II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 22 juli 1998

om ett förfarande för tillämpning av rådets förordning (EEG) nr 2408/92

(Mål VII/AMA/10/97 — Tillträde till flygplatsen i Karlstad)

[delgivet med nr K(1998) 2009]

(Endast den svenska texten är giltig.)

(Text av betydelse för EES)

(98/523/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen [1], ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige särskilt artikel 8.3 i denna,

efter samråd med den rådgivande kommitté som upprättats enligt artikel 11 i den förordningen, och

av följande skäl:

BAKGRUND

(1) Detta beslut gäller vissa bullerrelaterade begränsningar som påverkar lufttrafikföretags tillträde till den nya flygplatsen i Karlstad i Sverige.

(2) Genom ett brev av den 23 januari 1997 lämnade Scandinavian Airlines System (SAS) till kommissionen ett klagomål mot de svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 om att förbjuda användningen av vissa luftfartyg på den nya flygplatsen i Karlstad, under påstående att detta beslut strider mot gemenskapsrätten, särskilt 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) [2], ändrat genom direktiv 98/20/EG [3]. Sådana flygplan kallas nedan ”kapitel 2-flygplan”. SAS hävdar att det svenska beslutet har en negativ effekt på dess verksamhet på linjerna Karlstad – Stockholm och Karlstad – Köpenhamn, och anhåller om att kommissionen inleder ett förfarande mot Sverige för att få slut på den påstådda överträdelsen av gemenskapsrättan.

(3) Den nya flygplatsen i Karlstad öppnades officiellt för flygtrafik den 7 september 1997. Den ligger nära Mellerudstorp i ett glesbefolkat område cirka tolv kilometer nordöst om stadens centrum. Samtidigt stängdes Karlstads gamla flygplats som låg tre kilometer söder om stadens centrum, främst av säkerhets- och miljöskäl.

[1] EGT L 240, 24.8.1992, s. 8.

[2] EGT L 76, 23.3.1992, s. 21.

[3] EGT L 107, 7.4.1998, s. 4.

(4) Anläggningen och driften av den nya flygplatsen i Karlstad omfattades av ett tillstånd enligt den svenska miljöskyddslagen som utfärdades av koncessionsnämnden för miljöskydd den 15 november 1994 och därefter offentliggjordes i sex svenska dagstidningar. Det vann laga kraft den 29 juni 1995. Tillståndet omfattar en trafikvolym på 30 000 flygrörelser per år och flera olika typer av flygplan, bl.a. MD80, SF 340, Saab 340, Saab 200, Cessna 500 och Beech 1900, och det innehåller följande villkor som är avsedda att begränsa flygplansbullret vid flygplatsen:

— Regelbunden lufttrafik får inte bedrivas med luftfartyg som inte överensstämmer med kraven i volym l, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart (nedan kallade ”kapitel 3-flygplan”).

— Högst 260 icke-regelbundna flygningar per år får utföras med luftfartyg som inte överensstämmer med kraven i ovannämnda kapitel 3 i konventionen om internationell civil luftfart till och med år 2001.

— Starter mellan 22.00 – 7.00 får endast ske med kapitel 3-flygplan. Under exceptionella omständigheter får dock flygplatsen bevilja undantag från detta krav.

(5) Beslutet innehåller även andra delar som syftar till att förbättra bullersituationen omkring den nya flygplatsen i Karlstad, dock utan att göra någon åtskillnad mellan kapitel 2- och 3- luftfartyg. De tillåtna bullernivåerna får sammanlagt inte överskrida de nivåer som anges i flygplatsens ansökan om tillstånd för år 2000, och minst 90 % av all trafik på en lägre höjd än 750 meter skall framföras inom vissa geografiska gränser som anges i två bilagor till tillståndet. Vidare skall permanenta bostäder i närheten av flygplatsen som vid upprepade tillfällen utsätts för bullernivåer som överstiger 80 dB(A) omfattas av bullerbegränsande åtgärder så att bullernivåerna inte överstiger 45 dB(A), förutsatt att sådana åtgärder är ekonomiskt genomförbara.

(6) Det är mot det första av dessa villkor som SAS invänder i sitt klagomål från januari 1997. Det bör i detta sammanhang noteras att SAS för närvarande är det enda lufttrafikföretag som bedriver regelbunden lufttrafik till Karlstad (42 tur- och returresor per vecka från Stockholm och 20 tur och retur-resor per vecka från Köpenhamn). Alla dessa flygningar utförs för närvarande i enlighet med de svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 med kapitel 3-flygplan.

(7) Vid två möten, den 17 mars och den 18 juni 1997, diskuterade kommissionen innehållet i klagomålet från SAS med de svenska myndigheterna och bad dem om ytterligare information om situationen vid den nya flygplatsen i Karlstad. De svenska myndigheterna lämnade de begärda uppgifterna till kommissionen genom brev av den 17 juni och den 29 juli 1997, och angav att de avsåg att stå fast vid beslutet av den 15 november 1994 som de ansåg förenligt med gemenskapsrätten.

(8) Genom ett brev av den 20 augusti 1997 översände kommissionen formellt en kopia av SAS klagomål till de svenska myndigheterna och sammanfattade skälen till sin tvekan när det gällde beslutet av den 15 november 1994 i förenlighet med direktiv 92/14/EEG och i förordning (EEG) nr 2408/92, särskilt artikel 8.2 i denna. Vad beträffar tillämpningen av den sistnämnda bestämmelsen anger brevet uttryckligen att kommissionen har de beslutsfattande befogenheter som framgår av artikel 8.3, och de svenska myndigheterna ombads att förse kommissionen med all nödvändig information för en slutlig bedömning av ärendet.

(9) De svenska myndigheterna svarade kommissionen genom ett brev av den 2 oktober 1997 och översände en kopia av hela den svenska miljöskyddslagen och av beslutet av den 15 november 1994, vilket har sammanfattats ovan. I brevet angav myndigheterna dessutom bl.a. följande argument som stöd för sitt besluts lagenlighet:

— Anläggningen av en ny flygplats i Karlstad motiverades främst av miljöhänsyn eftersom det i Sverige fanns en stor enighet om att den gamla flygplatsen måste stängas på grund av närheten till stadens centrum.

— Beslutet om att förbjuda användning av kapitel 2-flygplan vid den nya flygplatsen i Karlstad fattades den 15 november 1994, dvs. innan Sverige blev medlem i Europeiska unionen.

— Förbudet mot kapitel 2-flygplan var en förutsättning för anläggningen och driften av den nya flygplatsen i Karlstad. Alternativet var att flygplatsen avvecklades helt. Ett sådant villkor kan inte anses som en reglering av lufttrafiken enligt förordning (EEG) nr 2408/92. Beslutet av den 15 november 1994 medger dessutom undantag i viss begränsad utsträckning från förbudet mot kapitel 2-flygplan när det gäller icke-regelbunden lufttrafik.

— Lokala eller regionala åtgärder som innebär att kapitel 2-flygplan stängs ute från en flygplats strider varken mot direktiv 92/14/EEG eller mot förordning (EEG) nr 2408/92. Vad beträffar den nya flygplatsen i Karlstad är dessutom utestängandet av kapitel 2-flygplan förenligt

med de villkor som anges i artikel 9 i förordningen.

(10) I ett brev av den 13 oktober 1997 bestred SAS de argument som de svenska myndigheterna framfört i sitt svar till kommissionen och påpekade särskilt att de, som följd av beslutet av den 15 november 1994, var tvungna att minska sin kapacitet på den nya flygplatsen i Karlstad och placera om sina kapitel 2-flygplan till andra flygplatser inom gemenskapen.

(11) Den 3 november 1997 ägde ytterligare ett möte rum mellan de svenska myndigheterna och kommissionen för att diskutera ärendet.

RÄTTSLIG BEDÖMNING

(12) I förordning (EEG) nr 2408/92 finns bestämmelser om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen. I artikel 3.1 anges följande allmänna princip:

”Om inte annat följer av denna förordning skall de berörda medlemsstaterna tillåta EG-flygtrafikföretag att utöva trafikrättigheter på flyglinjer inom gemenskapen”.

(13) I artikel 2 f definieras termen ”trafikrättighet” som ”ett lufttrafikföretags rättighet att befordra passagerare, gods och/eller post i lufttrafik mellan två flygplatser inom gemenskapen”. Det följer av artikel 1 att denna rättighet i allmänhet omfattar både regelbunden och icke-regelbunden lufttrafik. Kommissionens ståndpunkt är därför att EG-lufttrafikföretag har rätt att bedriva regelbunden och icke-regelbunden lufttrafik mellan den nya flygplatsen i Karlstad och andra flygplatser inom gemenskapen, med förbehåll för begränsningar som införts genom förordningen eller till följd av förordningen.

(14) En av de bestämmelser i förordningen som artikel 3.1 hänvisar till är artikel 8.2 i vilken det föreskrivs att:

”Utövandet av trafikrättigheter skall regleras av offentliggjorda gemenskapsbestämmelser och nationella, regionala eller lokala bestämmelser om säkerhet och miljöskydd samt fördelning av ankomst- och avgångstider”.

(15) Beslutet av den 15 november 1994, mot vilket SAS klagomål riktar sig, fattades av koncessionsnämnden för miljöskydd i enlighet med den svenska miljöskyddslagen. Som de svenska myndigheterna uttryckligen har klargjort i sina kontakter med kommissionen föranleddes beslutet av de miljöhänsyn som blev aktuella vid anläggningen och driften av den nya flygplatsen i Karlstad.

(16) Enligt beslutet av den 15 november 1994 skall all regelbunden lufttrafik och huvuddelen av den icke-regelbundna lufttrafiken till och från den nya flygplatsen i Karlstad bedrivas med kapitel 3-flygplan. Undantag kan beviljas för högst 260 icke-regelbundna flygningar per år, men inte längre än till utgången av år 2001. Beslutet kan därför faktiskt och potentiellt påverka utövande av trafikrättigheter av EG-lufttrafikföretag till och från flygplatsen enligt artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 2408/92. En faktisk påverkan har redan visat sig på SAS verksamhet på flyglinjerna Karlstad – Stockholm och Karlstad – Köpenhamn som enligt lufttrafikföretagets uppgifter måste minskas till följd av beslutet och bedrivas med andra flygplan än dem som ursprungligen var avsedda för denna lufttrafik. Kommissionen kan därför inte godkänna de svenska myndigheternas argument att beslutet av den 15 november 1994 riktade sig till flygplatsen och att det därför inte är en åtgärd som reglerar trafikrättigheterna i den mening som avses i förordningen. De svenska myndigheterna har i själva verket medgivit att beslutet inte bara påverkade anläggningen, utan även driften av den nya flygplatsen i Karlstad.

(17) De svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 utgör därför en bestämmelse om miljöskydd i enlighet med artikel 8.2 i förordning (EEG) nr 2408/92.

(18) När det gäller bestämmelser som omfattas av artikel 8.2 i den förordningen har kommissionen befogenheter som följer av punkt 3 i samma artikel som har följande lydelse:

”På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ skall kommissionen undersöka tillämpningen av punkt 1 och 2, och inom en månad efter mottagandet av begäran och efter samråd med den kommitté som avses i artikel 11 besluta om medlemsstaten får fortsätta att tillämpa åtgärden.”

(19) Mot bakgrund av SAS klagomål anser kommissionen att det är nödvändigt att utöva dessa befogenheter för att undersöka de svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 och ta ställning till om Sverige får fortsätta att tillämpa detta beslut i den mån som det begränsar användningen av kapitel 2-flygplan, i motsats till kapitel 3-flygplan, vid den nya flygplatsen i Karlstad. Kommissionen gör detta på eget initiativ, så som uttryckligen anges i artikel 8.3 i förordning (EEG) nr 2408/92, och dess undersökning begränsar sig inte på något sätt till det inlämnade klagomålet och situationen för SAS.

(20) Det förhållandet att beslutet fattades av de svenska myndigheterna den 15 november 1994, dvs. före Sveriges anslutning till gemenskapen, påverkar inte kommissionens befogenhet att undersöka beslutet. Medlemsstaterna måste själva följa gemenskapslagsrätten från och med den dag då de ansluter sig till gemenskapen, om på de områden där de har undantag i enlighet med sina anslutningsfördrag. Sverige har dock inte beviljats något undantag som på något sätt kan tillämpas i det aktuella ärendet.

(21) Det bör dessutom noteras att de svenska myndigheterna redan var bundna av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2408/92 när de fattade beslutet av den 15 november 1994 eftersom förordningen och direktiv 92/14/EEG enligt den gemensamma EES-kommitténs beslut nr 7/94 av den 21 mars 1994 om ändring av protokoll 47 och vissa bilagor till EES-avtalet ([1]) omfattades av EES-avtalet till vilket Sverige från och med den 1 juli 1994 ([2]) var avtalsslutande part, före anslutningen till gemenskapen.

(22) Artikel 8.2 i förordning (EEG) nr 2408/92 kräver offentliggörande av bestämmelser som reglerar utövandet av trafikrättigheter som beviljats enligt artikel 3.1 i samma förordning. De svenska myndigheterna offentliggjorde sitt beslut av den 15 november 1994 i sex svenska dagstidningar. Eftersom det i artikel 8.2 (i förordningen) inte föreskrivs något särskilt sätt för offentliggörande av bestämmelser som antagits av medlemsstaternas myndigheter kan kommissionen godkänna den metod som de svenska myndigheterna valt i det aktuella fallet.

(23) I samband med utövandet av de befogenheter som den har givits enligt artikel 8.3 i förordning (EEG) nr 2408/92, måste kommissionen dessutom se till att de åtgärder som vidtagits av medlemsstaternas myndigheter inte strider mot andra bestämmelser i gemenskapsrätten. Vid undersökningen av nationella bestämmelser enligt den artikeln måste kommissionen därför kontrollera att dessa bestämmelser överensstämmer med fördragets särskilda bestämmelser, särskilt avdelning IV om den gemensamma transportpolitiken, tillsammans med all sekundärrätt som har antagits med stöd av den avdelningen. Det bör i detta sammanhang noteras att de Europeiska gemenskapernas domstol har följt samma resonemang när det gäller det förfarande för statligt stöd som följer av artiklarna 92 och 93 i fördraget, och konstaterat att det klart framgår av fördragets grundtanke att förfarandet aldrig får ge ett resultat som strider mot några särskilda bestämmelser i fördraget ([3]).

(24) Såsom kommissionen redan har påpekat vad gäller nationella åtgärder som beslutats i enlighet med artikel 8.1 i förordning (EEG) nr 2408/92 (se särskilt kommissionens beslut 95/259/EG av den 14 mars 1995 — Tillämpning av de franska trafikfördelningsreglerna för flygplatssystemet i Paris ([4])) måste alla begränsningar som beslutas enligt den bestämmelsen dessutom vara förenliga med de allmänna principerna för frihet om att tillhandahålla tjänster i enlighet med EG-domstolens rättspraxis ([5]). Principerna sträcker sig längre än bara till förbud mot diskriminering på grund av nationalitet. Även om nationella åtgärder som begränsar friheten att tillhandahålla tjänster tillämpas på samma sätt på inhemska tjänsteföretag som på andra medlemsstaters tjänsteföretag, är de fortfarande oacceptabla om de inte är motiverade av obligatoriska krav det allmänna intresset, eller om samma resultat kan uppnås genom mindre ingripande regler (proportionalitetsprincipen). Kommissionen anser att samma resonemang också skall tillämpas på alla bestämmelser som tillämpas av medlemsstaternas myndigheter enligt artikel 8.2 i den förordningen.

(25) De svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 måste därför också granskas mot bakgrund av dessa överväganden.

(26) I det aktuella fallet är det nödvändigt att undersöka om huruvida de svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 är förenligt med deras skyldigheter enligt direktiv 92/14/EEG.

(27) Artikel 2 i det direktivet har följande lydelse:

”1. Medlemsstaterna skall säkerställa att civila jetmotordrivna underljudsflygplan, vilkas motorer har ett genomströmningsförhållande som är mindre än två, från och med den 1 april 1995 inte tillåts trafikera flygplatser inom deras territorium, såvida de inte beviljats miljövärdighetsbevis avseende buller enligt antingen

a) normerna i volym l, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart, andra upplagan (1988), eller

b) normerna i volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till nämnda konvention, förutsatt att det första flygvärdighetsbeviset för det enskilda planet utfärdades mindre än 25 år tidigare.

([1]) EGT L 160, 28.6.1994, s. 1.
([2]) EGT C 208, 28.7.1994, s. 7.
([3]) Mål 73/79, kommissionen mot Italien, 1980 REG 1533, mål C-225/91, Matra mot kommissionen, 1993 REG I-3206.
([4]) EGT L 162, 13.7.1995, s. 25.
([5]) Mål C-288/89, Mediawet, 1991 REG 4007, och mål C-76/90 Säger mot Dennemeyer, 1991 REG 4221.

2. Medlemsstaterna skall säkerställa att från och med den 1 april 2002 samtliga civila jetmotordrivna underljudsflygplan som trafikerar flygplatser inom deras territorier uppfyller bestämmelserna i punkt 1 a.

3. Begreppet territorium i punkt 1 och 2 omfattar inte de utomeuropeiska departement som avses i fördragets artikel 227.2."

(28) I direktivet anges därefter ett begränsat antal undantag från bestämmelserna i artikel 2.1, som tillåter fortsatt användning vid gemenskapens flygplatser av vissa flygplan från utvecklingsländer (artikel 3), flygplan som snart kommer att byggas om till eller ersättas av kapitel 3-flygplan (artikel 5.1 och 5.6) och flygplan av historiskt intresse (artikel 5.2). Dessutom får medlemsstaterna bevilja tillfälliga undantag från bestämmelserna i artikel 2.1 i direktivet på vissa väl definierade ekonomiska grunder (artiklarna 4 och 7) och i andra exceptionella fall (artikel 8). Slutligen föreskrivs det i artikel 9 i direktivet att medlemsstaterna skall erkänna undantag som beviljats av någon annan medlemsstat för flygplan som är registrerade i denna andra medlemsstat.

(29) Eftersom artikel 2 i direktivet innehåller precisa bestämmelser för att gradvis ta kapitel 2-flygplan ur bruk inom gemenskapen under perioden 1995–2002, innebär den en åtgärd för totalharmonisering som inte gör det möjligt för någon medlemsstat att kräva att dessa flygplan tas ur bruk i snabbare takt eller, bortsett från de undantag som uttryckligen anges i direktivet, att fortsätta att tillåta användning av flygplan på sina flygplatser som enligt denna artikel skulle ha tagits ur bruk.

(30) Artikel 2 är i själva verket avsedd att balansera behovet av ytterligare minskning av flygplansbuller och lufttrafikföretagens legitima ekonomiska intressen, och samtidigt säkerställa att konkurrensen på gemenskapens inre marknad för luftfart inte snedvrids genom att av olika bestämmelser för bullerbekämpning införs i olika medlemsstater. Dessa mål tas uttryckligen upp i sjätte och sjunde stycket i direktivets ingress, där det anges att *gemensamma regler* "bör införas med en *tidsplan som tillåter ett harmoniserat tillvägagångssätt* inom hela gemenskapen", att ett sådant harmoniserat tillvägagångssätt "är särskilt viktigt med tanke på den utveckling mot en liberalisering av flygtrafiken i Europa som nyligen inletts", och att "buller från flygplan bör minskas ytterligare under hänsynstagande till miljöfaktorer, tekniska möjligheter och ekonomiska konsekvenser" (kursiveringen har lagts till i detta dokument).

(31) Det bör i detta sammanhang dessutom noteras att det i EES-avtalet endast var Österrike som beviljades undantag från direktivets bestämmelser [1] enligt följande:

"Rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym l, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988) (EGT L 76, 23.3.1992, s. 21), rättad i EGT L 168, 23.6.1992, s. 30.

Bestämmelserna i direktivet skall, inom ramen för detta avtal, tillämpas med följande anpassning:

Österrike får tillämpa sådana av strängare nationella skyddsbestämmelser som existerar vid EES-avtalets ikraftträdande vad gäller 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) vid flygplatser i Österrike till och med den 1 april 2002".

(32) Genom harmonisering av bestämmelserna för att gradvis ta kapitel 2-flygplan ur bruk inom gemenskapen säkerställer direktivet också att medlemsstaterna inte "exporterar" eventuella bullerproblem vid sina flygplatser till andra medlemsstater, och att sådana kapitel 2-flygplan inte koncentreras till ett begränsat antal flygplatser i gemenskapen.

(33) De diskussioner som ägt rum nyligen om att ändra direktivet stöder denna slutsats. Rådet beslutade därför med ledning av direktiv 98/20/EEG att lägga till följande punkt i artikel 2 i direktiv 92/14/EEG, vilket inte skulle ha varit nödvändigt om den artikeln i sin nuvarande version endast innehöll minimiregler och tillät medlemsstaterna att kräva snabbare avveckling av kapitel 2-flygplan:

"4. Före den tidpunkt som anges i punkt 2, får utnyttjandet av civila jetmotordrivna underljudsplan som inte följer bestämmelserna i punkt 1 a begränsas eller förbjudas vid flygplatserna Berlin Tegel och Berlin Tempelhof."

(34) Det bör dessutom noteras att direktiv 92/14/EEG antogs av rådet som en del av den gemensamma transportpolitiken enligt artikel 84.2 i fördraget som inte innehåller någon bestämmelse motsvarande artikel 130t i avdelning XVI om miljö som faktiskt tillåter medlemsstaterna att behålla eller införa strängare skyddsåtgärder.

[1] EGT L 160, 28.6.1994, s. 145.

(35) Det följer av de föregående styckena att medlemsstaterna, eftersom direktivet är en åtgärd som syftar till totalharmonisering, måste tillåta att kapitel 2-flygplan för vilka det första flygvärdighetsbeviset utfärdades för mindre än 25 år sedan används på deras flygplatser till och med den 31 mars 2002. Det är därför inte förenligt med direktivet för en medlemsstat att inte tillåta sådana flygplan att använda en eller flera av sina flygplatser.

(36) De svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 innebär, att all regelbunden och större delen av all icke-regelbunden lufttrafik till och från den nya flygplatsen i Karlstad skall bedrivas med kapitel 3-flygplan. Lufttrafikföretag som använder kapitel 2-flygplan nekas därmed tillträde till Karlstads flygplats när det gäller regelbunden luftfart, och begränsas allvarligt vad gäller icke-regelbunden luftfart, vilket inte är förenligt med direktiv 92/14/EEG.

(37) Även om det vore möjligt att bortse från den överträdelse av det direktiv som dessa begränsningar av kapitel 2-flygplan innebär så står dessa begränsningar fortfarande i motsatsförhållande till principerna om nödvändighet och proportionalitet som beskrivs i skäl 24. Den nya flygplatsen i Karlstad ligger i ett glesbefolkat område på avstånd från stadens centrum och har en ganska låg trafikvolym. Kommissionen konstaterar dessutom att de svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 förutom bestämmelser om kapitel 2-flygplan som har diskuterats ovan, innehåller flera ytterligare åtgärder som är avsedda att förbättra bullersituationen vid den nya flygplatsen i Karlstad, bl.a. en generell bullerkvot, operativa begränsningar för start och landning liksom åtgärder för bullerbekämpning för permanenta bostäder. De svenska myndigheterna har inte visat för kommissionen att dessa ytterligare åtgärder är otillräckliga för att uppnå ett tillfredsställande skydd mot flygplansbuller i omgivningen med hänsyn till flygplatsens läge och trafikvolym.

(38) Även om direktiv 92/14/EEG som en åtgärd för totalharmonisering kräver att medlemsstaterna tillåter användning av flygplan som uppfyller kraven i artikel 2.1 b, i detta till och med den 1 april 2002, så innehåller det inte några närmare föreskrifter som ett sådant tillstånd, och därmed begränsningar av det, måste respektera. Medlemsstaterna får därför tillämpa vissa begränsande operativa åtgärder förutsatt att åtgärderna respekterar med bestämmelserna och förfarandena i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 och, i detta fall, de principer som måste ligga till grund för tolkningen av dess artikel 8.2, som nämnts i skälen 23 och 24.

(39) Kommissionen konstaterar i detta sammanhang att de svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 införs ett nattligt startförbud mellan 22.00 – 07.00 vid den nya flygplatsen i Karlstad. Ett sådant förbud kan betraktas som en begränsande operativ åtgärd i den mening som anges ovan, och är därmed inte utesluten genom direktivet. Ett sådant nattligt startförbud kan, i den mån det är avsett att skydda befolkningen mot buller från kapitel 2-flygplan jämfört med mindre bullriga kapitel 3-flygplan, anses överensstämma med principerna om nödvändighet under normala sovtider och proportionalitet som har beskrivits i punkt 24.

(40) De svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 strider sammanfattningsvis mot artikel 2 i direktiv 92/14/EEG och därmed också mot artikel 8.2 i förordning (EEG) nr 2408/92 i den mån, bortsett från startförbudet nattetid (22.00 – 7.00), begränsar utövandet av trafikrättigheter med kapitel 2-flygplan på flyglinjer mellan Karlstads flygplats och andra flygplatser i gemenskapen.

(41) Det är slutligen nödvändigt att bemöta de svenska myndigheternas argument att deras beslut av den 15 november 1994 kan motiveras enligt artikel 9 i förordning (EEG) nr 2408/92.

(42) Det bör här påpekas att artikel 9.3 i den förordningen innebär att ett medlemsland endast kan genomföra en åtgärd enligt punkt 1 i den artikeln om inget annat medlemsland eller kommissionen har motsatt sig denna åtgärd inom en månad räknat från det första medlemslandets anmälan av åtgärden. En sådan anmälan till de andra medlemsstaterna och till kommissionen måste ske åtminstone tre månader före ikraftträdandet av den föreslagana åtgärden. De svenska myndigheterna har inte officiellt anmält sitt beslut till kommissionen tre månader före dess ikraftträdande, faktiskt inte vid något tillfälle alls. Därför är artikel 9 inte tillämplig på de svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994.

(43) Även om de svenska myndigheterna hade anmält sitt beslut till kommissionen före dess ikraftträdande, och på så sätt möjliggjort en tillämpning av bestämmelserna i artikel 9 och utan närmare undersökningar av skälen, skulle detta inte ha kunnat godkännas eftersom det svenska beslutet inte har begränsad giltighetstid på högst tre år, vilket krävs i artikel 9.2 andra strecksatsen. Vidare får åtgärder som vidtas av medlemsstaten med hänvisning till artikel 9.2 inte vara mer restriktiva än vad som behövs för att lösa problemen

(proportionalitetsprincipen) och enligt punkt 4.2 är ”relevanta och överensstämmer med denna förordning och inte på något annat sätt bryter mot gemenskapsrätten”. Det har redan visats med hänsyn till artikel 8 i förordning (EEG) nr 2408/92 att de svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 strider mot proportionalitetsprincipen och bestämmelserna i direktiv 92/14/EEG.

(44) Med beaktande av punkterna ovan drar kommissionen slutsatsen att de svenska myndigheternas beslut av den 15 november 1994 strider mot artikel 8.2 i förordning (EEG) nr 2408/92 i den mån det, bortsett från startförbudet nattetid (22.00 – 07.00), begränsar utövandet av trafikrättigheter på flyglinjer mellan Karlstads flygplats och andra flygplatser i gemenskapen med flygplan som inte överensstämmer med kraven i volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart. De svenska myndigheterna får därför inte fortsätta att tillämpa beslutets bestämmelser i dessa hänseenden. Det är dock nödvändigt att ge de svenska myndigheterna en tidsfrist för att anpassa sitt rättsläge till de konsekvenser som detta beslut innebär i fråga om tillträdet till den nya flygplatsen i Karlstad. Denna frist bör inte sträckas utöver den nästa planeringsperioden, som avslutas den 27 mars 1999, så att flygbolagen har en säkerställd rättslig situation när de planerar för den följande sommarsäsongen 1999.

(45) Eftersom förordning (EEG) nr 2408/92 såsom anges i skäl 21, omfattades av EES-avtalet med verkan från och med den 1 juli 1994, kan kommissionens beslut inte begränsas till gemenskapen utan måste gälla för hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Sverige skall upphöra att tillämpa det beslut av den 15 november 1994 som fattats av koncessionsnämnden för miljöskydd i den mån detta beslut, bortsett från startförbudet nattetid (22.00 – 7.00), begränsar utövandet av trafikrättigheter på flyglinjer mellan Karlstads flygplats och andra flygplatser i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med flygplan som inte överensstämmer med kraven i volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart.

Artikel 2

Sverige skall följa detta beslut senast den 27 mars 1999.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Sverige.

Utfärdat i Bryssel den 22 juli 1998.

På kommissionens vägnar
Neil KINNOCK
Ledamot av kommissionen