

Forslag til Rådets direktiv om begrænsning af nitrogenoxidemissionerne (NO_x) fra civile subsoniske jetfly

(98/C 108/04)

KOM(97) 629 endelig udg. — 97/0349(SYN)

(Forelagt af Kommissionen den 22. januar 1998)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

efter proceduren i traktatens artikel 189 C og i samarbejde med Europa-Parlamentet, og

ud fra følgende betragtninger:

Kommissionens meddelelse »Den europæiske flyindustri — de vigtigste aspekter og forslag til fælles foranstaltninger«⁽¹⁾, som er blevet godkendt af Rådet, viser klart, at der er behov for at løse de miljøproblemer, der begrænser luftfartsindustriens fremtidige vækst;

Kommissionens meddelelse »Grønbog om transportens indvirkning på miljøet — en fællesskabsstrategi for »bæredygtig mobilitet«⁽²⁾ fremhæver de voksende betænkeligheder ved nitrogenoxid (NO_x)-emissioner i store højder, og Kommissionens meddelelse »Den fælles transportpolitik fremtidige udvikling — en omfattende fællesskabsstrategi for »bæredygtig mobilitet«⁽³⁾ viser klart, at der er behov for gradvis at indføre strengere standarder for gasemissioner i de forskellige transportsektorer, og mere specielt er strengere standarder for flyvemaskiners NO_x-emissioner medtaget i handlingsprogrammet;

anvendelsen af emissionsstandarder for civile subsoniske jetfly har betydelige følger for luftfarten, især hvis disse standarder indebærer restriktioner for, hvilke flytyper luftfartsselskaberne må benytte, og hvis de fremmer investering i de nyeste og mindst forurenende flytyper;

De Europæiske Fællesskabers program for politik og handling i forbindelse med miljøet og bæredygtig udvikling⁽⁴⁾ viser klart, at luftforureningsproblemet er stort, og ikke mindst, at der er behov for at beskytte atmosfæren;

NO_x som udstødes af flyvemaskiner i den øvre troposfære, medvirker til ozondannelsen, og ozon i den øvre troposfære bidrager til drivhuseffekten; forskningen med henblik på at give en kvantitativ bestemmelse og en mere nøjagtig beskrivelse af virkningen af flyvemaskiners NO_x-emissioner på stratosfærisk ozon og klima fortsætter;

lufttrafikken forventes at blive fordoblet inden 2010, og NO_x-emissionerne vil blive forøget tilsvarende, hvis ikke der indføres strengere kontrol;

de fleste moderne flyvemotorer kan allerede nu udvise betydelige forbedringer, når det gælder NO_x-emissioner;

medens yderligere videnskabelige data om virkningerne af flyvemaskiners NO_x-emissioner afventes, bør forsigtighed være reglen, og disse emissioners vækst bør derfor begrænses ved indførelse af standarder, som svarer til den nye teknologiske muligheder, men ikke medfører urimelige omkostninger;

i november 1993 ændrede organisationen for international civil luftfart (ICAO) sin standard for gasemissioner fra civile fly i bind II, del III, kapitel 2, i bilag 16 til konventionen om international civil luftfart, anden udgave (juli 1993), så det fastsatte niveau for NO_x blev formindsket med 20 %; der er med denne formindskelse hverken taget hensyn til trafikens forventede vækst eller til de nuværende tekniske muligheder;

på grundlag af de foreliggende videnskabelige og tekniske oplysninger anbefalede ICAO's udvalg for miljøbeskyttelse i forbindelse med luftfarten på sit tredje møde (CAEP/3) i december 1995, at NO_x-emissionsstandarderne blev strammet med yderligere 16 % for at skabe tilstrækkelig miljøbeskyttelse på baggrund af den voksende lufttrafik;

⁽¹⁾ KOM(92) 164 endelig udg. af 29. april 1992.

⁽²⁾ KOM(92) 46 endelig udg. af 20. februar 1992.

⁽³⁾ KOM(92) 494 endelig udg. af 2. december 1992.

⁽⁴⁾ EFT C 138 af 17.5.1993, s. 5.

da der intet er sket på internationalt plan, vil det være både hensigtsmæssigt og berettiget, at Fællesskabet træffer foranstaltninger for at formindske NO_x-emissionerne svarende til dem, der anbefales af CAEP/3, når blot disse foranstaltninger ikke lægger unødvendige hindringer i vejen for den internationale handel; der bør derfor indføres strengere emissionsstandarder i Fællesskabet ved hjælp af et nyregistreringsforbud, som ikke berører luftfartsselskaber med hjemsted i tredjelande —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formålet med dette direktiv er at indføre regler, som skal begrænse den fremtidige registrering i medlemsstaterne af bestemte civile subsoniske jettfly for at formindske den samlede emission af nitrogenoxid (NO_x).

Artikel 2

Medlemsstaterne sikrer, at civile subsoniske jettfly, som er udstyret med motorer, hvis type eller modelnummer godtgør, at den første produktionsmodel er fremstillet efter den 31. december 1999, eller at de enkelte motorers fremstillingstidspunkt ligger efter den 31. december 2007, ikke optages i deres registre, medmindre motorerne er af en type, hvis NO_x-emissioner, målt og beregnet efter procedurerne i bind II, del III, kapitel 2, i bilag 16 til konventionen om international civil luftfart, anden udgave (juli 1993), ikke ligger over et fastsat niveau, som bestemmes efter den formel, der er anført i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 3

Senest fire år efter gennemførelsen af dette direktiv forelægger Kommissionen Rådet en rapport om resultaterne af de undersøgelser, som nu er i gang, og en vurdering af de fremskridt, der er sket med hensyn til flyvemaskiners NO_x-emissioner.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør inden den 30. juni 1999 de nødvendige bestemmelser for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom. De anvender de pågældende bestemmelser fra den 31. december 1999.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 5

Medlemsstaterne indfører en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner anvendes. De pågældende sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de pågældende bestemmelser senest på den dato, som er angivet i artikel 4, og meddeler eventuelle senere ændringer snarest muligt.

Artikel 6

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 7

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

BILAG

Formel til bestemmelse af det i artikel 2 omhandlede niveau.

1. For motorer med en maksimal nominel reaktionseffekt på over 89,0 kN

$$D_p/F_{00} = 19 + 1,6 \pi_{00}$$

2. For motorer med en maksimal nominel reaktionseffekt på over 26,7 kN, men højst 89,0 kN

$$D_p/F_{00} = 37,572 + 1,6 \pi_{00} - 0,2087 F_{00}$$

hvor D_p er massen af eventuelle forurenende gasarter, som udstødes under referenceemissionscyklussen ved start og landing

hvor F_{00} er mærkeeffekten

hvor π_{00} er referencetrykforholdet.

Disse symboler er defineret i bind II, del I, kapitel 1, i bilag 16 til konventionen om international civil luftfart, anden udgave (juli 1993).
