

**Ehdotus neuvoston direktiiviksi siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien
suihkukoneiden typen oksidien päästöjen rajoittamisesta**

(98/C 108/04)

KOM(97) 629 lopull. — 97/0349 (SYN)

(Komission esittämä 22 päivänä tammikuuta 1998)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 84 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

toimii yhdessä Euroopan parlamentin kanssa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen,

sekä katsoo, että

neuvoston hyväksymässä komission tiedonannossa Euroopan ilma-alusteollisuus: ensimmäinen arviointi ja mahdolliset yhteisön toimenpiteet⁽¹⁾ osoitetaan selvästi tarve ratkaista ympäristöongelmat, jotka rajoittavat ilmailuteollisuuden kasvua tulevaisuudessa,

komission tiedonannossa Vihreä kirja liikenteen vaikutuksesta ympäristöön: yhteisön strategia ”kestävää liikkuvuutta” varten⁽²⁾ korostetaan kasvavaa huolta typen oksidien (NO_x) päästöistä suurissa korkeuksissa, ja komission tiedonannossa Yhteisen liikennepolitiikan kehittämisen tulevaisuus: maailmanlaajuinen lähestymistapa yhteisön kestävän kehityksen puitejärjestelmän rakentamiseen⁽³⁾ ilmaistaan selvästi tarve asettaa asteittain tiukenevia standardeja eri liikennealojen kaasupäästöille, ja sen toimintaohjelmassa on erityisesti entistä tiukemmat NO_x-päästöstandardit lentokoneille,

päästöstandardien soveltaminen siviilikäytössä oleviin ääntä hitaampiin suihkukoneisiin vaikuttaa huomattavasti lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen erityisesti silloin, kun näillä standardeilla rajoitetaan lentokonetyyppejä, joita lentoyhtiöt voivat käyttää, ja kannustetaan sijoittamaan uusimpiin ja vähiten saastuttaviin saatavilla oleviin lentokoneisiin,

Euroopan yhteisöjen yhteisöjen ympäristöön ja kestäväan kehitykseen liittyvää politiikkaa ja toimintaa koskevassa ohjelmassa ”kohti kestäväää kehitystä”⁽⁴⁾ osoitetaan selvästi ilman pilaantumisongelman tärkeys ja erityisesti tarve toteuttaa toimia ilmakehän suojelemiseksi,

ilma-alusten troposfääriin yläosassa aiheuttamat NO_x-päästöt vaikuttavat otsonin muodostumiseen, ja ylempää troposfäärissä oleva otsoni lisää osaltaan kasvihuoneilmiötä; tutkimustyöllä pyritään edelleen ilmaisemaan määrällisesti ja kuvaamaan täsmällisemmin lentokoneiden NO_x-päästöjen vaikutusta stratosfäärissä olevaan otsoniin ja ilmastoon,

ilmaliikenteen on ennustettu kaksinkertaistuvan vuoteen 2010 mennessä, ja ilman tiukempaa valvontaa NO_x-päästöt lisääntyvät vastaavasti,

useimmissa nykyaikaisissa lentokoneiden moottoreissa voidaan jo nyt saavuttaa huomattavia NO_x-päästöjen parannuksia,

ennalta varautumisen periaate edellyttää, että lentokoneiden NO_x-päästöjen vaikutuksia koskevia tieteellisiä lisätietoja odotettaessa näiden päästöjen lisääntymisnopeutta olisi vähennettävä ottamalla käyttöön standardeja, jotka ovat johdonmukaisia uusien teknologioiden suorituskyvyn kanssa aiheuttamatta ylenmääräisiä kuluja,

kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) muutti marraskuussa 1993 siviililentokoneiden kaasupäästöihin sovellettavaa standardiaan, joka sisältyy kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (toinen painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevaan II niteen III osan 2 lukuun, lisäämällä siihen 20 prosentin vähennyksen NO_x-päästöjen määrättyyn tasoon; tässä vähennyksessä ei oteta huomioon ennustettua liikenteen kasvua eikä teknisiä mahdollisuuksia,

ICAO:n ilmailun ympäristönsuojelukomitea joulukuussa 1995 pitämässään kolmannessa kokouksessa (CAEP/3) suositteli käytettävissä olevan tieteellisen ja teknisen tiedon perusteella NO_x-päästöstandardin tiukentamista edelleen 16 prosentilla, jotta ympäristöä voitaisiin suojella riittävästi ilmailuliikenteen lisääntyessä, ja

⁽¹⁾ KOM(92) 164 lopullinen, 29.4.1992.

⁽²⁾ KOM(92) 46 lopullinen, 20.2.1992.

⁽³⁾ KOM(92) 494 lopullinen, 2.12.1992.

⁽⁴⁾ EYVL C 138, 17.5.1993, s. 5.

kansainvälisten toimien puuttuessa yhteisön on aiheellista ja perusteltua ottaa käyttöön toimenpiteitä NO_x-päästöjen vähentämiseksi yhdenmukaisesti CAEP/3:n suositusten kanssa, siinä määrin kuin nämä toimenpiteet eivät aiheuta tarpeettomia esteitä kansainväliselle kaupalle; tämän vuoksi yhteisössä olisi otettava käyttöön tiukemmat päästöstandardit rekisteröintikiellolla, joka ei vaikuta kolmansiin maihin sijoittautuneisiin lentoyhtiöihin,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tämän direktiivin tarkoitus on antaa säännöt tiettyjen siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden tulevan rekisteröinnin rajoittamiseksi jäsenvaltioissa tyyppien oksidien (NO_x) kokonaispäästöjen vähentämiseksi.

2 artikla

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että siviilikäytössä olevia ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita, joiden moottorin tyyppin tai ensimmäisen yksittäisen tuotantomallin valmistuspäivä on 31 päivän joulukuuta 1999 jälkeen tai joiden moottorin valmistuspäivä on 31 päivän joulukuuta 2007 jälkeen, ei kirjata niiden rekisteriin, elleivät moottorit ole sellaisia, että niiden NO_x-päästöt eivät ylitä määriteltyä säädettyä tasoa, joka on mitattu ja laskettu kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (toinen painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan II niteen III osan 2 luvun menettelyjen mukaisesti.

3 artikla

Komissio antaa viimeistään neljän vuoden kuluttua tämän direktiivin täytäntöönpanosta neuvostolle kertomuksen nykyisin käynnissä olevien tutkimusten tuloksista ja arviosta lentokoneiden NO_x-päästöjen kehityksestä.

4 artikla

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät säännökset ennen 30 päivää kesäkuuta 1999. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä. Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä 31 päivästä joulukuuta 1999.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niitä virallisesti julkaistaessa niihin on liitettävä viittaus tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

5 artikla

Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, jota sovelletaan tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen, ja toteutettava seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikki tarvittavat toimenpiteet. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, suhteutettuja ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava nämä säännökset komissiolle viimeistään 4 artiklassa tarkoitettuna päivänä ja kaikki niiden muutokset mahdollisimman pian.

6 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

7 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

LIITE

Kaavat 2 artiklassa tarkoitettujen säädettyjen tasojen määrittämiseksi

1. Moottorit, joiden suurin sallittu työntövoima on suurempi kuin 89,0 kN:

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

2. Moottorit, joiden suurin sallittu työntövoima on suurempi kuin 26,7 kN mutta enintään 89,0 kN:

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

D_p on minkä tahansa ilmaan päässeeseen kaasumaiseen pilaantumista aiheuttavan aineen massa laskeutumis- ja lentoonlähetyksen viitepäästöissä,

F_{00} on nimellisteho ja

π_{00} on vertailupainesuhde.

Mainitut symbolit määritellään kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (toinen painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan II niteen I kosan 1 luvussa.
