

Förslag till rådets direktiv om begränsning av utsläppen av kväveoxider från civila jetmotordrivna underljudsflygplan

(98/C 108/04)

KOM(97) 629 slutlig — 97/0349 (SYN)

(Framlagt av kommissionen den 22 januari 1998)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

i enlighet med det förfarande som anges i artikel 189c i fördraget i samarbete med Europaparlamentet, och med beaktande av följande:

Behovet av att lösa sådana miljöproblem som begränsar den framtida tillväxten i luftfartssektorn framgår tydligt av de meddelande från kommissionen som handlar om en första bedömning av den europeiska flygindustrin och om möjliga gemenskapsåtgärder<sup>(1)</sup>, ett meddelande som rådet har godkänt.

I kommissionens meddelande i form av en grönbok om transporterens miljökonsekvenser och om en gemenskapsstrategi för "hållbar rörlighet"<sup>(2)</sup> betonas den ökande medvetenheten om problemet med utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) på hög höjd. I kommissionens meddelande om den gemensamma transportpolitikens framtida utveckling och om en helhetssyn på nya gemenskapsregler för hållbar rörlighet<sup>(3)</sup> anges det tydligt att det finns behov av att fastställa gradvis skärpta standarder för gasutsläpp inom de olika transportsektorerna och mer specifikt ingår i meddelandets åtgärdsprogram strängare standarder för NO<sub>x</sub>-utsläpp från flygplan.

Vilka utsläppsstandarder för civila jetmotordrivna underljudsflygplan som tillämpas får avsevärda konsekvenser för marknaden för flygtrafiktjänster, särskilt när standarderna innebär begränsningar av vilka typer av flygplan som flygbolagen får använda och när de utgör ett incitament för investering i de senaste och minst förorenande flygplanen.

Av Europeiska gemenskapens åtgärdsprogram för miljön<sup>(4)</sup> och en hållbar utveckling kallat "Mot en hållbar utveckling" framgår tydligt vikten av luftföreningsproblemet och i synnerhet behovet av att vidta åtgärder för att skydda atmosfären.

Kväveoxider som släpps ut av flygplan i den övre troposfären medverkar till bildande av ozon. Ozon i den övre troposfären bidrar till drivhuseffekten. Forskning pågår i syfte att kvantifiera och mer noggrant beskriva effekterna av flygplanens NO<sub>x</sub>-utsläpp på det stratosfäriska ozonet och på klimatet.

Lufttrafiken förväntas fördubblas till år 2010. Om inte begränsningarna blir strängare kommer NO<sub>x</sub>-utsläppen att öka parallellt med trafikökningen.

Flertalet moderna flygplansmotorer kan redan uppnå avsevärda förbättringar när det gäller NO<sub>x</sub>-utsläppen.

I enlighet med försiktighetsprincipen bör ökningstakten för flygplanens NO<sub>x</sub>-utsläpp sänkas i avvaktan på ytterligare vetenskaplig information om effekterna av dessa utsläpp, och detta bör ske genom att man inför standarder som motsvarar de utsläpp som ny teknik klarar utan att orsaka alltför höga kostnader.

I november 1993 ändrade Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) sin standard avseende gasutsläpp från civila flygplan — volym II del III kapitel 2 av bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (juli 1993) — varigenom gränsvärdet för kväveoxider sänktes med 20 %. Denna sänkning tar ingen hänsyn vare sig till prognoser om trafikökning eller till tekniska prestanda.

I decemer 1995 rekommenderade det tredje mötet med ICAO:s kommitté för miljöskydd inom luftfarten (CAEP/3-mötet), på grundval av tillgänglig vetenskaplig och teknisk information, skärpning av standarden för NO<sub>x</sub>-utsläpp med ytterligare 16 % i syfte att åstadkomma fullgott skydd för miljön mot bakgrund av den ökande flygtrafiken.

<sup>(1)</sup> KOM(92) 164 slutlig, 29 april 1992.

<sup>(2)</sup> KOM(92) 46slutlig, 20 februari 1992.

<sup>(3)</sup> KOM(92) 494 slutlig, 2 december 1992.

<sup>(4)</sup> EGT C 138, 17.5.1993, s. 5.

I avsaknad av åtgärder på internationell nivå är det lämpligt och befogat att gemenskapen vidtar åtgärder för att minska NO<sub>x</sub>-utsläppen i enlighet med vad CAEP/3-mötet rekommenderade, såvida dessa åtgärder inte skapar några onödiga hinder för den internationella handeln. Skärpta utsläppsstandarder bör därför införas i gemenskapen i form av ett nyregistreringsförbud, som inte kommer att påverka de flygbolag som är baserade i tredje land.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Syftet med detta direktiv är att införa regler som begränsar nyregistrering i medlemsstaterna av vissa civila jetmotor drivna underljudsflygplan för att därigenom minska de totala utsläppen av kväveoxider.

#### Artikel 2

Medlemsstaterna skall se till att civila jetmotor drivna underljudsflygplan med motorer av en typ eller ett modellnummer för vilka tillverkningstidpunkten för den första enskilda produktionsmodellen är senare än den 31 december 1999, eller för vilka tillverkningstidpunkten för den enskilda motorn är senare än den 31 december 2007, inte förs upp i medlemsstaternas register, om inte dessa motorer är av en typ som har nivåer för utsläpp av kväveoxider (uppmätta och beräknade i enlighet med förfarandena i volym II del III kapitel 2 av bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (juli 1993) som underskrider ett gränsvärde som beräknas i enlighet med de formler som anges i bilagen till detta direktiv.

#### Artikel 3

Senast fyra år efter genomförandet av detta direktiv skall kommissionen lägga fram en rapport för rådet beträffande resultaten av de studier som för närvarande pågår samt en utvärdering av utvecklingen när det gäller NO<sub>x</sub>-utsläppen från flygplan.

#### Artikel 4

1. Medlemsstaterna skall före den 30 juni 1999 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De skall genast underrätta kommissionen om detta. De skall tillämpa dessa bestämmelser med verkan från och med den 31 december 1999.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### Artikel 5

Medlemsstaterna skall bestämma det sanktionssystem som är tillämpligt på överträdelser av nationella bestämmelser som har utfärdats med tillämpning av detta direktiv och skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa sanktioner tillämpas. De sålunda föreskrivna sanktionerna skall vara effektiva, stå i proportion till överträdelsen och vara avskräckande. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om de tillämpliga bestämmelserna senast det datum som anges i artikel 4, och de skall anmäla alla följande ändringar så snart det är möjligt.

#### Artikel 6

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

#### Artikel 7

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

*BILAGA*

Formler för att beräkna den i artikel 2 nämnda nivån:

1. För motorer med en maximal nominell dragkraft på över 89,0 kN

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

2. För motorer med en maximal nominell dragkraft på över 26,7 kN, men högst 89,0 kN

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

där  $D_p$  står för massan av ett gasformigt förorenande ämne som släpps ut under referenscykeln för utsläpp under start och landning (LTO-cykeln)

där  $F_{00}$  står för nominell dragkraft

där  $\pi_{00}$  står för referensvärdet för tryckförhållandet.

Symbolerna ovan definieras i volym II del I kapitel I av bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (juli 1993).

---