



**EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI**

**ARVAMUS NR 06/2011,**

**2. detsember 2011,**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ,**

**JA**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad**

**„CAEP/8 rakendamine“**

## KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Määruse (EÜ) nr 216/2008 (edaspidi „algmäärus“) artiklis 6 on sätestatud olulised keskkonnakaitseenõuded viitega ICAO 16. lisale.

Käesolevas arvamuses soovib Euroopa Lennundusohutusamet komisjonil muuta komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003 ja määrust (EÜ) nr 216/2008.

Muudatuste eesmärk on rakendada 16. lisa I ja II köite muudatused, mida soovitati ICAO lennunduse keskkonnakaitse komitee 8. istungil ning mille ICAO nõukogu võttis vastu 4. märtsil 2011.

ICAO 16. lisa I köite 10. muudatuse eesmärk on käsitleda tõendamisskeemide ja seonduvate õhusõidukimüra sertifitseerimise juhiste kohaldamisega seotud tehnilisi küsimusi. Kõik muudatusettepanekud on ranguse osas neutraalsed (st mürapiiri ei muudeta).

ICAO 16. lisa II köite 7. muudatuse eesmärk on ajakohastada heitkoguste piirmääradega seotud sätteid (st vähendada NOx piirmääri) ning käsitleda tõendamisskeemide ja seonduvate õhusõidukimootorite heidete sertifitseerimise juhiste kohaldamisega seotud tehnilisi küsimusi. Ühe muudatusena ajakohastatakse CAEP/6 NOx-standardile mittevastavate mootorite tootmise 1. jaanuaril 2013 lõpetamise sätet ning nähakse ühtlasi ette erandimenetlus.

Põhiküsimus on uue NOx-standardi vastuvõtmine ning CAEP/6 NOx-standardist tuleneva mootorite tootmise lõpetamise sätte ajakohastamine. Ehkki hõlmatud majandustegevuse ulatust ja isikute arvu ei ole võimalik kvantitatiivselt hinnata, ei too algmääruse ning komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 (osa 21) muudatused eeldatavasti kaasa praeguse olukorra olulist muutumist.

## I. Protsess, ulatus ja konsulteerimine

- Käesolevas arvamus soovitab Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) komisjonil muuta komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003<sup>1</sup> (edaspidi „21. osa“) jao A punkti 21A.4 alapunkti a, punkti 21A.130 alapunkti b ja 21A.165 alapunkti c ning määruse (EÜ) nr 216/2008<sup>2</sup> (edaspidi „almäärus“) artikli 6 lõiget 1.
- Arvamus tuleneb järgmisest eeskirjade koostamise ülesandest:

<b>Eeskirjade koostamise ülesanne</b>	<b>Pealkiri</b>	<b>Tingimused</b>	<b>Muudatusettepaneku teade (NPA) (nr ja kuupäev)</b>	<b>Märkuste vastusdokument (CRD) (nr ja kuupäev)</b>
RMT.BR.008	CAEP/8 muudatuste rakendamine	08.07.2010	2011-08 (16.05.11)	2011-08 (17.10.11)

- Eeskirjade koostamise ülesande ulatus määrati kindlaks tingimustega RMT.BR.008. Nendest lähtudes koostas amet muudatusettepaneku teate NPA 2011-08.
- Muudatusettepaneku teade NPA 2011-08,<sup>3</sup> mis sisaldas komisjoni määrusi (EÜ) nr 216/2008 ja (EÜ) nr 1702/2003 ehk 21. osa muutvat komisjoni määrust käsitleva arvamus eelnõud, avaldati ameti veebilehel 16. mail 2011.
- Märkuste esitamise lõpptähtpäevaks, 16. augustiks 2011 sai amet riiklikelt lennuametitelt, kutseorganisatsioonidelt ja eraettevõtjatelt 38 märkust.
- Kõik saadud märkused võeti teadmiseks ja ühendati märkuste vastusdokumenti CRD 2011-08, mis avaldati ameti veebilehel 17. oktoobril 2011.<sup>4</sup> Vastusdokument sisaldab kõigi ametile märkusi esitanud isikute ja/või organisatsioonide loendit ning ameti vastuseid. Märkuste vastusdokumendile saadi kaks märkust. Need toetasid märkuste vastusdokumenti, seega ei olnud seda vaja muuta.
- Käesolev arvamus on vastu võetud haldusnõukogu kehtestatud korra kohaselt<sup>5</sup> kooskõlas algmääruse artiklitele 19 ja 52 sätetega.
- Kavandatavas eeskirjas on võetud arvesse Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õiguse (ICAO) arengut ning ühtlustamist Euroopa Liidu põhipartnerite asutuste normidega vastavalt algmääruse artiklis 2 sätestatud eesmärkidele. Kavandatavas eeskirjas võetakse arvesse seonduvate Euroopa Liidu õigusaktide praegust seisut.

<sup>1</sup> Komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 243, 27.9.2003, lk 6). Määrust on viimati muudetud komisjoni 30. novembri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1194/2009 (ELT L 321, 8.12.2009, lk 5).

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1). Määrust on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009 (ELT L 309, 24.11.2009, lk 51).

<sup>3</sup> Vt eeskirjade arhiiv aadressil <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

<sup>4</sup> Vt eeskirjade arhiiv aadressil <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>5</sup> Haldusnõukogu otsus ameti arvamusete, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljastamise korra kohta (eeskirjade koostamise kord). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

## II. Ameti muudatusettepanekute ülevaade

9. Algmääruses on määratletud olulised keskkonnakaitsenõuded ICAO 16. lisale viidates. Artikli 6 lõikes 2 on sätestatud, et pärast ICAO 16. lisa muutmist võib sama määruse artikli 65 lõikes 5 viidatud kontrolliga regulatiivmenetluse abil teha kohandusi, et viia olulised keskkonnakaitsenõuded vastavusse seonduvate ICAO standarditega.

### ICAO 16. lisa I köite 10. muudatus

10. ICAO 16. lisa I köite 10. muudatuse eesmärk on käsitleda tehnikaküsimusi, mille on tekitanud õhusõidukite mürasertifitseerimise tõendamisskeemide rakendamine ja selle suunised. Ettepanekud sisaldavad järgmist:
- kohaldatavussätete muutmine, et eemaldada tekstist tarbetu keerukus, kordused ja liigne teave, parandades samas peatükkide selgust ja ühtlust;
  - lisa ajakohastamine viidetega ICAO dokumendile 9501 — *Environmental Technical Manual, Volume I — Procedures for the Noise Certification of Aircraft* (Keskkonnakaitselise tehniline käsiraamat, I köide — Õhusõidukite mürasertifitseerimise menetlused);
  16. lisa I köite 3. peatüki täiendamine tekstiga, mis selgitab mürasertifitseerimisel kasutatavat stardi võrdluskiirust juhtudel, kus lennukõlblikkuse sertifitseerimisel kasutatav stardikiirus on sätestamata;
  - sõnastuse lihtsustamine ning efektiivselt tajutava mürataseme (EPNL) arvutamise, õhusõidukimüra andmete võrdlustingimustega korrigeerimiseks lihtsustatud ja integreeritud meetodika kasutamise, heli atmosfääris sumbumise mõõtmise ja kirjeldamise ja muuga seotud varem ebaselgete või osaliste suuniste täpsustamine ning mitmesugused tehnilised küsimused ja sõnastusvead; ning
  - täpsustus, et ülehelikiirusega lennukite korral võib juhendada allahelikiirusega reaktiivlennukite mürapiirist.
11. Kõik ICAO 16. lisa muudatusettepanekud on ranguse osas neutraalsed (st mürapiire muudatusettepanekutega ei muudeta).

### ICAO 16. lisa II köite 7. muudatus

12. ICAO 16. lisa II köite standardite ja soovituslike tavade (SARP) muutmise eesmärk on ajakohastada heitkoguste piirmääradega seotud sätteid (st vähendada NO<sub>x</sub>-piirmääri) ning käsitleda haldusküsimusi, mille on tekitanud õhusõidukite mürasertifitseerimise tõendamisskeemide rakendamine ja selle suunised. Ettepanekud sisaldavad järgmist:
- CAEP/8 soovitatud heitgaaside täiendavale vähendamisele suunatud uue NO<sub>x</sub>-standardi heakskiitmine, millega vähendatakse alates 1. jaanuarist 2014 NO<sub>x</sub>-piirmääri võrreldes kehtiva CAEP/6 standardiga<sup>6</sup> väikestel mootoritel 5–15% ja suurtel mootoritel 15% võrra;
  - CAEP/6 NO<sub>x</sub>-standardile mittevastavate mootorite tootmise 1. jaanuaril 2013 lõpetamise sätte ajakohastamine;
  - teksti ajakohastamine, et asendada tekstis fraas „menetluste erisused“ fraasiga „samaväärsed menetlused“, millega parandatakse järjekindlust ja ühtlust 16. lisa II köites ning ICAO dokumendis 9501 — *Environmental Technical Manual, Volume II — Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines*; ning

---

<sup>6</sup> CAEP/6 standardi soovitus võeti vastu CAEP/6 istungil veebruaris 2004.

- d. sõnastuse lihtsustamine mõningate punktide sobivasse kohta ümberpaigutamisega ning trüki- ja sõnastusvigade parandamine.

#### NOx tõttu tootmise lõpetamise nõue ja erandimenetlus

13. 16. lisa II köite 7. muudatus sisaldab NOx tõttu tootmise lõpetamise nõuet, mille kohaselt peavad alates 1. jaanuarist 2013 toodetavad mootorid vastama CAEP/6 NOx-piirmääradele. CAEP/6 NOx tõttu tootmise lõpetamise nõudega tagatakse, et mittevastavaid mootoreid alates nimetatud kuupäevast enam ei toodeta. Samas on 16. lisa II köites sätestatud ka võimalus teha nõudest erandeid, et tähtaegade kohandamisega vähendada kahju majandusele. Erandimenetlust on kirjeldatud ICAO dokumendis 9501 – *Environmental Technical Manual, Volume I – Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines*.
14. Käesolevas normatiivmenetluses tuli keskkonnakaitse tehnilise käsiraamatu II köite erandimenetlust käsitlevat teksti mõnevõrra kohandada, et see vastaks ameti reguleerimissüsteemi vajadustele. Samuti tuli mõningad olulised punktid (nt erandite lubamise ajalised piirid ning erandite arvu piirang) muuta siduvaks, et tagada tootmise lõpetamise nõude eesmärgi saavutamine. Seetõttu otsustas amet kehtestada erandimenetluse määrusi (EÜ) nr 216/2008 ja (EÜ) nr 1702/2003 muutva komisjoni määruse tasandil.
15. Seega soovitatakse arvamusel tekstis, mis käsitleb tootmise lõpetamise nõuet ja erandimenetlust, järgmist:
- Määrusi (EÜ) nr 216/2008 ja (EÜ) nr 1702/2003 muutva komisjoni määruse artikli 3 lõikega 2 kehtestatakse üleminekuperiood neli aastat alates kuupäevast, mil toodetavad mootorid peavad vastama CAEP/6 NOx tõttu tootmise lõpetamise nõudele (st 1. jaanuarist 2013). Sellel üleminekuperioodil (1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2016) võivad liikmesriigid teha erandeid. Uutele õhusõidukitele paigaldatavate uute mootorite korral on erandite arv piiratud. Amet koostab nimetatud eranditega seotud teabe registri ja haldab seda.
  - NOx tõttu tootmise lõpetamise nõude sätetega seoses on vaja muuta komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003, täpsemalt 21. osa jagu A (punkti 21A.4 alapunkti a, punkti 21A.130 alapunkti b ja punkti 21A.165 alapunkti c).

### **III. Regulaatiivse mõju hinnangu kokkuvõte**

16. Nagu eespool selgitatud, lõpetatakse ICAO 16. lisa I köite 10. muudatuse ja ICAO 16. lisa II köite 7. muudatusega vastuolud ja aidatakse saavutada kõikide taotlejate võrdne kohtlemine. Et neist muudatustest mõni takistab nõuete enda koostamist, on vaja need ICAO 16. lisa muudatused üle võtta Euroopa Liidu õigusesse.
17. Muudetavate nõuete ulatus ei piirdu üksnes algmääruse artikliga 6. Nagu eespool kirjeldatud, tuleb NOx tõttu tootmise lõpetamise nõude ja erandimenetlusega seoses muuta komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 21. osa.
18. Põhiküsimus on siin uue NOx-standardi vastuvõtmine ning CAEP/6 NOx-standardist tuleneva mootorite tootmise lõpetamise sätte ajakohastamine. Ehkki asjaomast majandustegevuse ulatust ja isikute arvu ei saa kvantitatiivselt hinnata, ei kaasne algmääruse ning komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 (21. osa) muutmisega eeldatavasti praeguse olukorra olulist muutumist.
19. On kolm varianti:
1. variant: jätta olukord muutmata.
  2. variant: kehtestada alternatiivsed nõuded, mis tagavad keskkonna samaväärse kaitse.

- c. 3. variant: võtta muudatused vastu neid muutmata, ICAOs kokkulepitud kujul.

#### Mõju ohutusele

20. Ükski vart eeldatavasti ei mõjuta ohutust.

#### Majandusmõju

21. Kõikidel variantidel on eeldatavasti majandusmõju. 1. ja 2. variandi kohta võib märkida, et ICAO kinnitatud meetmetest kõrvalekaldumisega kaasneks risk, et Euroopa tooted ei ole mujal maailmas vastuvõetavad, ning seonduvad kulud. 3. variandi osas toob uue NOx-standardi vastuvõtmine ning CAEP/6 NOx-standardile mittevastavate mootorite tootmise lõpetamise sätte ajakohastamine tootjate ja lennundusettevõtjate jaoks kaasa lisakulusid. Teisalt ning võrreldes 1. ja 2. variandiga (mis mõlemad kalduvad kõrvale ICAO kinnitatud meetmetest), on 3. variandist (ICAO meetmete muutmata kujul vastuvõtmine) tuleneval halduskoormuse vähenemisel valdkonna ettevõtjatele eeldatavasti positiivne majandusmõju.

#### Keskkonnamõju

22. 1. variandi (jätta olukord muutmata) keskkonnamõju oleks negatiivne ning 2. ja 3. variandi keskkonnamõju oleks eeldatavasti positiivne. 3. variandi korral tuleneb see eelkõige uue NOx-standardi vastuvõtmisest ning CAEP/6 NOx-standardi tõttu mootorite tootmise lõpetamise sätte ajakohastamisest. Samas võib arvata, et positiivne keskkonnamõju on ka teistel ICAO 16. lisa I ja II kõite muudatustel, mis on muu hulgas ebaselguse ja ebaühtluse kõrvaldamist, täpsustamist, tehnika uusima arenguga ajakohastamist ning tehniliselt põhjendatud ja täpselt sõnastatud tehnilisi nõudeid.

#### Sotsiaalne mõju

23. Muudatustel ei ole sotsiaalset mõju, välja arvatud kaudne mõju lennunduse negatiivse keskkonnamõju vähendamise kaudu.

#### Rahvusvahelise õigusega ühtlustamine

24. Kavandatav eeskiri võtab arvesse rahvusvahelise õiguse (ICAO) arengut. Kavandatav 3. variandil põhinev eeskiri
- on vastavuses ICAO standardite ja soovitatavate tavadega;
  - FAA ja TCCA eeskirjade sisu ei ole veel teada, kuid võib NOx tõttu tootmise lõpetamise nõude rakendamise osas mõnevõrra erineda; amet leiab sellest olenemata, et Euroopa Liidu huvides on võtta vastu muudatused ICAOs kokku lepitud kujul.

Köln, pp. kuu AAAA

P. GOUDOU  
tegevdirektor