

**Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τον περιορισμό των εκπομπών οξειδίων του αζώτου από υποηχητικά αεριωθούμενα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας**

(98/C 108/04)

COM(97) 629 τελικό — 97/0349 (SYN)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 22 Ιανουαρίου 1998)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Ενεργώντας με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

Εκτιμώντας:

ότι η ανακοίνωση της Επιτροπής «Η ευρωπαϊκή αεροναυπηγική βιομηχανία: Πρώτες διαπιστώσεις και προτάσεις κοινοτικών ενεργειών»<sup>(1)</sup>, που έχει εγκριθεί από το Συμβούλιο, δείχνει καθαρά την ανάγκη επίλυσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που περιορίζουν τη μελλοντική ανάπτυξη της αεροναυπηγικής βιομηχανίας·

ότι, στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Πράσινο Βιβλίο σχετικά με τις επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον: μια κοινοτική στρατηγική για βιώσιμη κινητικότητα»<sup>(2)</sup>, τονίζεται η εντεινόμενη ανησυχία για τις εκπομπές των οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) σε μεγάλα ύψη και ότι η ανακοίνωση της Επιτροπής για τη «μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών: μια σφαιρική προσέγγιση της δημιουργίας κοινοτικού πλαισίου για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας»<sup>(3)</sup> τεκμηριώνει την ανάγκη καθορισμού προοδευτικά αυστηρότερων προτύπων για τις εκπομπές αερίων από τους διάφορους κλάδους των μεταφορών, ειδικότερα δε, το πρόγραμμα δράσης της περιλαμβάνει αυστηρότερα πρότυπα για τις εκπομπές (NO<sub>x</sub>) των αεροσκαφών·

ότι η εφαρμογή προτύπων για τις εκπομπές στα υποηχητικά αεριωθούμενα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας έχει σημαντική επίδραση στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπου τα εν λόγω πρότυπα επιβάλλουν περιορισμούς στον τύπο των αεροσκαφών που μπορούν να δρομολογούν οι αερομεταφορείς και ενθαρρύνουν τις επενδύσεις στα πλέον σύγχρονα και λιγότερο ρυπογόνα αεροσκάφη που είναι διαθέσιμα·

ότι το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σχετικά με την πολιτική και τη δράση για το περιβάλλον και την

αειφόρο ανάπτυξη<sup>(4)</sup> δείχνει καθαρά την έκταση του προβλήματος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και, ιδίως, την ανάγκη ανάληψης δράσης για την προστασία της ατμόσφαιρας·

ότι τα NO<sub>x</sub> που εκλύονται από τα αεροσκάφη στην ανώτερη τροπόσφαιρα μετέχουν στο σχηματισμό όζοντος, ότι το όζον της ανώτερης τροπόσφαιρας επιτείνει το φαινόμενο του θερμοκηπίου· ότι συνεχίζεται η έρευνα για τον ποσοτικό προσδιορισμό και την ακριβέστερη περιγραφή των επιπτώσεων των εκπομπών NO<sub>x</sub> των αεροσκαφών στο στρατοσφαιρικό όζον και στο κλίμα·

ότι η εναέρια κυκλοφορία προβλέπεται να διπλασιαστεί μέχρι το 2010· ότι, αν δεν υπάρξει αυστηρότερος έλεγχος, θα αυξηθούν ανάλογα και οι εκπομπές NO<sub>x</sub>·

ότι στους περισσότερους σύγχρονους κινητήρες αεροσκαφών έχουν ήδη επιτευχθεί σημαντικές βελτιώσεις ως προς τις εκπομπές NO<sub>x</sub>·

ότι, μέχρι να προκύψουν και άλλα επιστημονικά δεδομένα σχετικά με τις επιπτώσεις των εκπομπών NO<sub>x</sub> των αεροσκαφών, η αρχή της προφύλαξης επιβάλλει να περιοριστεί ο ρυθμός αύξησης των εκπομπών αυτών με τη θέσπιση προτύπων που θα συμβιβάζονται με τις επιδόσεις των νέων τεχνολογιών, χωρίς να συνεπάγονται υπέρογκες δαπάνες·

ότι, το Νοέμβριο του 1993, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) τροποποίησε το πρότυπό του που ισχύει για τις εκπομπές αερίων από αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, μέρος III κεφάλαιο 2, τόμος II του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, δεύτερη έκδοση (Ιούλιος 1993), ώστε να συμπεριλάβει περιστολή κατά 20% των κανονιστικών επιπέδων των NO<sub>x</sub>· ότι στην εν λόγω περιστολή δεν έχουν ληφθεί υπόψη ούτε η προβλεπόμενη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας ούτε οι τεχνικές ικανότητες·

ότι κατά την τρίτη σύνοδο της επιτροπής προστασίας του περιβάλλοντος στην αεροπορία του ICAO (CAEP/3), το Δεκέμβριο του 1995, διατυπώθηκε η σύσταση, με βάση τις διαθέσιμες επιστημονικές και τεχνικές πληροφορίες, να γίνει αυστηρότερο κατά 16% το ισχύον πρότυπο για τις εκπομπές NO<sub>x</sub> με στόχο την παροχή επαρκούς προστασίας του περιβάλλοντος, λαμβανομένης υπόψη της αυξανόμενης εναέριας κυκλοφορίας·

ότι, ελλείψει δράσης σε διεθνή κλίμακα, είναι σκόπιμο και δικαιολογημένο να θεσπίσει η Κοινότητα μέτρα για την περιστολή των εκπομπών NO<sub>x</sub> ανάλογα με εκείνα που συνιστά η CAEP/3, με την προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά

<sup>(1)</sup> COM(92) 164 τελικό της 29ης Απριλίου 1992.

<sup>(2)</sup> COM(92) 46 τελικό της 20ής Φεβρουαρίου 1992.

<sup>(3)</sup> COM(92) 494 τελικό της 2ας Δεκεμβρίου 1992.

<sup>(4)</sup> ΕΕ C 138 της 17.5.1993, σ. 5.

δεν θα παρεμβάλλουν άσκοπα εμπόδια στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές· ότι, κατά συνέπεια, τα αυστηρότερα πρότυπα για τις εκπομπές θα πρέπει να επιβληθούν στην Κοινότητα με εφαρμογή κανόνα της μη προσθήκης, χωρίς επιπτώσεις για τους αερομεταφορείς που εδρεύουν σε τρίτες χώρες,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### Άρθρο 1

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η θέσπιση κανόνων για τον περιορισμό της μελλοντικής καταχώρισης στα μητρώα των μελών ορισμένων υποχηητικών αεριωθούμενων αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας, ώστε να μειωθούν οι συνολικές εκπομπές NO<sub>x</sub>.

#### Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να μην καταχωρούνται στα μητρώα τους τα υποχηητικά αεριωθούμενα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας που είναι εφοδιασμένα με κινητήρες αριθμού τύπου ή μοντέλου, του οποίου η ημερομηνία κατασκευής του πρώτου μεμονωμένου μοντέλου παραγωγής είναι μεταγενέστερη της 31ης Δεκεμβρίου 1999 ή η ημερομηνία κατασκευής του μεμονωμένου κινητήρα είναι μεταγενέστερη της 31ης Δεκεμβρίου 2007, εκτός εάν οι εν λόγω κινητήρες ανήκουν σε τύπο, του οποίου τα επίπεδα εκπομπών NO<sub>x</sub>, μετρούμενα και υπολογιζόμενα σύμφωνα με τις διαδικασίες του μέρους III κεφάλαιο 2 του τόμου II του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, δεύτερη έκδοση (Ιούλιος 1993), δεν υπερβαίνουν τα κανονιστικά επίπεδα που καθορίζονται σύμφωνα με τους μαθηματικούς τύπους που παρατίθενται στο παράρτημα.

#### Άρθρο 3

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο, το αργότερο μια τετραετία από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, έκθεση σχετικά με τα πορίσματα των μελετών που εκπονούνται σήμερα καθώς και αξιολόγηση της εξέλιξης των εκπομπών NO<sub>x</sub> των αεροσκαφών.

#### Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, πριν από τις 30 Ιουνίου 1999, τις αναγκαίες διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά. Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από την 31η Δεκεμβρίου 1999.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου, της οποίας θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

#### Άρθρο 5

Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των εθνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις σχετικές διατάξεις το αργότερο την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 4 και της γνωστοποιούν τυχόν μεταγενέστερες αλλαγές το συντομότερο δυνατόν.

#### Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

#### Άρθρο 7

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Μαθηματικοί τύποι για τον καθορισμό των κανονιστικών επιπέδων που αναφέρονται στο άρθρο 2

1. Για κινητήρες με μέγιστη ονομαστική ωστική ισχύ άνω των 89,0 kN

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

2. Για κινητήρες με μέγιστη ονομαστική ωστική ισχύ άνω των 26,7 kN, αλλά όχι άνω των 89,0 kN

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

όπου:

$D_p$ : παριστά τη μάζα κάθε αερίου ρύπου που ελλύεται κατά τη διάρκεια του κύκλου εκπομπών αναφοράς στην προσγείωση και στην απογείωση,

$F_{00}$ : παριστά την ονομαστική αποδιδόμενη ισχύ,

$\pi_{00}$ : παριστά το λόγο πίεσης αναφοράς.

Τα ανωτέρω σύμβολα ορίζονται στο μέρος I κεφάλαιο 1 του τόμου II του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (Ιούλιος 1993).

---