

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2005

Ausgegeben am 15. Dezember 2005

Teil II

425. Verordnung: **Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 – ZLZV 2005**
 [CELEX-Nr.: 31992L0014, 31998L0020]

425. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Lärmzulässigkeit von Zivilluftfahrzeugen (Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 – ZLZV 2005)

Auf Grund der §§ 12, 21, 24a und 124 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 123/2005, wird nach Durchführung eines Notifikationsverfahrens gemäß der Richtlinie 98/34/EG idF der Richtlinie 98/48/EG verordnet:

Allgemeiner Teil

Geltungsbereich

- § 1.** (1) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten, soweit im § 12 nichts anderes bestimmt ist, für
1. die in den Kapiteln 2 bis 6, 8 und 10 bis 12 des Anhanges 16 (§ 2 Z 1) bezeichneten Kategorien von Zivilluftfahrzeugen sowie
 2. für Ultraleichtflugzeuge, Tragschrauber, nicht eigenstartfähige Motorsegler, Luftschiffe, Heißluft-Luftschiffe, motorisierte Hänge- und Paragleiter und unbemannte Luftfahrzeuge (UAV), soweit diese in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen sind oder eingetragen werden sollen.
- (2) Für österreichische Zivilluftfahrzeuge, die nicht von Abs. 1 umfasst sind, gelten die § 4 Abs. 1, 3 und 5 sowie die §§ 5, 11 und 14 bis 16.
- (3) Für Zivilluftfahrzeuge, die nicht in Österreich registriert sind und in Österreich verwendet werden, gelten § 3 Abs. 1, 3 und 4, § 5 Abs. 1 Z 2 sowie die §§ 6, 10 bis 12, 14 und 15.

Begriffsbestimmungen

- § 2.** Im Sinne dieser Verordnung gilt, soweit nichts anderes bestimmt ist, als:
1. Anhang 16: Anhang 16, Band I, 3. Ausgabe vom Juli 1993, Amendment 8, zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949 idgF.
 2. Mantelstromverhältnis: das Verhältnis des Luftdurchsatzes im Mantelstrom eines Strahltriebwerkes zum Luftmassendurchsatz durch die Brennkammern, ermittelt für den maximalen Schub des stationären Triebwerkes unter den Bedingungen der ICAO-Standardatmosphäre in Meereshöhe.
 3. STOL-Flugzeug: ein Flugzeug mit Propellerantrieb mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 5 700 kg, das bei Betrieb in der Kurzstart- und Kurzlandekonfiguration mit der jeweils höchstzulässigen Masse betrieben wird und dabei eine Pistenlänge von höchstens 610 m benötigt, wobei Stoppflächen und Freiflächen unberücksichtigt bleiben.
 4. Übermäßiger Lärm: der durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges entstehende Lärm, der die gemäß § 8 festgelegten Lärmgrenzwerte übersteigt.

Lärmzulässigkeit

Prüfung der Lärmzulässigkeit

- § 3.** (1) Der zuständigen Behörde ist vom Halter eines Zivilluftfahrzeuges gemäß § 1 Abs. 1
1. bei erstmaliger Registrierung in das österreichische Luftfahrzeugregister oder

2. bei erstmaliger Erteilung einer Bewilligung gemäß den §§ 18, 20 oder 132 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBI. Nr. 253/1957 idgF, oder gemäß § 42 Abs. 1 der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2005 (ZLLV 2005), BGBI. II Nr. 424/2005, in der jeweils geltenden Fassung, ein gemäß den §§ 32 ff der ZLLV 2005 vom Inhaber des Musterzulassungsscheines stammender Nachweis, dass durch den Betrieb des Zivilluftfahrzeuges kein übermäßiger Lärm entsteht, vorzulegen. Die zuständige Behörde kann im Falle der Erteilung einer Erprobungsbewilligung (§ 42 Abs. 1 ZLLV 2005) von der Vorlage dieses Nachweises absehen, wenn im Zuge der Erprobung auch die Ermittlung der Lärmemission durchgeführt wird.

(2) Wenn die zuständige Behörde oder ein berechtigtes Unternehmen im Zuge einer gemäß den §§ 32 ff ZLLV 2005 durchgeführten ergänzenden Musterprüfung oder Zusatzmusterprüfung feststellt, dass die konstruktiven Veränderungen hinsichtlich Anordnung, Triebwerksleistung und Masse so gravierend sind, dass ein Einfluss auf die Lärmwerte besteht, so hat der Antragsteller gemäß § 32 ZLLV 2005 einen neuerlichen Nachweis zu erbringen, dass durch den Betrieb des Zivilluftfahrzeuges kein übermäßiger Lärm entsteht.

(3) Sofern begründete Zweifel an der Richtigkeit der gemäß Abs. 1 und 2 vorgelegten Lärmwerte bestehen, hat die zuständige Behörde diese entsprechend zu überprüfen oder anzuordnen, dass ein neuerlicher Nachweis gemäß § 32 ZLLV 2005 über die Lärmemission erbracht wird.

(4) Lärmmessungen ausländischer Behörden oder anerkannter Stellen können als Nachweis für die Prüfung der Lärmzulässigkeit gemäß § 31 Abs. 5 ZLLV 2005 anerkannt werden.

Lärmzeugnis

§ 4. (1) Die zuständige Behörde hat für Zivilluftfahrzeuge auf Antrag des Halters ein Lärmzeugnis nach dem Muster der Anlage A auszustellen, wenn:

1. die gemäß § 3 vorgelegten oder festgestellten Lärmemissionen die gemäß § 8 festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigen, oder
2. das Zivilluftfahrzeug nicht vom Geltungsbereich dieser Verordnung umfasst ist.

(2) Abweichend von Abs. 1 kann von der zuständigen Behörde bei Erteilung einer Zwischenbewilligung (§ 20 LFG), einer Erprobungsbewilligung (§ 42 Abs. 1 ZLLV 2005) oder einer Bewilligung gemäß § 132 LFG von der Ausstellung eines Lärmzeugnisses abgesehen werden. Diese Bewilligungen sind diesfalls insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärmbelastigungen erforderlich ist und sind zu widerrufen, wenn gegen die Auflagen verstoßen worden ist.

(3) Für Zivilluftfahrzeuge, die nicht vom Geltungsbereich dieser Verordnung umfasst sind (Abs. 1 Z 2), ist diese Tatsache im Lärmzeugnis einzutragen.

(4) Lärmzeugnisse für Flugzeuge mit Propellerantrieb und eigenstartfähige Motorsegler, für welche die Bestimmungen des Kapitels 6 des Anhanges 16 Anwendung finden, können auch dann ausgestellt werden, wenn die Lärmemission gemäß Kapitel 10 des Anhanges 16 festgestellt wurde und diese Grenzwerte nicht übersteigt.

(5) Das Lärmzeugnis verliert seine Gültigkeit, wenn die Voraussetzungen, die zu ihrer Ausstellung geführt haben, nicht oder nicht mehr gegeben sind.

Zulässigkeit von Flügen

§ 5. (1) Zivilluftfahrzeuge dürfen, außer im Falle einer Bewilligung gemäß § 4 Abs. 2 oder einer Ausnahmegewilligung gemäß § 6, im Fluge nur verwendet werden:

1. wenn ein Lärmzeugnis gemäß § 4 gültig vorliegt oder
2. bei einem ausländisch registrierten Zivilluftfahrzeug die Bescheinigung der Lärmzulässigkeit auf Grund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung als anerkannt gilt, oder von der zuständigen Behörde im Rahmen einer Bewilligung gemäß § 18 LFG anerkannt wurde, wobei das Erfordernis der Gegenseitigkeit im Hinblick auf einen Staat, der Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ist, nicht anzuwenden ist.

Die §§ 10, 11 und 16 Abs. 2 bleiben davon unberührt.

(2) Ein zum Verlassen des Bundesgebietes erforderlicher Flug ist abweichend von Abs. 1 jedenfalls zulässig.

Ausnahmebewilligungen

§ 6. (1) Die zuständige Behörde kann auf Antrag eine Ausnahmebewilligung für einen oder mehrere Flüge eines Zivilluftfahrzeuges, das die Voraussetzungen für die Ausstellung des Lärmzeugnisses gemäß § 4 oder einer Anerkennung gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 nicht erfüllt, erteilen:

1. zur Wahrung öffentlicher Interessen (zB Krankentransporte, Wildversorgung, Feuer- oder Schädlingsbekämpfung), wenn entgegenstehende öffentliche Interessen das Interesse an der Flugdurchführung nicht überwiegen;
2. um Kunstflüge durchzuführen, wobei von der zuständigen Behörde die zur Wahrung der öffentlichen Interessen, insbesondere der Lärmschutzinteressen, erforderlichen Nebenbestimmungen vorzuschreiben sind;
3. für Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung gemäß Anhang 2 der Verordnung (EG) 1592/2002;
4. für Luftfahrzeuge, deren ursprüngliche Auslegung nur für militärische Zwecke bestimmt war und für die keine zivile Musterzulassung durchgeführt wurde.

(2) Im Antrag auf Erteilung einer Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 sind anzugeben:

1. die Luftfahrzeugtype,
2. das Hoheits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges,
3. der Abflugzeitpunkt beziehungsweise der Zeitraum, in dem die Flüge durchgeführt werden sollen,
4. der Abflugort, der Zielort und die Streckenführung beziehungsweise der Flugbereich,
5. der Zweck des Fluges beziehungsweise der Flüge,
6. der Grund für das Nichtvorliegen einer Bescheinigung der Lärmzulässigkeit und
7. bei Luftfahrzeugen gemäß Abs. 1 Z 4 der Nachweis, dass der Umgebungslärm des betreffenden Flugplatzes durch den Betrieb dieses Luftfahrzeuges nicht stärker beeinflusst wird, als durch die sonst auf diesem Flugplatz verkehrenden Luftfahrzeuge.

(3) Das öffentliche Interesse an der Flugdurchführung (Abs. 1 Z 1) ist im Antrag glaubhaft zu machen.

(4) Die zuständige Behörde hat für die Verwendung eines bereits musterzugelassenen Luftfahrzeuges im Fluge, an dem lärmmindernde Änderungen vorgenommen worden sind, auf Antrag des Luftfahrzeughalters eine Ausnahmebewilligung zu erteilen, wenn die Überprüfung des Luftfahrzeuges in Bezug auf seine Lärmzulässigkeit mangels der erforderlichen meteorologischen Bedingungen nicht vorgenommen werden kann. Diese Ausnahmebewilligung ist befristet auf längstens sechs Monate ab Ausstellung zu erteilen.

(5) Ausnahmebewilligungen gemäß den Abs. 1 und 4 sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, soweit dies zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärmbelästigung erforderlich ist. Die Ausnahmebewilligungen sind zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegen oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(6) Durch die Erteilung von Ausnahmebewilligungen gemäß Abs. 1 und 4 werden sonst erforderliche Bewilligungen nicht ersetzt.

Lärmmessmethoden

§ 7. (1) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmmessverfahren, deren Anwendungsbereiche und deren jeweilige Lärmgrenzwerte sind, wenn nicht anders bestimmt ist, gemäß den Kapiteln 2 bis 8 und 10 bis 13 des Anhangs 16 inklusive deren Anhänge anzuwenden und durchzuführen.

(2) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmmessverfahren für aerodynamisch und schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge, Tragschrauber und für motorisierte Hänge- und Paragleiter sind gemäß der Anlage B anzuwenden und durchzuführen.

(3) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmmessverfahren für nicht eigenstartfähige Motorsegler sind gemäß der Anlage C anzuwenden und durchzuführen.

(4) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmmessverfahren für Luftschiffe sind gemäß der Anlage D anzuwenden und durchzuführen.

(5) Die Lärmermittlungsverfahren sowie Lärmmessverfahren für Heißluft-Luftschiffe sind gemäß der Anlage E anzuwenden und durchzuführen.

(6) Für unbemannte Propellerflugzeuge und Hubschrauber bis 450 kg mit Kolbenmotoren oder Elektromotoren ist Abs. 2, für unbemannte Luftschiffe ist Abs. 4 bzw. Abs. 5 sinngemäß anzuwenden. Für alle anderen unbemannten Luftfahrzeuge ist Abs.1 sinngemäß anzuwenden.

Besonderer Teil

Lärmgrenzwerte

§ 8. (1) Für alle Luftfahrzeugarten, für welche die Kapitel 2 bis 6, 8 und 10 bis 12 des Anhanges 16 gelten, sind die entsprechenden Grenzwerte gemäß den Kapiteln 2 bis 6, 8 und 10 bis 12 des Anhanges 16 anzuwenden. § 4 Abs. 4 bleibt unberührt. Flugzeuge mit Propellerantrieb und eigenstartfähige Motorsegler, welche nicht vom Anhang 16 umfasst sind, müssen dennoch jedenfalls zumindest den Lärmgrenzwerten des Kapitels 6 oder 10 des Anhanges 16 entsprechen.

(2) Der in Übereinstimmung mit den Lärmessmethoden der Anlage B ermittelte Lärmpegel darf für aerodynamisch und schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge sowie für motorisierte Hänge- und Paragleiter den Lärmgrenzwert von 60 dB(A) und für Tragschrauber den Lärmgrenzwert von 68 dB(A) nicht überschreiten.

(3) Für nicht eigenstartfähige Motorsegler darf der in Übereinstimmung mit den Lärmessmethoden der Anlage C ermittelte Lärmpegel den konstanten Lärmgrenzwert von 64 dB(A) bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 600 kg, der dann linear mit der höchstzulässigen Startmasse ansteigt, bis bei 1500 kg der Lärmgrenzwert von 76 dB(A) erreicht ist, nicht übersteigen.

$$L_{\text{Agrenz}} = 64 + (M-600) \times \frac{4}{300} \quad [\text{dB(A)}] \quad M \dots \dots \text{höchstzulässige Startmasse [Kg]}$$

(4) Für Luftschiffe darf der in Übereinstimmung mit den Lärmessmethoden der Anlage D bzw. E ermittelte Lärmpegel den Lärmgrenzwert bei

1. propellergetriebenen Luftschiffen 90 dB(SEL) nicht überschreiten,
2. Heißluft-Luftschiffen 64 dB(A) bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 600 kg, der dann linear mit der höchstzulässigen Startmasse ansteigt bis bei 1500 kg der Lärmgrenzwert von 76 dB(A) erreicht wird, der über 1500 kg konstant bleibt, nicht übersteigen.

$$L_{\text{Agrenz}} = 64 + (M-600) \times \frac{4}{300} \quad [\text{dB(A)}] \quad M \dots \dots \text{höchstzulässige Startmasse [Kg]}$$

(5) Für unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) darf der in Übereinstimmung mit den im § 7 Abs. 6 genannten Lärmessmethoden ermittelte Lärmpegel

1. bei Propellerflugzeuge und Hubschrauber bis 450 kg mit Kolbenmotoren oder Elektromotoren den Lärmgrenzwert gemäß Abs. 2,
2. bei Luftschiffen die Lärmgrenzwerte gemäß Abs. 4,
3. bei allen anderen UAV die Lärmgrenzwerte gemäß Abs. 1

nicht überschreiten.

Beschränkungen

Eintragungsbeschränkungen

§ 9. Flugzeuge mit Strahlantrieb dürfen nur dann in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen werden, wenn sie zumindest den Lärmgrenzwerten des Kapitels 3 des Anhanges 16 entsprechen.

Verwendungsbeschränkungen

§ 10. (1) An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen dürfen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des Anhanges 16 festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

(2) Ausgenommen von den Bestimmungen des Abs. 1 sind:

1. Flugzeuge, die im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 991/2001 zur Änderung des Anhangs 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), genannt sind,
2. Flugzeuge, die für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden, wie insbesondere Ambulanz- und Rettungsflüge und Flüge im Rahmen von Katastropheneinsätzen und
3. Flugzeuge, die Flüge zu Ausweichflugplätzen durchführen müssen.

(3) Für Flüge zu Umrüstungs- oder Instandhaltungszwecken oder für Flugzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung gemäß Anhang 2 der Verordnung (EG) 1592/2002 kann die zuständige Behörde Ausnahmegewilligungen erteilen, wenn dadurch in der Sicherheit der Luftfahrt begründete Interessen nicht berührt werden. Die Anträge auf Ausnahmegewilligung sind spätestens vier Wochen vor der geplanten Flugdurchführung einzubringen, in unvorhergesehenen oder unabwendbaren Fällen auch später. Den Anträgen sind Angaben über den Zweck der Flüge sowie Kopien bzw. Gleichschriften von Bescheinigungen der Lärmzulässigkeit oder von sonstigen Dokumenten, aus denen die Lärmesswerte der betreffenden Flugzeuge zu ersehen sind, anzuschließen. Diese Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zum Schutz der Zivilflugplatzanrainer vor unzumutbarer Lärmbelastung erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(4) An- und Abflüge mit Motorflugzeugen, Hubschraubern und Motorseglern im Motorflug mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis einschließlich 2 000 kg auf Zivilflugplätzen, auf denen kein Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird und auf denen gemäß den letztgültigen jährlichen Erhebungsergebnissen der Bundesanstalt Statistik Österreich im vorangegangenen Kalenderjahr mehr als 20 000 Flugbewegungen (Anflüge und Abflüge) mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug und Hubschraubern stattgefunden haben, dürfen nur mit folgenden Einschränkungen durchgeführt werden:

1. Platzrundenflüge und Flüge von weniger als 20 Minuten Dauer sowie
2. Flüge im unmittelbaren Flugplatzbereich wie zB Schwebeflüge oder Landeübungen mit Hubschraubern zu Ausbildungs- oder Trainingszwecken sind

Montag bis Freitag vor 07.00 Uhr und nach 20.30 Uhr Lokalzeit, Samstag vor 07.00 Uhr, zwischen 12.30 Uhr und 14.30 Uhr und nach 20.00 Uhr Lokalzeit, sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig unzulässig. Weitergehende Einschränkungen durch die Zivilflugplatzbenützungsbedingungen bleiben davon unberührt.

(5) Ausgenommen von den Einschränkungen gemäß Abs. 4 sind Motorflugzeuge, Motorsegler im Motorflug und Hubschrauber, deren Lärmentwicklung um mindestens 8 dB geringer ist, als die jeweils relevanten Lärmgrenzwerte der Kapitel 6, 8, 10 oder 11 des Anhangs 16.

Verbot für Lautsprecherwerbung

§ 11. Lautsprecherwerbung mit Zivilluftfahrzeugen ist im österreichischen Hoheitsgebiet verboten.

Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen

Allgemeines

§ 12. (1) Soweit Bestimmungen über die Lärmzulässigkeit von Zivilluftfahrzeugen in der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, ABl. Nr. L 240 vom 7.09.2002 S. 1, und in der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, ABl. Nr. L 243 vom 27.9.2003 S. 6, festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich.

(2) Zuständige Behörde im Sinne der im Abs. 1 genannten gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen ist die Austro Control GmbH.

Nationale Urkunden

§ 13. Im Anwendungsbereich der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen gemäß § 12 Abs. 1 vor In-Kraft-Treten dieser Verordnung ausgestellte Lärmzulässigkeitsbescheinigungen bleiben weiterhin gültig, wenn die Voraussetzungen gemäß Art. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 erfüllt sind.

Schlussbestimmungen

Strafbestimmung

§ 14. Wer den Bestimmungen dieser Verordnung zuwiderhandelt, ist gemäß § 169 des Luftfahrtgesetzes, BGBI. Nr. 253/1957, in der jeweils geltenden Fassung, strafbar.

Zuständige Behörde

§ 15. (1) Zuständige Behörde ist die Austro Control GmbH.

(2) Der Österreichische Aero Club ist insoweit zuständige Behörde, als die Vollziehung in sein Aufgabengebiet gemäß der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betref-

find die Übertragung von Zuständigkeiten an den Österreichischen Aero Club, BGBI. Nr. 394/1994, in der jeweils geltenden Fassung, fällt.

(3) § 12 Abs. 2 bleibt unberührt.

Übergangsbestimmung

§ 16. (1) Alle auf Grund der ZLZV 1993 erteilten Lärmzulässigkeitsbescheinigungen gelten, unbeschadet der Bestimmung des § 13, als auf Grund der ZLZV 2005 erteilte Lärmzeugnisse.

(2) Das Lärmzeugnis gemäß § 4 oder eine Ausnahmegewilligung gemäß § 6 für zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der ZLZV 2005 bereits im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragene Ultraleichtflugzeuge, Tragschrauber, motorisierten Hänge- und Paragleiter, unbemannte Luftfahrzeuge, Luftschiffe und Heißluft-Luftschiffe muss bis längstens 1. Jänner 2007 gültig vorliegen, andernfalls die Verwendung des Zivilluftfahrzeuges im Fluge nicht mehr zulässig ist.

In-Kraft-Treten

§ 17. (1) Diese Verordnung tritt mit 15. Dezember 2005 in Kraft.

(2) Die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV 1993), BGBI. Nr. 738/1993, in der Fassung der Verordnung BGBI. II Nr. 224/2002, tritt mit Ablauf des 14. Dezember 2005 außer Kraft.

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 18. Mit dieser Verordnung wird die Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teiles II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), ABl. Nr. L 076 vom 23.03.1992 S. 21, in der Fassung der Richtlinie 98/20/EG zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG, ABl. Nr. L 107 vom 7.4.1998 S. 4, und der Verordnung (EG) Nr. 991/2001 der Kommission vom 21. Mai 2001 zur Änderung des Anhangs der Richtlinie 92/14/EWG, ABl. Nr. L 138 vom 22.5.2001 S. 12, umgesetzt.

Gorbach