



DET KONGELEGE
UTANRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 57

(1999-2000)

Om samtykke til godkjenning av EØS-
komitéavgjerd nr. 150/1999 av 5.
november 1999 om endring av vedlegg
XIII (transport) til EØS-avtala

*Tilråding frå Utanriksdepartementet av 12. mai 2000, god-
kjend i statsråd same dagen.*

1 Bakgrunn

Ved EØS-komiteavgjerd nr. 150/1999 av 5. november 1999 vart rådsforordning (EF) nr. 925/1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer sivile subsoniske jettfly som er blitt ombygd og omsertifisert for å oppfylle standardene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993), innlemma i EØS-avtala. Rådsforordninga er teke inn i vedlegg XIII (transport) til EØS-avtala.

Europakommisjonen starta å gje lover om støy frå fly for nærmare 20 år sidan. Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 følgjer opp rådsdirektiv 92/14/EØF av 2. mars 1992, som er ein del av EØS-avtala, jf. særskilt vedlegg nr. 2 til St.prp. nr. 40 (1993-94), bind 12A, side 315. Rådsdirektiv 92/14/EØF legg til rette for ei gradvis utfasing av operasjonar av alle sivile subsoniske jettfly som ikkje stettar dei strengaste støykrava som følgjer av del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993).

Ved rådsforordning 925/1999/EF vert det innført eit forbod mot å føye til fly som er ombygde og omsertifiserte for å støtte dei standardane som er nemnde ovanfor, i medlemsstatane sine registre. Føremålet er å hindre at den totale støybelastninga frå støyombygde fly vert forverra i framtida.

Avgjerda til EØS-komiteen vart teke med atterhald om Stortinget si godkjenning ettersom gjennomføringa i norsk rett gjer det naudsynt med ei lovendring, jf. Grl. § 26 andre leddet og artikkel 103 i EØS-avtala. Gjennom denne proposisjonen vert Stortinget oppmoda om å gje sitt samtykke til godkjenning av EØS-komiteavgjerd nr. 150/1999. Samferdselsdepartementet vil fremje ein eigen odelstingsproposisjon med dei naudsynte lovendingane.

Avgjerda til EØS-komiteen i uoffisiell versjon og rådsforordningsteksta i norsk omsetjing følgjer som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmare om forordninga

Eldre flytypar som er bygde om for å nå eit betre nivå med omsyn til støyserertifisering, har eit vesentleg høgare støynivå enn moderne flytypar med same masse som opprinneleg er sertifiserte for å stette standardane i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993).

Rådsforordninga innfører eit forbod mot å føye til desse eldre, støyombygde flytypane i medlemsstatene sine registre frå den datoen då denne forordninga vert teken i bruk. Forordninga fastset òg eit bruksforbod med overgangsperiodar, føresegner for omsertifiserte sivile subsoniske fly som er registrerte i en tredjestat og reglar for mellombels unntak for sivile subsoniske fly. Dette vil det verte gjort nærmare greie for i odelstingsproposisjonen som skal gjennomføre avgjerda.

USA har reagert negativt på rådsforordninga med tilvising til uheldige konsekvensar for handelen med omsertifiserte fly. I følgje amerikanske styresmakter fører rådsforordninga til store økonomiske tap for amerikanske selskap i tillegg til at ho fungerer som ei handelshindring. USA ønskjer i utgangspunktet at EU skal trekkje tilbake heile forordninga.

3 Avgjerda til EØS-komiteen

Som eit ledd i samarbeidet i EØS vedtok EØS-komiteen 5. november 1999 å endre vedlegg XIII om transport, slik at avtala òg omfattar rådsforordning (EF) nr. 925/1999 av 29. april 1999. Avgjerda inneheld ei innleiing og fire artiklar. I innleiinga vert det vist til EØS-avtala og særleg til artikkel 98, som gjer det mogleg å endre vedlegga til avtala gjennom avgjørd i EØS-komiteen.

Artikkel 1 slår fast at nytt nr. 66f etter nr. 66e (rådsdirektiv 92/14/EØF) i vedlegg XIII til avtala skal lyde: «399R0925: Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 av 29. april 1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer sivile subsoniske jetfly som er blitt ombygd og omsertifisert for å oppfylle standardene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993) (TEF L 120 av 8.5.1999, s. 47).»

Artikkel 2 slår fast at rådsforordninga skal gjelde på islandsk og norsk på lik linje med andre språk i medlemsstatane i Fellesskapet.

Artikkel 3 slår fast at avgjerda skal gjelde frå 6. november 1999, på det vilkåret at EØS-komiteen har motteke alle meldingar i medhald av artikkel 103 nr. 1 i avtala.

Artikkel 4 slår fast at avgjerda til EØS-komiteen skal kunngjerast i EØS-avdelinga av og EØS-tillegget til Tidend for Dei Europeiske Fellesskapa.

Etter artikkel 103 nr. 1 jf. nr. 2 skal EFTA-statane innan seks månader frå tidspunktet for avgjerda (som var 5. november 1999) stadfeste overfor dei andre EØS-statane at dei forfatningsmessige krava er stetta, dvs. for Noreg at Stortinget sitt samtykke er innhenta.

4 Tilhøvet til norsk rett

Gjeldande norsk rett på dette området er forskrift av 21. juni 1993 om begrensning av støy og utslipp fra sivile luftfartøyer som er fastsett med heimel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 4-1 tredje leddet og § 4-3, jf. § 15-4 og § 16-1 jf. Kongeleg Resolusjon av 11. mars 1994.

Lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart kap. 3 inneheld m.a. vilkåra for registrering av luftfartøy i Norsk Luftfartøyregister (NLR). Målet til NLR er å gje luftfartøy norsk nasjonalitet i tillegg til å registrere dei juridiske eigarane og eventuelle hefte på luftfartøyet. Luftfartslova krev ikkje at luftfartøyet skal vere utstyrt med luftdugleiks- eller miljødugleiksbevis for å kunne registrerast i NLR. For å nå målet med rådsforordning 925/1999/EF er det naudsynt med eit registreringssystem som kan krevje opplysningar som kan avsløre om det er eit såkalla omsertifisert kap. 2-fly ein har med å gjere. Med det regelverket ein har i dag er det svært vanskeleg for NLR å identifisere om eit luftfartøy er omsertifisert eller ikkje.

På bakgrunn av det som er nemnt ovanfor vil det verte gjort framlegg om endringar i luftfartslova, som vil gje den naudsynte heimelen til å krevje luft- og miljødugleiksbevis som grunnlag for registrering. Samferdselsdepartementet vil fremje ein eigen odelstingsproposisjon med endringar i luftfartslova. Sjølve forordninga vil verte gjennomført i ei eiga forskrift med heimel i den nye føresegna i luftfartslova.

5 Vurdering

Regelverket vert rekna som eit vernetiltak for å hindre forverring av støynivået rundt lufthamnene i Fellesskapet og for å redusere drivstofforbruket og ureinande utslepp.

Ein reknar ikkje med at forordninga vil få vesentlege administrative eller økonomiske konsekvensar.

Samferdselsdepartementet tilrår at avgjerda til EØS-komiteen om å ta rådsforordninga inn i EØS-avtala, vert godkjend. Utanriksdepartementet sluttar seg til dette.

Utanriksdepartementet

tilrår :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteavgjerd nr. 150/1999 av 5. november 1999 om endring av vedlegg XIII (transport) til EØS-avtala.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteavgjerd nr. 150/1999 av 5. november 1999 om endring av vedlegg XIII (transport) til EØS-avtala, i samsvar med eit framlagt forslag.

Tilråding frå Utanriksdepartementet ligg ved.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 150/1999 av 5. november 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR -

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 11/1999 av 29. januar 1999. ¹⁾

Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 av 29. april 1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer ombygde sivile subsoniske jetfly med nytt sertifikat som angir samsvar med normene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993 ²⁾) skal innlemmes i avtalen -

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 66e (rådsdirektiv 92/14/EØF) skal nytt nr. 66f lyde:

«66f.	399 R 0925: Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 av 29. april 1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer ombygde sivile subsoniske jetfly med nytt sertifikat som angir samsvar med normene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993) (EFT L 120 av 8.5.1999, s. 47).»
-------	--

Artikkel 2

Teksten til rådsforordning (EF) nr. 925/1999 på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 6. november 1999, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 5. november 1999.

¹⁾ Ennå ikke kunngjort.

²⁾ EFT L 120 av 8.5.1999, s. 47.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteavgjørd nr. 150/1999 av 5. november 1999 om endring av vedlegg XIII (transport) til EØS-avtala

For EØS-komiteen	
Formann	
N. v. Liechtenstein	
EØS-komiteens sekretærer	
G. Vik	E. Gerner

Vedlegg 2

Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 av 29. april 1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer sivile subsoniske jetfly som er blitt ombygd og omsertifisert for å oppfylle standardene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993)

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 84 nr.2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen, ³⁾

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité, ⁴⁾

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C ⁵⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

1. Et av hovedmålene for den felles transportpolitikken er bærekraftig mobilitet. En slik politikk kan fastlegges som en generell framgangsmåte for å sikre både et effektivt transportsystem i Fellesskapet og vern av miljøet. Det bør treffes tekniske tiltak som bidrar til en bærekraftig mobilitet.
2. I kommisjonsmeldingen om framtidig utvikling av den felles transportpolitikken: utarbeiding av en fellesskapsramme for bærekraftig mobilitet, henvises det uttrykkelig til innføring av et forbud mot nyregistrering av de mest støyende flyene.
3. I det femte handlingsprogram for miljø (1992), som Rådet og representantene for medlemsstatenes regjeringer forsamlet i Rådet i store trekk godkjente i sin resolusjon av 1. februar 1993, ⁶⁾ er det foreslått tilleggstiltak for å redusere støyutslipp fra fly. I programmet er det fastsatt som mål å hindre at noen utsettes for støynivåer som kan gi helseskade eller forringet livskvalitet.
4. Økningen i lufttransportvirksomheten ved Fellesskapets lufthavner er i stadig større grad underlagt miljømessige begrensninger. Bruk av mindre støyende fly ved disse lufthavnene kan bidra til å utnytte lufthavnenes kapasitet bedre.
5. Eldre flytyper som er ombygd for å bedre deres nivå for støysertifisering, har et betydelig høyere støynivå enn moderne flytyper med samme masse som opprinnelig er sertifisert for å oppfylle standardene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993). Slike ombygginger forlenger levetiden til fly som vanligvis skulle ha vært trukket tilbake. Slike ombygginger medfører ofte en økning av forurensende utslipp og drivstofforbruk i flymotorer med eldre teknologi. Flymotorene kan skiftes ut for å oppnå et støynivå som tilsvarer

³⁾ EFT C 118 av 17.4.1998, s. 20 og EFT C 329 av 27.10.1998, s. 10.

⁴⁾ EFT C 284 av 14.9.1998, s. 1.

⁵⁾ Europaparlamentsuttalelse av 16. september 1998 (EFT C 313 av 12.10.1998, s. 94), Rådets felles holdning av 16. november 1998 (EFT C 404 av 23.12.1998, s. 1) og europaparlamentsvedtak av 10. februar 1999 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

⁶⁾ EFT C 138 av 17.5.1993, s. 1.

- nivået for fly som opprinnelig er sertifisert for å oppfylle standardene i kapittel 3.
6. Et forbud mot å tilføye disse eldre, ombygde flytypene i medlemsstatenes registre fra den dato denne forordning får anvendelse, kan anses som et beskyttelsestiltak for å hindre at det generelle støynivået rundt Fellesskapets lufthavner forverres, og for å redusere drivstofforbruket og forurensende utslipp.
 7. I et Fellesskap uten indre grenser bør dette forbudet mot nyregistrering ikke omfatte fly registrert i medlemsstatenes registre før datoen for denne forordnings ikrafttredelse.
 8. I lys av Fellesskapets eksisterende regelverk for flystøy, bør dette tiltaket treffes på fellesskapsplan gjennom innføringen av bindende fellesskapsregler.
 9. Et forbud mot nyregistrering samt et bruksforbud med en passende overgangsperiode, er både teknisk gjennomførbart og miljøvennlig uten å medføre unødige kostnader.
 10. Risikoen for konkurransevridning må reduseres til et minimum ved at det fastsettes tilsvarende kriterier for fly registrert i tredjestater. Fordi Fellesskapet ikke har myndighet over tredjestaters registre, kan dette målet nås bare ved å begrense bruken av fly som ikke oppfyller standardene, og som registreres i tredjestater fra datoen for denne forordnings ikrafttredelse. Datoen for iverksetting av slike begrensninger bør ta hensyn til fristen fastsatt i rådsdirektiv 92/14/EØF av 2. mars 1992 om begrensning i bruk av fly omfattet av del II kapittel 2 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 2. utgave (1988)⁷⁾ for bruk av kapittel 2-fly, og til rekkevidden av forbudet mot nyregistrering som gjelder kapittel 2-fly som nevnt i rådsdirektiv 89/629/EØF om begrensning av støyemisjon fra sivile subsoniske jetfly.⁸⁾
 11. For å sikre lik behandling av alle fly uansett registreringsstat, bør det også nedlegges forbud mot å bruke fly som ikke oppfyller standardene, og som er registrert i en medlemsstat, i samsvar med vilkårene for fly som ikke oppfyller standardene, og som er registrert i en tredjestat.
 12. Fordi hovedmålet med tiltaket er å begrense støyen ved Fellesskapets lufthavner, kan fly som ikke brukes på Fellesskapets territorium unntas fra forbudet mot nyregistrering og bruksforbudet. For at disse reglernes gunstige innvirkning på miljøet ikke skal svekkes, kan midlertidige unntak innrømmes bare i visse unntakstilfeller.
 13. Bestemmelsene i denne forordning får ikke anvendelse i de oversjøiske departementer nevnt i traktatens artikkel 227 nr. 2, på grunn av deres geografiske beliggenhet.
 14. Det må innhentes opplysninger om unntak innrømmet av medlemsstatene.
 15. 2. desember 1987 ble det i London i en felles erklæring fra Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes utenriksministre oppnådd enighet mellom de to stater om en ordning for økt samarbeid om bruken av Gibraltar lufthavn. Denne ordningen er ennå ikke iverksatt -

VEDTATT DENNE FORORDNING

⁷⁾ EFT L 76 av 23.3.1992, s. 21. Direktivet endret ved direktiv 98/20/EF (EFT L 107 av 7.4.1998, s. 4).

⁸⁾ EFT L 363 av 13.12.1989, s. 27.

Artikkel 1

Mål

Denne forordning har som mål å fastsette regler for å unngå en forverring av den samlede støyplogen i Fellesskapet forårsaket av omsertifiserte sivile subsoniske fly, samt å begrense andre miljøskader.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

1. «sivilt subsonisk fly»: et fly som har største tillatte startvekt på 34 000 kg eller mer, eller som for den aktuelle flytype er sertifisert for å være utstyrt med mer enn 19 passasjer seter, ikke medregnet seter som er forbeholdt besetningen, og som er utstyrt med motorer med et omløpsforhold på under tre,
2. «omsertifisert sivilt subsonisk fly»: et fly som opprinnelig er sertifisert i henhold til standardene i kapittel 2 eller tilsvarende standarder, eller som opprinnelig ikke var støysertifisert, og som deretter er ombygd for å oppfylle standardene i kapittel 3, enten direkte, ved hjelp av tekniske tiltak, eller indirekte, ved hjelp av bruksbegrensende tiltak. Sivile subsoniske fly som opprinnelig har oppfylt standardene for dobbeltsertifisering i kapittel 3 bare gjennom vektbegrensninger, skal anses som omsertifiserte fly. Sivile subsoniske fly som er ombygd for å oppfylle standardene i kapittel 3, og der motorene er skiftet helt ut med motorer med et omløpsforhold på tre eller mer, skal ikke anses som omsertifiserte fly,
3. «kapittel 2» og «kapittel 3»: støystandardene definert i del II, henholdsvis kapittel 2 og 3, i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993),
4. «bruksbegrensninger»: vektbegrensninger som pålegges flyet og/eller bruksbegrensninger som piloten eller operatøren har kontroll over, som for eksempel redusert manøvrering av klaffer,
5. «registrere et fly»: den formelle handlingen som fastslår et flys nasjonalitet ved at det registreres i en medlemsstats eller en tredjestats nasjonale register,
6. «Fellesskapets territorium», det territorium som er underlagt traktatens bestemmelser.

Artikkel 3

Fly som ikke oppfyller standardene

1. Omsertifiserte sivile subsoniske fly skal ikke registreres i en medlemsstats nasjonale register fra den dato denne forordning får anvendelse.
2. Nr. 1 får ikke anvendelse på sivile subsoniske fly som allerede var registrert i en medlemsstat før 1. april 1999, og som siden da har vært registrert i Fellesskapet.
3. Uten at bestemmelsene i direktiv 92/14/EØF, særlig artikkel 2 nr. 2, berøres, skal bruk av omsertifiserte sivile subsoniske fly som er registrert i en

tredjestat, forbys ved lufthavner på Fellesskapets territorium fra den dato denne forordning får anvendelse, med mindre operatøren av slike fly kan bevise at de var oppført i den berørte tredjestats registre 1. april 1999, og før denne dato ble brukt på Fellesskapets territorium mellom 1. april 1995 og 1. april 1999.

4. Omsertifiserte sivile subsoniske fly som er registrert i en medlemsstat, kan ikke brukes ved lufthavner på Fellesskapets territorium fra den dato denne forordning får anvendelse, med mindre de har vært brukt på dette territorium før denne datoen.

Artikkel 4

Unntak

1. Medlemsstatene kan innrømme midlertidige unntak fra artikkel 3 for sivile subsoniske fly med en så usedvanlig bruk at det ville være urimelig å nekte et midlertidig unntak, for eksempel i nødstilfeller. Medlemsstatene kan på en oversiktlig måte som sikrer likebehandling begrense slike unntak til visse lufthavner og/eller visse tider på dagen.
2. Medlemsstatene kan innrømme unntak fra artikkel 3 for sivile subsoniske fly som brukes utelukkende utenfor Fellesskapets territorium.
3. Medlemsstatene kan innrømme unntak fra artikkel 3 for sivile subsoniske fly som leases til en operatør, og som av den grunn er midlertidig slettet i registeret til medlemsstaten der de var registrert de siste seks månedene før 1. april 1999, forutsatt at den juridiske og økonomiske eiendomsretten til flyet forblir i medlemsstaten.
4. Medlemsstatene skal en gang i året underrette Kommisjonen om unntak som innrømmes i henhold til denne artikkel.

Artikkel 5

Oversjøiske departementer

Denne forordning får ikke anvendelse på de oversjøiske departementer nevnt i traktatens artikkel 227 nr. 2, verken med hensyn til bestemmelsene om registrering av omsertifiserte sivile subsoniske fly i medlemsstatenes nasjonale registre, eller med hensyn til bruk av slike fly ved lufthavner i disse departementene.

Artikkel 6

Gibraltar lufthavn

1. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn skal ikke berøre henholdsvis Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes rettslige standpunkter i forbindelse med tvisten om suvereniteten over territoriet der lufthavnen ligger.
2. Anvendelsen av bestemmelsene i denne forordning på Gibraltar lufthavn skal utsettes til ordningene fastsatt i den felles erklæringen til utenriksministrene for Kongeriket Spania og Det forente kongeriket av 2. desember

1987 er iverksatt. Når dette skjer, skal de to staters regjeringer underrette Rådet.

Artikkel 7

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den dag den kunngjøres i *De Europeiske Felleskaps Tidende*.

Den får anvendelse tolv måneder etter at den har trådt i kraft.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Luxembourg, 29. april 1999.

For Rådet

W. MÜLLER

Formann
