



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 06/2011

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 2ας Δεκεμβρίου 2011

για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ

ΚΑΙ

για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της 24ης Σεπτεμβρίου 2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής.

«CAEP/8 Εφαρμογή»

ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

Το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 (ο «βασικός κανονισμός») καθορίζει τις βασικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος κάνοντας αναφορά στο παράρτημα 16 του ICAO.

Με την παρούσα γνώμη, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

Οι εν λόγω τροποποιήσεις αποσκοπούν στην εφαρμογή των τροποποιήσεων του τόμου 1 και του τόμου II του παραρτήματος 16 που συνέστησε η 8^η Επιτροπή Προστασίας του Περιβάλλοντος στην Αεροπορία του ICAO και θέσπισε το Συμβούλιο του ICAO την 4η Μαρτίου 2011.

Σκοπός της τροποποίησης 10 του τόμου I του παραρτήματος 16 του ICAO είναι η αντιμετώπιση των τεχνικών ζητημάτων που προκύπτουν από την εφαρμογή των προγραμμάτων επίδειξης και τη σχετική καθοδήγηση για την πιστοποίηση θορύβου των αεροσκαφών. Όλες οι προτάσεις για αλλαγές θεωρούνται ουδέτερες ως προς την αυστηρότητα (λ.χ. καμία αλλαγή στο όριο θορύβου).

Σκοπός της τροποποίησης 7 του τόμου II του παραρτήματος 16 του ICAO είναι η επικαιροποίηση των διατάξεων σχετικά με την αυστηρότητα ως προς τις εκπομπές (λ.χ. αύξηση της αυστηρότητας ως προς τα όρια των οξειδίων του αζώτου) και η αντιμετώπιση τεχνικών ζητημάτων που απορρέουν από την εφαρμογή των προγραμμάτων επίδειξης και τη σχετική καθοδήγηση για την πιστοποίηση των εκπομπών κινητήρων αεροσκαφών. Οι αλλαγές περιλαμβάνουν επικαιροποίηση της διάταξης για τη διακοπή της παραγωγής για κινητήρες που δεν πληρούν το πρότυπο της CAEP/6 για τα οξείδια του αζώτου με ημερομηνία εφαρμογής την 1η Ιανουαρίου 2013 συνοδευόμενη από μια διαδικασία εξαιρέσεως.

Το ζήτημα μείζονος σημασίας είναι η θέσπιση ενός νέου προτύπου για τα οξείδια του αζώτου και η επικαιροποίηση της διάταξης διακοπής της παραγωγής για κινητήρες σύμφωνα με το πρότυπο της CAEP/6 για τα οξείδια του αζώτου. Παρότι δεν είναι δυνατή μια ποσοτική αξιολόγηση του όγκου των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και του αριθμού των προσώπων που επηρεάζονται, μπορεί να υποθεθεί ότι οι τροποποιήσεις του βασικού κανονισμού και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής (μέρος 21) δεν οδηγούν σε μείζονος σημασίας αλλαγή στη σημερινή κατάσταση.

I. Διαδικασία, πεδίο εφαρμογής και διαβούλευση

1. Με την παρούσα γνώμη, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας (εφεξής αποκαλούμενος ο «Οργανισμός») προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση των παραγράφων 21A.4 στοιχείο α), 21A.130 στοιχείο β) και 21A.165 στοιχείο γ) της ενότητας Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003¹ της Επιτροπής (εφεξής αποκαλούμενος το «μέρος 21») και του άρθρου 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008² (εφεξής αποκαλούμενος ο «βασικός κανονισμός»).
2. Η παρούσα γνώμη είναι αποτέλεσμα της ακόλουθης διαδικασίας θέσπισης κανόνων:

Διαδικασία θέσπισης κανόνων αριθ.	Τίτλος	Όροι αναφοράς	ΕΠΤ (αριθμός και ημερομηνία)	ΕΑΠ αριθ. (αριθμός και ημερομηνία)
RMT.BR.008	Εφαρμογή των τροποποιήσεων της CAEP 8	08/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

3. Το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω διαδικασίας θέσπισης κανόνων παρουσιάστηκε στους όρους αναφοράς RMT.BR.008. Βάσει αυτών των όρων αναφοράς, ο Οργανισμός κατήρτισε την Ειδοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (ΕΠΤ) 2011-08.
4. Η Ειδοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (ΕΠΤ) 2011-08³ που περιείχε το σχέδιο της γνώμης για κανονισμό της επιτροπής για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής ή μέρος 21, δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού την 16η Μαΐου 2011.
5. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 16ης Αυγούστου 2011, ο Οργανισμός έλαβε 38 παρατηρήσεις από εθνικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες.
6. Όλες οι παρατηρήσεις ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν στο Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ) 2011-08, το οποίο δημοσιεύτηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού την 17η Οκτωβρίου 2011⁴. Αυτό το ΕΑΠ περιέχει κατάλογο όλων των προσώπων ή/και των φορέων που υπέβαλαν παρατηρήσεις καθώς και τις απαντήσεις του Οργανισμού. Ελήφθησαν δύο αντιδράσεις επί του ΕΑΠ. Οι συγκεκριμένες αντιδράσεις υποστήριζαν το ΕΑΠ, συνεπώς δεν απαιτήθηκε καμία αλλαγή.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής της 24ης Σεπτεμβρίου 2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 243 της 27.9.2003, σ. 6). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1194/2009 της 30ής Νοεμβρίου 2009 (ΕΕ L 321 της 8.12.2009, σ. 5).

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51).

³ Βλ. αρχεία θέσπισης κανόνων στη διεύθυνση <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Βλ. αρχεία θέσπισης κανόνων στη διεύθυνση <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

7. Η παρούσα γνώμη εγκρίθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού⁵, όπως προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 19 και 52 του βασικού κανονισμού.
8. Στον προτεινόμενο κανόνα ελήφθησαν υπόψη η ανάπτυξη του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του διεθνούς δικαίου (ICAO) καθώς και η εναρμόνιση με τους κανόνες των αρχών των βασικών εταιρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ορίζεται στους στόχους στο άρθρο 2 του βασικού κανονισμού. Ο προτεινόμενος κανόνας λαμβάνει υπόψη την τρέχουσα κατάσταση της σχετικής νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

II. Επισκόπηση των αλλαγών που πρότεινε ο Οργανισμός

9. Ο βασικός κανονισμός ορίζει τις βασικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος κάνοντας αναφορά στο παράρτημα 16 του ICAO. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 μετά την τροποποίηση του παραρτήματος 16 του ICAO μπορεί να πραγματοποιηθεί προσαρμογή σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 65 παράγραφος 5 του ίδιου κανονισμού για την ευθυγράμμιση, κατά περίπτωση, των βασικών απαιτήσεων για την προστασία του περιβάλλοντος με τα σχετικά πρότυπα του ICAO.

Τροποποίηση 10 του τόμου I του παραρτήματος 16 του ICAO

10. Σκοπός της τροποποίησης 10 του τόμου I του παραρτήματος 16 του ICAO είναι η αντιμετώπιση των τεχνικών ζητημάτων που προκύπτουν από την εφαρμογή των προγραμμάτων επίδειξης και τη σχετική καθοδήγηση για την πιστοποίηση θορύβου των αεροσκαφών. Οι προτάσεις περιλαμβάνουν:
 - α τροποποιήσεις στις διατάξεις εφαρμογής προκειμένου να εξαλειφθούν η περιπτή περιπλοκότητα, η επανάληψη και ο πλεονασμός στο κείμενο και να βελτιωθούν παράλληλα η σαφήνεια και η εναρμόνιση μεταξύ των διαφορετικών κεφαλαίων·
 - β επικαιροποίηση του παραρτήματος των αναφορών στο έγγραφο Doc 9501 του ICAO Περιβαλλοντικό τεχνικό εγχειρίδιο, Τόμος I — Διαδικασίες στην πιστοποίηση θορύβου των αεροσκαφών·
 - γ νέο κείμενο στο κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16, τόμος I για την αποσαφήνιση της ταχύτητας αναφοράς απογείωσης για την πιστοποίηση θορύβου για τις περιπτώσεις όπου δεν καθορίζεται η ταχύτητα απογείωσης πιστοποίησης αξιοπλοΐας·
 - δ βελτιώσεις στην αναγνωσιμότητα και αποσαφήνιση καθοδήγησης που προηγουμένως ήταν ασαφής ή ελλιπής, συμπεριλαμβανομένων του υπολογισμού του αποτελεσματικού επιπέδου αντιληπτού θορύβου (EPNL), της προσαρμογής των δεδομένων θορύβου αεροσκαφών στις συνθήκες αναφοράς με τη χρήση απλουστευμένων και ολοκληρωμένων μεθόδων, της μέτρησης και του χαρακτηρισμού της εξασθένησης ατμοσφαιρικού θορύβου και διαφόρων τεχνικών θεμάτων και συντακτικών λαθών· και
 - ε αποσαφήνιση του ότι οι μέγιστες στάθμες θορύβου που ισχύουν για τα υποηχητικά αεριωθούμενα αεροσκάφη μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως κατευθυντήρια γραμμή για τα υπερηχητικά αεροπλάνα.
11. Όλες οι προτάσεις για αλλαγές στον τόμο I του παραρτήματος 16 του ICAO θεωρούνται ουδέτερες ως προς την αυστηρότητα (λ.χ. οι προτάσεις για αλλαγές δεν αλλάζουν τα όρια στάθμης).

⁵ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007 της 13.6.2007.

Τροποποίηση 7 του τόμου II του παραρτήματος 16 του ICAO

12. Σκοπός της τροποποίησης των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών στον τόμο II του παραρτήματος 16 του ICAO είναι η επικαιροποίηση των διατάξεων σχετικά με την αυστηρότητα ως προς τις εκπομπές (λ.χ. αύξηση της αυστηρότητας ως προς τα όρια των οξειδίων του αζώτου) και η αντιμετώπιση τεχνικών ζητημάτων που απορρέουν από την εφαρμογή των προγραμμάτων επίδειξης και τη σχετική καθοδήγηση για την πιστοποίηση των εκπομπών κινητήρων αεροσκαφών. Οι προτάσεις περιλαμβάνουν:
- α τη θέσπιση ενός νέου προτύπου για τα οξείδια του αζώτου που συνέστησε η CAEP/8 για την περαιτέρω μείωση των αέριων εκπομπών, η οποία αυξάνει την αυστηρότητα των ορίων για τα οξείδια του αζώτου συγκριτικά με το τρέχον πρότυπο της CAEP/6⁶ από 5% έως 15% για τους μικρούς κινητήρες και κατά 15% για μεγάλους κινητήρες, με ημερομηνία εφαρμογής την 1η Ιανουαρίου 2014.
 - β επικαιροποίηση της διάταξης για τη διακοπή της παραγωγής για κινητήρες που δεν πληρούν το πρότυπο της CAEP/6 για τα οξείδια του αζώτου με ημερομηνία εφαρμογής την 1η Ιανουαρίου 2013.
 - γ επικαιροποιήσεις στο κείμενο για την αντικατάσταση του κειμένου «παραλλαγές στις διαδικασίες» με το κείμενο «ισοδύναμες διαδικασίες» ώστε να βελτιωθεί η συνοχή και η εναρμόνιση εντός του τόμου II του παραρτήματος 16 και εντός του κειμένου Doc 9501 του ICAO Περιβαλλοντικό τεχνικό εγχειρίδιο, Τόμος II — Διαδικασίες στην πιστοποίηση εκπομπών κινητήρων αεροσκαφών· και
 - δ βελτιώσεις στην αναγνωσιμότητα με τη μεταφορά κάποιων παραγράφων σε καταλληλότερα σημεία και τη διόρθωση κάποιων τυπογραφικών και συντακτικών λαθών.

Η απαίτηση διακοπής παραγωγής οξειδίων του αζώτου και η διαδικασία εξαιρέσεως

13. Η τροποποίηση 7 του τόμου II του παραρτήματος 16 περιέχει απαίτηση διακοπής παραγωγής οξειδίων του αζώτου βάσει της οποίας οι κινητήρες που παράγονται την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2013 πρέπει να συμμορφώνονται προς το επίπεδο αυστηρότητας για τα οξείδια του αζώτου που εγκρίθηκε στην CAEP/6. Η απαίτηση διακοπής παραγωγής οξειδίων του αζώτου της CAEP/6 προσφέρει τη βεβαιότητα ότι οι κινητήρες που δεν συμμορφώνονται δεν θα παράγονται μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία. Ωστόσο, ο τόμος II του παραρτήματος 16 εισάγει επίσης την πιθανότητα εξαιρέσεων σε αυτήν την απαίτηση που επιτρέπουν χρονικές προσαρμογές για τη μείωση των αρνητικών οικονομικών επιπτώσεων. Η διαδικασία εξαιρέσεως περιγράφεται στο έγγραφο Doc 9501 του ICAO Περιβαλλοντικό τεχνικό εγχειρίδιο, Τόμος II — Διαδικασίες στην πιστοποίηση εκπομπών κινητήρων αεροσκαφών.
14. Για την παρούσα διαδικασία θέσπισης κανόνων, το κείμενο που σχετίζεται με τη διαδικασία εξαιρέσεως από το Περιβαλλοντικό τεχνικό εγχειρίδιο, Τόμος II έπρεπε να υποστεί κάποια προσαρμογή προκειμένου να καλύπτει τις ανάγκες του κανονιστικού συστήματος του Οργανισμού. Επιπλέον, ήταν αναγκαίο ορισμένα βασικά σημεία να καταστούν δεσμευτικά (π.χ. το χρονοδιάγραμμα εντός του οποίου μπορούν να χορηγηθούν εξαιρέσεις και ο περιορισμός του αριθμού των εξαιρέσεων) ώστε να διασφαλιστεί η διατήρηση του σκοπού της απαίτησης διακοπής της παραγωγής. Για αυτόν τον λόγο ο Οργανισμός αποφάσισε να εισάγει τη διαδικασία εξαιρέσεως στο επίπεδο του κανονισμού της Επιτροπής για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και (ΕΚ) αριθ. 1702/2003.
15. Συνεπώς, το κείμενο για τη γνώμη αναφορικά με την απαίτηση διακοπής της παραγωγής και τη διαδικασία εξαιρέσεως προτείνει τα ακόλουθα:
- α Το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού της Επιτροπής για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 εισάγει μια μεταβατική

⁶ Η σύσταση για το πρότυπο της CAEP/6 πραγματοποιήθηκε στη συνεδρίαση της CAEP/6 τον Φεβρουάριο του 2004.

περίοδο τεσσάρων ετών μετά την ημερομηνία κατά την οποία ο παραγόμενος κινητήρας πρέπει να συμμορφώνεται προς την απαίτηση διακοπής παραγωγής οξειδίων του αζώτου της CAEP/6 (η οποία είναι η 1η Ιανουαρίου 2013). Κατά τη διάρκεια αυτής της μεταβατικής περιόδου (από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016) τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν εξαιρέσεις. Ο αριθμός των εξαιρέσεων είναι περιορισμένος στην περίπτωση νέων κινητήρων εγκατεστημένων σε νέα αεροσκάφη. Ο Οργανισμός πρέπει να δημιουργήσει και να τηρεί μητρώο με τα στοιχεία που αφορούν αυτές τις εξαιρέσεις.

- β Οι διατάξεις για την απαίτηση διακοπής παραγωγής οξειδίων του αζώτου απαιτούν την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, συγκεκριμένα τις διατάξεις της ενότητας Α του μέρους 21 (παράγραφοι 21Α.4 στοιχείο α), 21Α.130 στοιχείο β) και 21Α.165 στοιχείο γ)).

III. Σύνοψη της αξιολόγησης των συνεπειών των κανονιστικών ρυθμίσεων

16. Όπως εξηγήθηκε παραπάνω, η τροποποίηση 10 του τόμου I του παραρτήματος 16 του ICAO και η τροποποίηση 7 του τόμου II του παραρτήματος 16 του ICAO κλείνουν τα κενά και συμβάλλουν στην επίτευξη της ίσης μεταχείρισης όλων των αιτούντων. Καθώς κάποιες από αυτές τις αλλαγές επηρεάζουν τη διατύπωση των απαιτήσεων καθαυτών, υφίσταται ανάγκη να συμπεριληφθούν αυτές οι βελτιώσεις του παραρτήματος 16 του ICAO στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
17. Το πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων που θα τροποποιηθούν, ωστόσο, δεν περιορίζεται στο άρθρο 6 του βασικού κανονισμού. Όπως περιγράφεται παραπάνω, η απαίτηση διακοπής παραγωγής οξειδίων του αζώτου και η διαδικασία εξαίρεσης απαιτούν την τροποποίηση του μέρους 21 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής.
18. Από αυτήν την άποψη, το ζήτημα μείζονος σημασίας είναι η θέσπιση ενός νέου προτύπου για τα οξειδία του αζώτου και η επικαιροποίηση της διάταξης διακοπής της παραγωγής για κινητήρες σύμφωνα με το πρότυπο της CAEP/6 για τα οξειδία του αζώτου. Παρότι δεν είναι δυνατή μια ποσοτική αξιολόγηση του όγκου των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και του αριθμού των προσώπων που επηρεάζονται, μπορεί να υποθεθεί ότι οι τροποποιήσεις του βασικού κανονισμού και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής (μέρος 21) δεν οδηγούν σε μείζονος σημασίας αλλαγή στη σημερινή κατάσταση.
19. Εντοπίζονται τρεις επιλογές:
- α Επιλογή 1: καμία ενέργεια.
 - β Επιλογή 2: εφαρμογή εναλλακτικών απαιτήσεων που παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.
 - γ Επιλογή 3: υιοθέτηση των τροποποιήσεων αμετάβλητων όπως συμφωνήθηκαν στον ICAO

Ασφάλεια

20. Δεν αναμένονται επιπτώσεις στην ασφάλεια από τα συγκεκριμένα μέτρα για καμία από τις επιλογές.

Οικονομικές

21. Για όλες τις επιλογές μπορούν να αναμένονται οικονομικές επιπτώσεις για τον κλάδο. Σχετικά με τις επιλογές 1 και 2 μπορεί να ειπωθεί ότι οποιαδήποτε απόκλιση από τα μέτρα που έλαβε ο ICAO θα αυξήσει τον κίνδυνο της μη αποδοχής των ευρωπαϊκών προϊόντων σε διαφορετικά μέρη του κόσμου με το συνεπακόλουθο κόστος που αυτό θα έχει. Όσον

αφορά την επιλογή 3, η θέσπιση ενός νέου προτύπου για τα οξειδία του αζώτου και η επικαιροποίηση της διάταξης διακοπής της παραγωγής για τους κινητήρες που δεν πληρούν το πρότυπο της CAEP/6 για τα οξειδία του αζώτου, θα οδηγήσουν σε επιπρόσθετο κόστος για τους κατασκευαστές και τις αεροπορικές εταιρείες. Από την άλλη πλευρά και συγκριτικά με τις επιλογές 1 και 2 (και οι δύο από τις οποίες αποκλίνουν από τα μέτρα που έλαβε ο ICAO), η μείωση του διοικητικού φόρτου στον κλάδο στην οποία οδήγησε η επιλογή 3 (υιοθέτηση των μέτρων του ICAO αμετάβλητων) αναμένεται να έχει θετικές οικονομικές επιπτώσεις.

Περιβαλλοντικές

22. Η επιλογή 1 («καμία ενέργεια») θα είχε αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, ενώ οι επιλογές 2 και 3 αναμένεται να έχουν θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Όσον αφορά την επιλογή 3, αυτή ισχύει κυρίως για τη θέσπιση ενός νέου προτύπου για τα οξειδία του αζώτου και την επικαιροποίηση της διάταξης διακοπής της παραγωγής για κινητήρες σύμφωνα με το πρότυπο της CAEP/6 για τα οξειδία του αζώτου. Ωστόσο, πιστεύεται επίσης ότι άλλες αλλαγές στους τόμους I και II του παραρτήματος 16 του ICAO θα έχουν θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Αυτές οι αλλαγές επιλύουν αμφισημίες και ελλείψεις συνοχής, αποσαφηνίζουν, προσφέρουν ενημέρωση σχετικά με τις πλέον πρόσφατες τεχνικές εξελίξεις και εισάγουν τεχνικώς άρτιες και καλά προσδιορισμένες προδιαγραφές.

Κοινωνικές

23. Δεν αναμένονται κοινωνικές επιπτώσεις από τις αλλαγές αυτές, πλην εκείνων που θα προκύψουν έμμεσα από τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της αεροπορίας στο περιβάλλον.

Εναρμόνιση με το διεθνές δίκαιο

24. Στον προτεινόμενο κανόνα έχει ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη διεθνούς δικαίου (ICAO). Ο προτεινόμενος κανόνας που βασίζεται στην επιλογή 3:

- α. είναι ισοδύναμος με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO.
- β. το περιεχόμενο των κανόνων της FAA και της TCCA δεν είναι βέβαιο ακόμη, αλλά ενδεχομένως να υπάρξουν κάποιες διαφορές όσον αφορά την εφαρμογή της απαίτησης διακοπής παραγωγής οξειδίων του αζώτου. Ο Οργανισμός φρονεί ότι παρ' όλα αυτά είναι προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης η υιοθέτηση των τροποποιήσεων όπως αυτές συμφωνήθηκαν στον ICAO.

Κολωνία, ηη μήνας ΕΕΕΕ

P. GOUDOU

Εκτελεστικός Διευθυντής