondere ist zu bezweifeln, ob die Ausnahmen vom Betriebsverbot zum jetzigen Zeitpunkt bis zum Jahre 2002 festgeschrieben werden müssen.
3. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auch auf, bei der EU darauf hinzuwirken, daß die Einfügung der Artikel 9 a und 9 b sowie die Ergänzung/Erweiterung des Anhanges gestrichen werden.

Durch eine derartige Regelung ist zu vermuten, daß die ausgemusterten "lauten" Fluggeräte von Luftfahrtunternehmen der Mitgliedstaaten oder anderer Staaten über den Umweg von Luftfahrtunternehmen der Drittländer in nicht zu vertretendem Maße auf den Flughäfen der EU-Länder landen und starten dürfen.

Bereits heute ist die Bevölkerung im Umkreis von Flughäfen außergewöhnlich stark durch Lärm belastet. Durch umfangreiche Bemühungen ist es zwar gelungen, den Anteil der "lauten Flugzeuge" erheblich zu reduzieren. Die nunmehr vorgesehene Änderung der Richtlinie 92/14/EWG könnte das Erreichte allerdings in Frage stellen und zu einer unvermeidbaren zusätzlichen Belastung der Bevölkerung führen.