

Proposta di direttiva del Consiglio sulla limitazione delle emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) degli aerei subsonici civili a reazione

(98/C 108/04)

COM(97) 629 def. — 97/0349 (SYN)

(Presentata dalla Commissione il 22 gennaio 1998)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 C del trattato in cooperazione con il Parlamento europeo,

considerando che la comunicazione della Commissione «L'industria aeronautica europea: prime constatazioni e proposte per azioni comunitarie»<sup>(1)</sup>, approvata dal Consiglio, indica chiaramente la necessità di risolvere i problemi ambientali che limitano la futura crescita dell'industria dell'aviazione;

considerando che la comunicazione della Commissione «Libro verde relativo all'impatto dei trasporti sull'ambiente: una strategia comunitaria per uno sviluppo sostenibile dei trasporti nel pieno rispetto dell'ambiente»<sup>(2)</sup> sottolinea la crescente preoccupazione suscitata dalle emissioni di ossido di azoto (NO<sub>x</sub>) ad alta altitudine e che la comunicazione della Commissione «Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti — Una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile»<sup>(3)</sup> indica chiaramente la necessità di stabilire progressivamente norme più severe per le emissioni gassose prodotte dai vari settori di trasporto e include espressamente nel suo programma di azione norme più rigorose per le emissioni di NO<sub>x</sub> prodotte dagli aerei;

considerando che l'applicazione di norme di emissione agli aerei subsonici civili a reazione ha importanti conseguenze per la fornitura di servizi di trasporto aereo, in particolare nei casi in cui le norme impongono restrizioni al tipo di aereo operabile dai vettori aerei ed incoraggia investimenti nei modelli di aereo più recenti e meno inquinanti;

considerando che il «Programma politico e di azione della Comunità europea a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile»<sup>(4)</sup> indica chiaramente l'importanza del problema dell'inquinamento atmosferico e, in particolare, la necessità di intervenire per proteggere l'atmosfera;

considerando che gli NO<sub>x</sub> emessi dagli aerei nella troposfera superiore influenzano la formazione dell'ozono, che l'ozono nella troposfera superiore contribuisce al potenziamento dell'effetto serra e che sono in corso ricerche per quantificare e descrivere più accuratamente l'impatto delle emissioni di NO<sub>x</sub> degli aerei sull'ozono stratosferico e sul clima;

considerando che il traffico aereo dovrebbe raddoppiare nel 2010 e che in mancanza di controlli più severi le emissioni di NO<sub>x</sub> aumenteranno parallelamente all'incremento del traffico;

considerando che la maggior parte dei moderni motori di aerei è già in grado di limitare notevolmente le emissioni di NO<sub>x</sub>;

considerando che in base al principio della precauzione, in attesa che siano disponibili maggiori dati scientifici sugli effetti delle emissioni di NO<sub>x</sub> degli aerei, occorre ridurre il tasso di aumento di queste emissioni introducendo norme coerenti con le prestazioni delle nuove tecnologie, senza imporre costi eccessivi;

considerando che nel novembre 1993 l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) ha modificato la sua norma applicabile alle emissioni gassose degli aerei civili, parte III, capitolo 2, volume II dell'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, seconda edizione (luglio 1993), al fine di ridurre del 20 % il livello regolamentare di NO<sub>x</sub>; che questa riduzione non tiene conto del previsto incremento del traffico né della capacità tecnica;

considerando che nel dicembre 1995 alla terza riunione del Comitato «Aviazione e protezione ambientale» dell'ICAO (Committee on Aviation Environmental Protection — CAEP 3) è stato raccomandato in base alle informazioni scientifiche e tecniche disponibili, un rafforzamento del 16 % della norma sulle emissioni di NO<sub>x</sub>, per fornire alla luce del crescente traffico aereo un'adeguata protezione ambientale;

<sup>(1)</sup> COM(92) 164 def. del 29 aprile 1992.

<sup>(2)</sup> COM(92) 46 def. del 20 febbraio 1992.

<sup>(3)</sup> COM(92) 494 def. del 2 dicembre 1992.

<sup>(4)</sup> GU C 138 del 17.5.1993, pag. 5.

considerando che in assenza di un'azione a livello internazionale è opportuno e giustificato che la Comunità introduca misure per ridurre le emissioni di NO<sub>x</sub> in linea con quelle raccomandate dalla CAEP 3, nella misura in cui tali misure non creano ostacoli superflui agli scambi internazionali; che si dovrebbero introdurre nella Comunità norme di emissioni più severe mediante una regola di non iscrizione che non avrà ripercussioni sui vettori dei paesi terzi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

L'obiettivo della presente direttiva è di stabilire norme che limitino la futura registrazione negli Stati membri di taluni aerei subsonici civili a reazione per ridurre il livello globale delle emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>).

#### *Articolo 2*

Gli Stati membri provvedono affinché gli aerei subsonici civili a reazione dotati di motori di un tipo o modello la cui data di fabbricazione del primo esemplare del modello di produzione è successiva al 31 dicembre 1999 o per i quali la data di produzione del singolo motore è successiva al 31 dicembre 2007 non siano iscritti nei registri, tranne se questi motori sono di un tipo che produce livelli di emissioni di NO<sub>x</sub>, misurati e calcolati conformemente alle procedure della parte III, capitolo 2, volume II dell'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, seconda edizione (luglio 1993), non superiori ad un livello regolamentare calcolato in base alle formule di cui all'allegato della presente direttiva.

#### *Articolo 3*

Entro e non oltre quattro anni dall'attuazione della presente direttiva, la Commissione presenta al Consiglio una relazione sui risultati degli studi in corso ed una valutazione dello sviluppo delle emissioni di NO<sub>x</sub> degli aerei.

#### *Articolo 4*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 30 giugno 1999, le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva e ne informano immediatamente la Commissione. Essi applicano queste disposizioni a partire dal 31 dicembre 1999.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### *Articolo 5*

Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali di attuazione della presente direttiva e prendono tutti i provvedimenti necessari per la loro applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro la data di cui all'articolo 4 nonché, quanto prima possibile, le modificazioni che le riguardano.

#### *Articolo 6*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

#### *Articolo 7*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

*ALLEGATO*

Formule per determinare i livelli regolamentari di cui all'articolo 2.

1. Per motori con una spinta massima caratteristica superiore a 89,0 kN:

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

2. Per motori con una spinta massima caratteristica compresa tra 26,7 kN e 89,0 kN

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

dove

$D_p$  rappresenta la massa di qualsiasi inquinante gassoso emesso durante il ciclo di riferimento delle emissioni nelle fasi di atterraggio e di decollo;

$F_{00}$  rappresenta la potenza nominale;

$\pi_{00}$  rappresenta il rapporto della pressione di riferimento.

Il simboli di cui sopra sono definiti nella parte I, capitolo 1, volume II dell'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, seconda edizione (luglio 1993).

---