

Proposta de directiva do Conselho relativa à limitação das emissões de óxidos de azoto das aeronaves civis subsónicas a reacção

(98/C 108/04)

COM(97) 629 final — 97/0349 (SYN)

(Apresentada pela Comissão em 22 de Janeiro de 1998)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 84.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189.º do Tratado, em cooperação com o Parlamento Europeu,

Considerando que a comunicação da Comissão «Indústria aeronáutica europeia: primeiras constatações e propostas de acções comunitárias»⁽¹⁾, aprovada pelo Conselho, mostra claramente a necessidade de se solucionarem os problemas ambientais que limitam o crescimento futuro do sector da aviação;

Considerando que a comunicação da Comissão «Livro Verde relativo ao impacto dos transportes sobre o ambiente: uma estratégia comunitária para um desenvolvimento equilibrado do sector dos transportes»⁽²⁾ destaca a preocupação crescente que suscitam as emissões de óxidos de azoto (NO_x) a grande altitude e que a comunicação da Comissão «Futura evolução da política comum dos transportes: abordagem global relativa à criação de um quadro comunitário para uma mobilidade sustentável»⁽³⁾ indica claramente a necessidade de se definirem normas progressivamente mais estritas para as emissões gasosas dos diferentes meios de transporte e inclui especificamente, no seu programa de acção, normas mais estritas para as emissões de NO_x das aeronaves;

Considerando que a aplicação de normas de emissão a aeronaves civis subsónicas a reacção tem consequências significativas na prestação de serviços de transporte aéreo, designadamente se tais normas impuserem restrições ao tipo de aeronave que pode ser utilizado pelas transportadoras aéreas e estimularem o investimento nas mais modernas e menos poluentes aeronaves disponíveis;

Considerando que o programa da Comunidade Europeia de política e acção em matéria de ambiente e desenvolvi-

mento sustentado⁽⁴⁾ põe claramente em evidência a importância do problema da poluição atmosférica e, em especial, a necessidade de tomar medidas de protecção da atmosfera;

Considerando que os NO_x emitidos pelas aeronaves na troposfera superior têm relação com a formação do ozono; considerando que o ozono da troposfera superior contribui para o efeito de estufa; considerando que prosseguem investigações no sentido de quantificar e caracterizar com maior precisão o impacto que as emissões de NO_x com origem nas aeronaves produzem no ozono estratosférico e no clima;

Considerando que se prevê que o tráfego aéreo duplique até 2010 e que, na ausência de controlos mais estritos, as emissões de NO_x aumentarão em paralelo com esse acréscimo de tráfego;

Considerando que, na sua maioria, os motores modernos de aeronaves conseguem já melhorias significativas em matéria de emissões de NO_x;

Considerando que o princípio de precaução exige que, enquanto se aguardam novos dados científicos sobre os efeitos das emissões de NO_x com origem nas aeronaves, a taxa de crescimento dessas emissões deve ser reduzida, mediante a adopção de normas consistentes com o desempenho das novas tecnologias, simultaneamente não impondo custos excessivos;

Considerando que, em Novembro de 1993, a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) alterou a sua norma aplicável às emissões gasosas das aeronaves civis — parte III, capítulo 2, do volume II do anexo 16 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, 2ª edição (Julho de 1993) — introduzindo uma redução de 20 % no nível regulamentar de emissão de NO_x, que esta redução não tem em conta nem o crescimento nem a capacidade técnica previstos para o tráfego;

Considerando que, em Dezembro de 1995, o 3.º encontro do Comité da ICAO para a protecção ambiental da aviação (CAEP/3) recomendou, com base na informação científica e técnica disponível, que a norma aplicável às emissões de NO_x fosse reduzida em mais 16 %, para possibilitar, no contexto de um tráfego aéreo em expansão, uma adequada protecção ambiental;

⁽¹⁾ COM(92) 164 final de 29 de Abril de 1992.

⁽²⁾ COM(92) 46 final de 20 de Fevereiro de 1992.

⁽³⁾ COM(92) 494 final de 2 de Dezembro de 1992.

⁽⁴⁾ JO C 138 de 17.5.1993, p. 5.

Considerando que, na ausência de acção a nível internacional, é adequado e se justifica que a Comunidade introduza medidas tendentes a reduzir as emissões de NO_x, em consonância com as recomendadas pelo CAEP/3, desde que tais medidas não criem entraves desnecessários ao comércio internacional; considerando que, por conseguinte, devem ser adoptadas normas de emissão mais restritivas na Comunidade, por meio de uma regra de não adição que não afecte as companhias aéreas baseadas em países terceiros,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A presente directiva tem por objectivo a estatuição de regras para limitar o registo futuro nos Estados-membros de determinadas aeronaves civis subsónicas a reacção, a fim de reduzir o nível geral das emissões de óxidos de azoto (NO_x).

Artigo 2.º

Os Estados-membros garantirão que não sejam inscritas, nos respectivos registos, aeronaves civis subsónicas a reacção equipadas com motores de um tipo ou modelo cujo primeiro exemplar de produção tenha sido fabricado após 31 de Dezembro de 1999 ou motores cuja data de fabrico seja posterior a 31 de Dezembro de 2007, a menos que esses motores sejam de um tipo cujos níveis de emissão de NO_x, medidos e calculados de acordo com os procedimentos definidos na parte III, capítulo 2, do volume II do anexo 16 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, 2ª edição (Julho de 1993), não excedam um nível regulamentar determinado pela fórmula constante do anexo à presente directiva.

Artigo 3.º

O mais tardar no termo de um período de quatro anos de aplicação da presente directiva, a Comissão apresentará ao Conselho um relatório sobre os resultados dos estudos actualmente em curso e uma avaliação da evolução das emissões de NO_x das aeronaves.

Artigo 4.º

1. Os Estados-membros porão em vigor até 30 de Junho de 1999, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva. Desse facto informarão imediatamente a Comissão. Aplicarão as referidas disposições a partir de 31 de Dezembro de 1999.

As disposições adoptadas pelos Estados-membros devem fazer referência expressa à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 5.º

Os Estados-membros estabelecerão o sistema de sanções por infracção das disposições de direito nacional adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a aplicação dessas sanções. As sanções assim estatuídas devem ser efectivas, proporcionais e dissuasoras. Os Estados-membros notificarão as normas pertinentes à Comissão até à data indicada no artigo 4.º e, no mais breve prazo possível, notificarão quaisquer modificações posteriores.

Artigo 6.º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 7.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

ANEXO

Fórmulas para determinar o nível regulamentar referido no artigo 2º

1. Para motores de impulso nominal máximo superior a 89,0 kN

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

2. Para motores de impulso nominal máximo superior a 26,7 kN mas não superior a 89,0 kN

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

em que

D_p representa a massa de qualquer poluente gasoso emitido durante o ciclo de aterragem e descolagem de referência para a medição das emissões;

F_{00} representa o impulso nominal;

π_{00} representa a relação de pressão de referência.

Os símbolos supra são definidos na parte I, capítulo 1, do volume II do anexo 16, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, 2ª edição (Julho de 1993).
