



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.4.2001
KOM(2001) 243 endelig

1999/0067 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringerne til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om nationale emissionslofter for visse forurenende stoffer

OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2

BEGRUNDELSE

Artikel 251, stk. 2, litra c), i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab er det fastsat, at Kommissionen afgiver udtalelse om de ændringer, som Europa-Parlamentet foreslår ved andenbehandlingen.

Kommissionen afgiver hermed sin udtalelse om de ni ændringsforslag, som Europa-Parlamentet vedtog.

1. BAGGRUND

Forelæggelse af forslaget for Rådet og Europa-Parlamentet 14. juli 1999
KOM(1999)125 endelig udg.) (i overensstemmelse med traktatens artikel 175, stk. 1)

Udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg 8. december 1999

Udtalelse fra Regionsudvalget 14. juni 2000

Udtalelse fra Europa-Parlamentet – førstebehandling 15. marts 2000

Vedtagelse af den fælles holdning 7. november 2000

Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet om den fælles holdning (SEC (2000)1936 endelig udg.) 10. november 2000

Udtalelse fra Europa-Parlamentet – andenbehandling 14. marts 2001

Under Europa-Parlamentets andenbehandling var sigtet at styrke den fælles holdning på en række områder. Det indførte mere ambitiøse nationale emissionslofter for svovldioxid, nitrogenoxider og flygtige organiske forbindelser samt frister for, hvornår de langsigtede miljømålsætninger bør være overholdt. Det ville ligeledes medregne emissioner fra international skibsfart og fra luftfartøjer, bortset fra start- og landingscyklus, i de nationale emissionslofter, og anmodede Kommissionen om at fremsætte forslag til fællesskabsdækkende økonomiske instrumenter, der skal sørge for at emissionslofterne overholdes.

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Kommissionens forslag til et direktiv om nationale emissionslofter (engelsk forkortelse NEC) fastsætter øvre grænser for hver medlemsstats samlede emissioner for fire forurenende stoffer, der er ansvarlige for forsurening, eutrofiering og ozon, men overlader det i stort omfang til medlemsstaterne at afgøre, hvilke foranstaltninger de vil træffe for at overholde dem. Disse forurenende stoffer transporteres i store mængder fra medlemsstat til medlemsstat. Emissionslofterne skal overholdes inden 2010.

Forslagets langsigtede målsætninger er, at der ikke sker nogen overskridelse af kritiske belastninger og niveauer for forsurening og eutrofiering og ingen overskridelse af WHO-retningslinjerne for ozon. Det er i øjeblikket ikke muligt at forelægge bevismateriale til at fastsætte frister for, hvornår disse målsætninger vil kunne overholdes. De emissionslofter, som Kommissionen foreslog, blev derfor udformet til at opfylde de foreløbige målsætninger

for forsuring, der allerede er nået til enighed om i Rådet og Parlamentet, og foreslog nye målsætninger for ozon på den mindst bekostelige måde for Fællesskabet som helhed. Medlemsstaterne ville ikke hver især generelt kunne opfylde målsætningerne på deres respektive områder alene ved national indsats.

3. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM DE ÆNDRINGSFORSLAG, SOM PARLAMENTET VEDTOG

Den 14. marts 2001 vedtog Parlamentet 9 ændringsforslag. Kommissionen har accepteret 1 ændringsforslag fuldt ud (ændringsforslag 2), 2 blev accepteret delvis eller i princippet (ændringsforslag 3 og 8). De resterende ændringsforslag kan ikke accepteres.

3.1 Ændringsforslag, som Kommissionen accepteret

Kommissionen er enig i, at emissioner fra skibsfart bidrager betydeligt til problemerne i Fællesskabet med forsuring, eutrofiering og ozon ved jorden, og at disse problemer skal løses. Emissioner fra fly, bortset fra start- og landingscyklus, menes ikke at bidrage i særlig høj grad, men der bør udføres yderligere undersøgelser heraf. Generelt tackles emissioner fra international skibsfart bedst gennem en indsats i Den Internationale Søfartsorganisation, og fra fly gennem en indsats i Den Internationale Civilluftfartsorganisation. Artikel 9 nævner allerede internationale bestemmelser vedrørende emissioner fra skibe og fly. Ændringsforslag 2 bringer betragtning 11 i tråd med denne artikel.

3.2 Ændringsforslag, hvis indhold Kommissionen kan acceptere i princippet

Ændring 3 drejer sig også om emissioner fra skibsfart. Det tilføjer en ny betragtning, der anfører betydningen af emissioner fra skibsfart og henviser til kravene i artikel 7, stk. 3, i direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. Kommissionen ville foretrække at følge ordlyden af artikel 7, stk. 3, så tæt som muligt. Med henblik herpå foreslog Kommissionen, medlemsstaterne og Norge sidste år med godt resultat IMO, at Nordsøen skulle erklæres svovlfattigt område. Kommissionen har desuden udarbejdet en fortegnelse over emissioner fra skibe i Middelhavet og Det Sorte Hav til anvendelse i EF og den bredere internationale Kommission. Inden da fandtes der kun fortegnelser for Østersøen og Nordsøen. Den har også færdiggjort en foreløbig undersøgelse af muligheden for fællesskabsindsats med henblik på at reducere emissioner fra skibsfart. Kommissionens tjenestegrene er nu i færd med at udføre yderligere teknisk arbejde vedrørende skibes emissioner til luften, herunder svovldioxid, nitrogenoxider og flygtige organiske forbindelser med henblik på at forelægge en rapport om den fremtidige strategi for Rådet og Parlamentet inden udgangen af 2001.

Ændringsforslag 8 vil kræve af Kommissionen, at den inden udgangen af 2001 fremsætter forslag til økonomiske instrumenter, der er udformet til at imødekomme målsætningerne for dette forslag. Kommissionen vil undersøge muligheden for at anvende økonomiske instrumenter, når den gennemgår direktivet i 2004 og 2008 i overensstemmelse med artikel 9. Kommissionen kan derfor acceptere princippet i dette ændringsforslag og delvis ved at erstatte Parlamentets ordlyd med "en eventuel anvendelse af økonomiske instrumenter".

3.3 Ændringsforslag Kommissionen ikke kan acceptere

Ændringsforslag 1, 6, 7 (2. del) og 10 vedrører direkte de nationale emissionslofter. Ændringsforslag 10 ville i bilag I genindsætte de emissionslofter, som Kommissionen oprindeligt foreslog for svovldioxid, nitrogenoxider og flygtige organiske forbindelser, hvor

disse er mere ambitiøse en Rådets fælles holdning. Den fælles holdning vil vælges for disse forurenende stoffer i de tilfælde, hvor den er mere ambitiøs end Kommissionens forslag. Den fælles holdning vil blive beholdt fuldt ud for ammoniak, selv hvor den er mindre ambitiøs end Kommissionens forslag.

De nationale emissionslofter, som Kommissionen oprindeligt foreslog, var udformet til at opfylde de foreløbige målsætninger, der skal imødekommes i 2010. Kommissionen er stadig forpligtet af disse målsætninger. Rådet har støttet dem på det kraftigste, men mener, at der er en række usikkerhedsmomenter, der afholder medlemsstaterne fra at enes om de lofter, Kommissionen har beregnet som juridisk bindende forpligtelser i øjeblikket. Rådets fælles holdning omfatter gennemgang i 2004 og 2008 med det sigte at indhente eventuelle manglende opfyldelse. Kommissionen kan acceptere, at kombinationen af Rådets fælles holdning og den fælles holdning vedrørende større forbrændingsanlæg er et betydeligt første skridt i retning af målsætningernes opfyldelse. Kommissionen kan derfor ikke acceptere ændringsforslag **10**.

Ændringsforslag **6** vil fjerne ordene "i hovedsagen" fra første afsnit af artikel 5 i den fælles holdning. Dette lyder "De nationale emissionslofter i bilag I tager sigte på i hovedsagen at opfylde" de foreløbige miljømålsætninger anført i artiklen. Ændringsforslag **1** fjerner "i hovedsagen" fra betragtning 11. Både emissionslofterne i den fælles holdning og de emissionslofter, Parlamentet vedtog ved andenbehandlingen, når ikke op på dem, der er blevet beregnet som nødvendige for at imødekomme miljømålsætningerne overalt i Fællesskabet. De vil imidlertid give et positivt bidrag til at opfylde dem, og udtrykket "i hovedsagen" er en god beskrivelse af det forventede resultat. Kommissionen accepterer derfor ikke ændringsforslag **1** og **6**.

Ændringsforslag **7** (anden del) fjerner kravet i artikel 9, stk. 1, til Kommissionen om at undersøge, i hvilket omfang yderligere emissionsreduktioner måtte blive nødvendige for at imødekomme de foreløbige miljømålsætninger, som fastsat i forslagets artikel 5, når den rapporterer til Parlamentet og Rådet i 2004 og 2008. Som ovenfor forklaret når hverken emissionslofterne i Rådets fælles holdning eller i den fælles holdning som ændret af Parlamentet ikke op på dem, der er nødvendige for at opfylde de foreløbige miljømålsætninger. Kommissionen kan derfor ikke acceptere ændringsforslaget. (Kommissionen erklærede under drøftelsen på plenarmødet den 13. marts, at den principielt kunne acceptere ændringsforslag 7, del 2, hvis ordlyden af en ny artikel, som ville blive indsat ved ændringsforslag 9, var tilfredsstillende. Parlamentet forkastede imidlertid ændringsforslag 9.)

Ændringsforslag **4** ville fastsætte frister for opfyldelse af de langsigtede målsætninger for ingen overskridelse af kritiske belastninger og niveauer for forsurening og eutrofiering og ingen overskridelse af WHO-retningslinjerne for ozon. Kommissionen er forpligtet til at imødekomme disse langsigtede målsætninger. Det er imidlertid umuligt med den nuværende viden at forudsige, hvornår de kan overholdes, hvordan og til hvilke omkostninger. Kommissionen kan derfor ikke acceptere ændringsforslaget.

Ændringsforslag 5 og 7 (første del) drejer sig igen om emissioner fra international skibsfart og fra luftfartøjer, bortset fra start- og landingscyklus. Som forklaret ovenfor er Kommissionen enig i, at emissioner fra skibsfart kræver yderligere indsats, og at emissioner fra luftfartøjer bør undersøges mere detaljeret. Kommissionen kan imidlertid ikke acceptere ændringsforslag 5 og 7 (første del), der ville medregne sådanne emissioner i de nationale emissionslofter. Det er for det første ikke klart, hvordan emissioner fra skibe og luftfartøjer, der er i fart mellem ikke medlemsstater, kan tilskrives medlemsstaterne. For det andet kan disse emissioner af

juridiske grunde ikke kontrolleres af medlemsstaterne. De må behandles og klares ved international indsats.

3.4 Genbehandlet forslag

I henhold til artikel 250, stk. 2, i EF-traktaten ændre Kommissionen sit forslag som anført ovenfor.