



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.12.2000
KOM(2000) 821 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

**Fællesskabets målsætninger i forbindelse med det 33. møde i Organisationen for
International Civil Luftfart (ICAO) og ICAO-rådets beslutninger om miljøbeskyttelse
forud for dette møde**

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

Fællesskabets målsætninger i forbindelse med det 33. møde i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og ICAO-rådets beslutninger om miljøbeskyttelse forud for dette møde

1. INDLEDNING

1. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) har et afgørende ansvar for udarbejdelse af standarder og procedurer for luftfartøjer, der benyttes i international luftfart. Udvalget for Miljøbeskyttelse inden for Luftfart (CAEP) skal rådgive ICAO-rådet i forbindelse med ændring og udarbejdelse af ICAO-standarder, der anbefales på miljøområdet.
2. Kommissionen har allerede givet udtryk for, at den foretrækker internationale løsninger, der vedtages i ICAO, når det gælder om at formindske luftfartens miljøpåvirkninger. I sin meddelelse om lufttransport og miljø - frem mod en bæredygtig udvikling ("meddelelsen") fremhævede Kommissionen, at det er vigtigt at bringe CAEP's nuværende arbejdsprogram for luftfart og miljø til en tilfredsstillende afslutning ved at træffe beslutninger i ICAO-rådet og på ICAO's 33. møde i september 2001 og således skabe grundlag for, at en forværring af situationen kan undgås på kortere sigt, at miljøsituationen kan forbedres på længere sigt, og at udviklingstendenser, der ikke er holdbare, hvis man blot lader stå til, kan modvirkes. Ministerrådet (transportministrene) og Europa-Parlamentet har givet deres tilslutning til denne holdning, som den fremgår af Kommissionens meddelelse om lufttransport og miljø, der blev forelagt i december 1991¹

Inden for sit kompetenceområde arbejder Fællesskabet især med at opstille nye støjbegrænsende standarder, at udarbejde overgangsregler for afvikling af de mest støjende kapitel 3-fly, at finde muligheder for at formindske en række gasemissioner og opstille retningslinjer for indførelse af markedsbaserede foranstaltninger, herunder afgifter eller foranstaltninger med lignende virkning, der skal formindske den internationale luftfarts emissioner. Kommissionens meddelelse af 3. marts 2000 om beskatning af motorbrændstof til fly drøftes for tiden i Rådet og Europa-Parlamentet²
3. I januar 2001 skal CAEP/5-mødet vedtage henstillinger til ICAO-rådet om nye miljøregler og miljøstandarder. I april 2001 vil ICAO afholde et internationalt kollokvium, hvor stater, der ikke er direkte involveret i CAEP-processen, skal gøres bekendt med problemerne. Bagefter vil ICAO-rådet træffe beslutning om standarder og forslag til supplerende resolutioner, der skal behandles på mødet. Processen afsluttes med de beslutninger, der træffes på det 33. møde i september/oktober 2001.

¹ KOM(1999) 640 endelig udg. af 1. december 1999.

Rådets konklusioner af 28.3.2000. P.E 230768 endelig udg. A5-0187/2000 om beskatning af motorbrændstof til fly, se også KOM(2000) 110 endelig af 2. marts 2000.

² KOM(2000) 110 endelig.

4. Formålet med denne meddelelse er at fastlægge Fællesskabets målsætninger i forbindelse med det 33. møde i ICAO og med ICAO-rådets vedtagelser forud for mødet. Fællesskabets målsætninger i meddelelsen tager hensyn til Kommissionens og Fællesskabets allerede vedtagne politik, således som den fremgår af Kommissionens meddelelser, Rådets konklusioner og Europa-Parlamentets erklæringer. På baggrund af denne meddelelse ser Kommissionen frem til at få klare retningslinjer fra Rådet med hensyn til, hvilken holdning Fællesskabet skal indtage i alle faser af den igangværende ICAO-proces.

2. FÆLLESSKABETS MÅLSÆTNINGER

Flystøj

5. Fællesskabets mål på kort sigt er at undgå en forøgelse af støjvirkningen, dvs. det antal mennesker, der udsættes for flystøj, når kapitel 2-afviklingen er færdig i 2002. CAEP's undersøgelse af miljøfordelene i forbindelse med de forskellige afviklingsmodeller, som er blevet udarbejdet af MAGENTA (Model for Assessing Global Exposure to the Noise of Transport Aircraft)³ viser klart, at der skal gøres en indsats i Europa, og at der er betydelige regionale forskelle mellem de store lufthavne i Europa, Nordamerika, de asiatiske lande og Stillehavslændene. Mens et "status quo-scenario" (dvs. enighed i ICAO om hverken at vedtage en ny støjstandard eller en overgangsstrategi) for Nordamerikas vedkommende vil føre til en betydelig formindskelse af støjplagen inden 2020, efterhånden som den forholdsvis gamle luftflåde afløses ved naturlig udskiftning, gør det samme sig ikke gældende for Europas vedkommende, da luftflåden gennemgående er langt yngre. Europa kan følgelig forvente en langt mindre forbedring ved den normale fornyelse af flåden og har derfor brug for yderligere foranstaltninger, således som Fællesskabet hele tiden har hævdet. Desuden kan luftfarten ifølge de fleste prognoser forvente en større vækst i Europa end i Nordamerika. Behovet for regional fleksibilitet er for nylig blevet accepteret på et møde i CAEP/5-styrelsesgruppen.
6. Fællesskabets mål på kort sigt kan bedst nås ved hjælp af bestemmelser, som begrænser anvendelsen af de mindst støjefektive fly, der opfylder den nuværende kapitel 3-standard. For Kommissionen vil det derfor være et vigtigt led i en samlet aftale om en ny støjstandard, at det 33. møde vedtager en overgangsstrategi. Det betragter Fællesskabet som et hovedpunkt. Det er naturligvis ikke meningen med grænseværdierne for driftsforbud, som bygger på de mest støjende fly, at de skal påvirke den fremtidige konstruktion af fly. Kommissionen går derfor ind for, at der indføres en adskillelse mellem støjterskelen for overgangsforanstaltninger, heriblandt driftsforbud, og støjterskelen i forbindelse med en ny konstruktionsstandard. Der kunne overvejes en gradvis afvikling til dette formål.
7. Hvad de første overgangsbestemmelser anvendelsesområde angår, mener Kommissionen, at de skal gælde for regioner med særlige flystøjproblemer. Kommissionen foreslår derfor, at følgende supplerende foranstaltninger overvejes,

³ MAGENTA beregner det antal mennesker, der omkring verdens jetlufthavne udsættes for betydelig flystøj i forbindelse med et givet certificerings- og afviklingsscenario. Som MAGENTA DNL (dvs. den årlige gennemsnitlige lydstyrke om dagen og om natten) benyttes 55 dB og 65 dB.

når begrænsningerne for anvendelse af de mest støjende fly skal træde i kraft på fællesskabsplan.

- Bestemmelser, som sikrer flyene en minimal levetid, for at holde luftfartsselskabernes økonomiske omkostninger under kontrol.
- Vurdering af behovet for at anvende bestemmelsen om driftsforbud i Rådets forordning 925/1999/EF) om omcertificerede fly fra den 1. april 2002.

Denne forordning var uødvendig på sit vedtagelsestidspunkt på grund af den manglende udvikling i ICAO. Det er klart, at behovet for at videreføre denne forordning skal tages op, når ICAO på sit 33. møde vedtager bestemmelser, der med tiden vil indebære større miljøfordele end forordningen.⁴

- En undtagelsesordning for fly, som er indregistreret i udviklingslande og ikke opfylder standarderne, når sådanne undtagelser er berettigede.

Dette er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets betænkning om Kommissionens meddelelse om lufttransport og miljø⁵. For ikke at bringe en afviklings miljøfordele i fare bør sådanne undtagelser underkastes bestemte betingelser. Desuden bør kriterierne for, hvordan de kvalificerede lande og fly skal bestemmes, fastlægges omhyggeligt for at give udviklingslandene mulighed for at undgå økonomiske vanskeligheder uden at fordreje konkurrencen med luftfartsselskaber fra de udviklede lande. I denne forbindelse er det vigtigt omhyggeligt at forhindre, at der opstår problemer med "bekvemmelighedsflag". De forskellige muligheder for at give udviklingslandene undtagelser undersøges nu af Kommissionen for at skabe et solidt grundlag for fremtidige beslutninger herom.

8. Fællesskabets langsigtede mål, når det gælder flystøj, som er at tilpasse virkningerne af den forventede, langsigtede efterspørgselsvækst, vil bl.a. kræve en betydelig formindskelse af den støj, de enkelte flyvemaskiner frembringer. En ny støjstandard, som skal løse de langsigtede støjproblemer, kan kun virkeliggøre dette mål, hvis den omfatter klare retningslinjer for fremtidig flykonstruktion. Dens grænser bør opstilles sådan, at de fremmer mere udbredt brug af de seneste konstruktionsmetoder og det nyeste udstyr. Når man betragter de grundlæggende stramninger, der behandles i CAEP (se bilaget), er det oplagt, at en gradvis stramning på -8 dB eller - 11 dB ikke opfylder kravene til en virkelig langsigtet konstruktionsstandard. Da det især er de afledte versioner af de flyvemaskiner, der fremstilles nu, hvis miljøvenlighed den vil påvirke, eller da den vil komme til at udgøre et referencepunkt for ændring eller omcertificering af fly, hvis økonomiske levetid endnu ikke kan anses for afsluttet, må en stramning på -8 dB til -11 dB nødvendigvis betragtes som en de facto produktionsstandard.

⁴ Forordning 925/99/EF opstiller også miljømålsætninger for andet end støj.

⁵ "...Fællesskabet bør støtte og styrke ICAO-processen med sigte på ændring af støjbegrænsningsnormerne med henblik på i så høj grad som muligt at opfylde det tæt befolkede, industrialiserede EU's særlige behov og tage hensyn til de behov, tredjelandsluftfartsselskaber fra udviklingslande, der beflyver EU, har."

9. Ved eventuel indførelse af en produktionsstandard på grundlag af en forholdsvis beskeden stramning vil en række af de nuværende kapitel 3-fly kunne omcertificeres med eller uden ændringer. Kommissionen mener derfor, at ICAO, når den vedtager en ny standard, bør opstille utvetydige tekniske retningslinjer for omcertificering for at bevare certificeringsprocessens integritet og skabe tillid til støjcertifikatet, og den hilser ICAO's tilsagn om at opnå dette velkommen.
10. For at de langsigtede støjformindskelsesmål kan tilpasses, er det desuden Kommissionens opfattelse at ICAO's vedtagelse af en ny produktionsstandard bør ledsages af et fast, pålideligt tilsagn om at tage hensyn til den nuværende teknologiske udvikling og gennemførlighed og opstille parametre for en virkelig konstruktionsstandard på grundlag af en revideret certificeringsordning, der nøje afspejler moderne flyvemaskiners driftspræstation.
11. Fællesskabets langsigtede mål kræver utvetydig sikkerhed for et tilsagn fra ICAO om fremtidige støjrestriktioner, der på mellemlang og lang sigt indebærer tilstrækkelig støjformindskelse. Bestemmende herfor er
 - den nye standards kvalitet, idet den bør være en tilskyndelse til at give de fly, der fremstilles på nuværende tidspunkt, større miljøvenlighed og undgå forværring af støjsituationen i Europa, forstået som mennesker, der udsættes for flystøj. Med den nuværende tekniske udvikling ligger det mulige spillerum mellem -7,9 dB (en enkelt flytype) og -25 dB, mens ca. 95% af den nuværende produktion vil kunne opfylde en standard på -11 og ca. 75% et krav om -14 dB.
 - indførelse af en ordning for regelmæssig revision af produktionsstandarden. En sådan gradvis stramning er særlig vigtig, hvis der til at begynde med kun sker en beskeden stramning af støjreguleringen (-8 dB eller -11 dB).
 - et bindende tilsagn fra ICAO om på det 34. møde at opstille en ny langsigtet konstruktionsstandard, der kan fremme den teknologiske udvikling og skal bygge på en revideret certificeringsordning, som i højere grad afspejler den støj, moderne fly frembringer under driften.
 - at de regler, der over et længere tidsrum skal bane vejen frem, er forudsigelige og juridisk holdbare.
 - yderligere vejledning til ICAO's kontraherende stater, når det gælder andre parametre for indsats mod flystøj (en flersidig fremgangsmåde).

Gasemissioner

12. Emissionerne af kuldioxid og vanddamp er direkte forbundet med brændstofforbruget, og der er et direkte markedspres for at formindske dem. Denne forbindelse foreligger ikke for andre gasemissioners vedkommende. Det er vigtigt at sikre, at sammenhængen mellem bedre brændstofudnyttelse og formindskelse af andre gasemissioner og af støj forstås fuldt ud, og at der tages tilstrækkeligt hensyn til den ved fastsættelse af regler. Især NO_x kan volde problemer i LTO-cyklopen og nær jordoverfladen på grund af uheldig påvirkning af den lokale luftkvalitet, og i marchhøjde, hvor den medvirker til den dannelse af ozon - som er en vigtig drivhusgas (der dog ikke er omfattet af Kyoto-protokollen). Med hensyn til partikel- og aerosolemission fra flymotorer skal yderligere forskning skabe grundlaget for en

videnskabelig vurdering af deres påvirkning af klimaet ved dannelse af kondensstriber og cirrusskyer.

13. Fællesskabets mål bliver at sikre bestemmelser, der giver mulighed for snarest at indføre strenge standarder for alle emissioner, også dem, der ikke omfattes af Kyoto-protokollen. Det kan på kort sigt opnås ved at indføre meningsfulde parametre, hvorefter motorudviklingen følges og kontrolleres, så NOx- og andre gasemissioner ikke forøges, men snarere formindskes i alle flyvningens faser. Det er vigtigt, at dette prioriteres i arbejdsprogrammet for CAEP/6, og at de relevante arbejdsgrupper tilskyndes til at foreslå strengere certificeringsstandarder for nye motorer, så der kan træffes beslutning herom i 2004. På kort sigt bør følgerne af at tillade fortsat fremstilling af motorer, der ikke opfylder CAEP/4 NOx-standarden, vurderes med henblik på som midlertidig løsning at indføre et produktionsforbud, således som Fællesskabet bad om allerede på ICAO's 32. møde. Fællesskabet kan også overveje et "nyregistreringsforbud", så alle nye flyvemaskiner, der indgår i EU's luftflåde, skal opfylde de højeste standarder i bilag 16. Med hensyn til de emissioner, der omfattes af Kyoto-protokollen, betragter Fællesskabet det som sit mål at stille krav om, at den internationale luftfarts forøgelse af disse emissioner begrænses snarest muligt.

Større økonomisk tilskyndelse til større miljøvenlighed

14. De økonomiske (markedsbetingede) tilskyndelser til at få industrien til at begrænse flyemissionerne på en omkostningseffektiv måde kan omfatte skatter og afgifter, handel med emissionskvoter og frivillige aftaler. Der kan opkræves afgifter af brændstof eller af emissioner, og de kan opkræves af brændstofleverandørerne eller lægges til de overflyvningsafgifter, der allerede opkræves til andre formål. Med en indkomstneutral afgift i forbindelse med flyeffektivitet ville man undgå de juridiske problemer, der knytter sig til en brændstofafgift, og den kunne desuden administreres sammen med de nuværende overflyvningsafgifter, så der opnås et indkomstneutralt resultat. Et alternativ ville være at indføre en emissionsafgift ved overflyvning og benytte indtægterne til afhjælpning af emissionernes miljøpåvirkning. Handel med emissionskvoter kan også stille luftfarten til regnskab for sine emissioner på længere sigt, forudsat overholdelsen af dem er tilstrækkelig streng.
15. Umiddelbare foranstaltninger for at begrænse forøgelsen af drivhusgasemissioner kan træffes frivilligt, men er ikke i sig selv nok til at opfylde en ambitiøs målsætning for emissionsformindskelse. De skal benyttes sammen med andre ordninger som handel med emissionskvoter.
16. Den strategi, Fællesskabet har lagt for at inddrage miljø og bæredygtig udvikling i transportpolitikken, og som blev godkendt på det europæiske råds møde i Helsingfors i december 1999, fremhæver økonomiske tilskyndelser som en af de metoder, hvormed luftfartens miljøpåvirkninger kan behandles. Den lægger vægt på indførelse af økonomiske tilskyndelser, der bl.a. tager hensyn til behovet for at undgå konkurrenceforvridninger, til afsidesliggende lokaliteters behov og til det ønskværdige i luftfartens medvirken ved hjælp af frivillige aftaler.
17. Meddelelsen om lufttransport og miljø foreslog, at der blev indført økonomiske og lovgivningsmæssige tilskyndelser, der skulle fremme brugen af den nyeste teknologi og opmuntre til miljøvenlig drift. Samtidig med at Kommissionens principielle standpunkt, nemlig at flybrændstof skal behandles på samme vilkår som brændstof i andre erhverv, bliver fastholdt, anbefales det at udvikle nye økonomiske virkemidler

som f.eks. handel med emissionskvoter, og der argumenteres for, at miljøomkostninger skal inddrages i afgiftsordningerne. Disse tanker blev velvilligt modtaget af Rådet den 28. marts 2000, og Kommissionen blev opfordret til at fortsætte sit arbejde på dette område. Også Europa-Parlamentet hilste det foreslåede arbejdsprogram velkommen. Parlamentet tilføjede, at det, da der ikke fandtes nogen international aftale om beskatning af petroleum, ville foreslå en afgift for hele Fællesskabet på grundlag af det princip, at forureneren betaler, for at sikre loyal konkurrence mellem de forskellige transportformer. Det foreslog endvidere, at indtægterne skulle investeres i formindskelse af de miljøskader, som luftfarten forårsagede.

18. Rådet har også behandlet en meddelelse fra Kommissionen om beskatning af motorbrændstof til fly, KOM(2000) 110 endelig udg. Kommissionens forslag om, at medlemsstaterne i nøje samarbejde med Kommissionen skulle forstærke deres bestræbelser i ICAO for at få indført beskatning af flybrændstof og lignende foranstaltninger med tilsvarende virkning, vandt bred tilslutning. Dette initiativ skulle afsluttes med, at Rådet på Kommissionens forslag vedtog et direktiv om omlægning af beskatningen af energiprodukter⁶.
19. Den 22. juni 2000 bød miljøministrene på deres møde i Rådet Kommissionens meddelelse om EU's politikker og foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne: Mod et europæisk klimaændringsprogram (EKP)⁷ velkommen som et nyttigt skridt mod fastlæggelse og udvikling af de forhold, som yderligere var nødvendige for at gennemføre Kyoto-protokollen. De understregede behovet for, at nationale bestræbelser blev suppleret på fællesskabsplan og støttede undersøgelse af spørgsmålet om handel med emissionskvoter i Den Europæisk Union. Rådet henviste også til ICAO's ansvar i forbindelse med bunkerolie og opfordrede til en endelig aftale om de foranstaltninger, der skulle træffes inden 2001. På denne baggrund har Fællesskabet en klar interesse i at bane vejen for politiske initiativer med hensyn til økonomiske tilskyndelser/markedsbaserede virkemidler.
20. ICAO har allerede erkendt, at der er behov for en indsats. På sit 32. møde i oktober 1998 opfordrede ICAO gennem CAEP ICAO-rådet til at undersøge de politiske muligheder for at begrænse eller formindske den civile luftfarts emission af drivhusgasser. Det opfordrede til, at der blev taget hensyn til klimapanelets særlige rapport om luftfarten og atmosfæren, og til Kyoto-protokollens krav. Rådet blev bedt om at aflægge rapport til det 33. møde: Desuden blev CAEP i en særlig anmodning bedt om at rådgive med hensyn til afgifter i forbindelse med emissioner og til andre markedsbaserede foranstaltninger, så man kunne nå frem til en konklusion inden for det samme tidsrum.

⁶ KOM(97)30 endelig, 12.03.97. Dette forslag skal, hvis det vedtages, afløse Rådets direktiv 92/81/EØF, som fastsætter obligatorisk skattefritagelse for flybrændstof til erhvervsmæssig lufttransport. Forslaget giver mulighed for beskatning af national luftfart inden for Fællesskabet på grundlag af frivillige, bilaterale aftaler. En ensidig foranstaltning fra Fællesskabets side bør undgås for ikke at forvride konkurrencen til fordel for tredjelande og skabe socio-økonomiske virkninger.

⁷ KOM(2000) 88 - EU's politikker og foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne: Mod et europæisk klimaændringsprogram (EKP).

21. CAEP/5 har undersøgt en række forskellige løsninger. Resultatet, der blev forelagt for styrelsesgruppen i september 2000, viser, at en ordning for åben handel med emissionskvoter ud fra et luftfartssynspunkt under bestemte vilkår giver mulighed for det bedst mulige forhold mellem miljøvenlighed og økonomisk virkning/omkostningseffektivitet i erhvervet. Denne løsning kræver imidlertid en del yderligere arbejde, for at en række problemer (herunder spørgsmålet om fordeling af emissionskvoter) kan behandles, og dette arbejde skal udføres i nøje samarbejde med UNFCCC/COP. Af denne og andre grunde vil åben handel med emissionskvoter inden for luftfarten næppe være en realitet før umiddelbart før den første Kyoto-forpligtelsesperiode (2008-2012). CAEP/5-styrelsesgruppen har derfor påpeget behovet for andre foranstaltninger som skatter, afgifter og frivillige aftaler.
22. Fællesskabets første målsætning skal være at klarlægge og udarbejde yderligere retningslinjer for politiske initiativer i forbindelse med markedsbaserede foranstaltninger, der afspejler luftfartens miljøpåvirkning fuldt ud, herunder beskatning af flybrændstof eller andre foranstaltninger med tilsvarende virkning. Fællesskabet vil gennem ICAO/CAEP arbejde på at sikre dette og vil ikke mindst som svar på anmodningen fra ICAO's 32. møde i oktober 1998 om et forslag til retningslinjer for skatter, afgifter og andre markedsbaserede foranstaltninger søge at opstille retningslinjerne for miljøafgifter sådan, at miljøomkostningerne kan påvises og inddrages.
23. Den anden målsætning skal være at opnå en resolution, der fremmer de kontraherende staters, ikke mindst bilag I-staternes, indsats for at opfylde kravene i Kyoto-protokollens artikel 2, stk. 2, for at gøre det klart, at Fællesskabet og dets medlemsstater (som kontraherende parter) må træffe foranstaltninger for at opfylde deres forpligtelser i henhold til Kyoto-protokollen. Hertil kræves en strategi for formindskelse af emissioner ved kilden, forbedring af driftspraksis og indførelse af markedsbaserede foranstaltninger. I sit arbejde på at opfylde disse målsætninger bør Fællesskabet opmuntre og anerkende erhvervets egne indledningsvise foranstaltninger for at formindske emissionerne af drivhusgasser.
24. Det foreslås, at følgende skal indgå i ICAO's resolution(er) om Kyoto-processen, der kunne fungere som politisk retningslinje: Eventuel anvendelse i alle kontraherende ICAO-lande, men især bilag I-parter, behovet for, at bilag I-parterne indfører foranstaltninger for luftfarten i deres klimaændringsprogrammer både på kort sigt og i den første Kyoto-forpligtelsesperiode (dvs. før der kan indføres en ordning for handel med emissionskvoter) og direkte anerkendelse af, at erhvervet bør påskønnes for hurtigt at indføre foranstaltninger, måske i forbindelse med en ordning for handel med emissionskvoter på et senere stadium.
3. **FÆLLESSKABETS OG DETS MEDLEMSSTATERS HOLDNING PÅ ICAO'S 33. MØDE OG UNDER FORBEREDELSENE TIL DET**
25. På baggrund af det foregående foreslår Kommissionen, at Fællesskabet indtager følgende holdning under drøftelserne og forhandlingerne på ICAO's 33. møde og i forbindelse med ICAO-rådets beslutninger forud for det forhandlingerne føres med henblik på:
 - at få mødet til at vedtage en resolution om begrænset anvendelse af de mindst støjefфекtive fly i det nuværende kapitel 3 med tilstrækkelig regional

fleksibilitet til, at Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater kan forfølge de særlige mål for begrænsning af flystøj, de har sat sig, så en forværring af støjsituationen omkring lufthavnene, forstået som det antal mennesker, der udsættes for flystøj, undgås på kort sigt, ikke mindst når kapitel 2-afviklingen er afsluttet

- at få de kontraherende stater til at vedtage en ny støjbegrænsningsstandard for fly til afløsning for den nuværende kapitel 3-standard og lade den tage hensyn til miljøfordele, teknologisk gennemførlighed og økonomisk rimelighed
- at få ICAO-rådet til at forpligte sig til på længere sigt at ændre støjbegrænsningsstandarden med regelmæssige mellemrum, som kan variere i overensstemmelse med den tekniske udvikling, og således forhindre en forværring af støjsituationen, forstået som det antal mennesker, der udsættes for flystøj, på mellemlangt sigt
- at få ICAO til at forpligte sig til inden det 34. møde at opstille langsigtede mål for støjbegrænsning samt en fremtidig konstruktionsstandard, der kan opfylde disse mål, og således på længere sigt neutralisere og opveje den indflydelse, luftfartens vækst har på miljøet
- at få mødet til efter anmodning fra det 32. møde at vedtage en resolution, der yderligere uddyber de nuværende retningslinjer for anvendelse af økonomiske foranstaltninger som miljøafgifter, herunder beskatning eller andre foranstaltninger med tilsvarende virkning, og dermed fastslår, at miljøomkostningerne kan inddrages
- at få mødet til at vedtage en resolution, som gør det lettere for de kontraherende stater, ikke mindst Kyoto-protokollens bilag I-stater, at træffe foranstaltninger for at opfylde deres forpligtelser i henhold til protokollens artikel 2, stk. 2
- at få ICAO til at forpligte sig til yderligere at udvikle det videnskabelige grundlag for vurdering af luftfartens påvirkning af atmosfæren og samtidig intensivere sit arbejde på at udarbejde nye standarder for begrænsning af samtlige flyemissioner med henblik på CAEP/6.

26. Fællesskabets synspunkter skal fremføres af Kommissionen og, hvis det er nødvendigt, af formandskabet på Fællesskabets og dets medlemsstaters vegne.

Der skal foretages en samordning (enten på stedet eller eventuelt i Rådets organer i Bruxelles) for at sikre nøje samarbejde mellem Fællesskabet og dets medlemsstater og dermed samdrægtighed i Fællesskabets internationale repræsentation.

27. Mødets konklusioner vil blive omhyggeligt gennemgået på baggrund af Fællesskabets nuværende politik og de mål, som er opstillet i meddelelsen, ikke mindst set i forhold til Rådets forordning 925/1999(EF) og Fællesskabets forpligtelser i henhold til Kyoto-aftalen.

Bilag

Løsninger, som er under overvejelse efter beslutningen på CAEP's styrelsesgruppens møde den 26. september 2000

Den pågældende løsnings nummer	Gradvis stramning over for nuværende kapitel 3-grænser og anvendelsestidspunkt	
	Ny standard	Afvikling
- 8dB løsning		
2.1	- 8 dB i 2002	/
4.1	- 8 dB i 2002	- 8 dB i 2006
6.1	- 8 dB i 2002	- 5 dB i 2002, - 8 dB i 2006
5.1	- 8 dB i 2006	- 5 dB i 2006, - 8 dB i 2013
- 11 dB løsning		
2.2	- 11 dB i 2002	/
5.2	- 11 dB i 2006	- 5 dB i 2006, - 11 dB i 2013
- 14 dB løsning		
2.3	- 14 dB i 2002	/
5.3	- 14 dB i 2006	- 5 dB i 2006, - 14 dB i 2013

Note: Det blev vedtaget, at løsninger, som ikke længere er under overvejelse, kan behandles senere, hvis det bliver nødvendigt som følge af en vurdering af omcertificeringen eller på grund af særlige regionale forhold.