



EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

NUOMONĖ NR. 06/2011

2011 m. gruodžio 2 d.

dėl Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje, įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB,

IR

dėl Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles

„CAEP/8 įgyvendinimas“

SANTRAUKA

Reglamento (EB) Nr. 216/2008 (pagrindinio reglamento) 6 straipsnyje apibrėžiant esminius aplinkos apsaugos reikalavimus nurodomas ICAO 16 priedas.

Savo nuomonėje Europos aviacijos saugos agentūra siūlo Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 ir Reglamentą (EB) Nr. 216/2008.

Šių pakeitimų paskirtis – įgyvendinti 16 priedo I ir II tomus, kuriuos rekomendavo ICAO 8-asis Aviacijos aplinkos apsaugos komitetas ir kuriuos ICAO Taryba priėmė 2011 m. kovo 4 d.

ICAO 16 priedo I tomo 10 pakeitimo paskirtis – išspręsti techninius nesklaidumus, kylančius dėl parodomųjų sistemų ir susijusių orlaivių triukšmo sertifikavimo gairių taikymo. Visi pakeitimų pasiūlymai griežtumo požiūriu laikomi neutraliais (t. y. triukšmo riba nekeičiama).

ICAO 16 priedo II tomo 7 pakeitimo paskirtis – atnaujinti nuostatas dėl emisijų ribojimo griežtumo (t. y. padidinti NO_x ribų griežtumą) ir išspręsti techninius nesklaidumus, kylančius dėl parodomųjų sistemų ir susijusių orlaivių variklių emisijų sertifikavimo gairių taikymo. Tarp pakeitimų yra ir atnaujinta nuostata dėl CAEP/6 NO_x standarto neatitinkančių variklių gamybos nutraukimo, įsigaliosianti nuo 2013 m. sausio 1 d., ir jai skirtas išimties taikymo procesas.

Svarbiausias klausimas yra naujo NO_x standarto priėmimas ir nuostatos dėl variklių gamybos nutraukimo pagal CAEP/6 NO_x standartą atnaujinimas. Nors neįmanoma kiekybiškai įvertinti, kuriai verslo daliai ir kiek žmonių tai turės poveikį, galima daryti prielaidą, kad pagrindinio reglamento ir Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003 (21 dalies) pakeitimas smarkiai nepakeis dabartinės padėties.

I. Procesas, taikymo sritis ir konsultacijos

- Šia nuomone Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – Agentūra) siūlo Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003¹ 21A.4 dalies a punktą, 21A.130 dalies b punktą ir 21A.165 dalies c punktą (toliau – 21 dalis) ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008² (toliau – pagrindinis reglamentas) 6 straipsnio 1 dalį.
- Ši nuomonė parengta pagal šią taisyklių rengimo užduotį:

Taisyklių rengimo užduotis Nr.	Pavadinimas	Techninė užduotis	PPP (Nr. ir data)	AKD Nr. (Nr. ir data)
RMT.BR.008	CAEP 8 pakeitimų įgyvendinimas	10.8.7	2011-08 (11-05-16)	2011-08 (11-10-17)

- Šios taisyklių rengimo veiklos taikymo sritis išdėstyta Techninėje užduotyje RMT.BR.008. Remdamasi šia technine užduotimi Agentūra parengė Pranešimą apie pasiūlytą pakeitimą (PPP) 2011-08.
- Pranešimas apie pasiūlytą pakeitimą (PPP) 2011-08³, kuriame buvo nuomonės dėl Komisijos reglamento, kuriuo keičiami Komisijos reglamentai (EB) Nr. 216/2008 ir (EB) Nr. 1702/2003 arba 21 dalis, projektas, buvo paskelbtas 2011 m. gegužės 16 d. Agentūros interneto svetainėje.
- Iki galutinio termino, 2011 m. rugpjūčio 16 d., Agentūra iš nacionalinių institucijų, profesinių organizacijų ir privačių įmonių gavo 38 komentarus.
- Visi gauti komentarai buvo patvirtinti ir įtraukti į atsakymo į komentarus dokumentą (AKD) 2011-08⁴, kuris 2011 m. spalio 17 d. buvo paskelbtas Agentūros interneto svetainėje. Šiame AKD pateiktas visų komentarus pateikusių asmenų ir (arba) organizacijų sąrašas ir Agentūros pateikti atsakymai. Buvo gauti du atsiliepimai į AKD. Šie atsiliepimai palaikė AKD išdėstytą nuomonę, todėl neprireikė jokių pakeitimų.
- Ši nuomonė buvo priimta atlikus Agentūros Valdančiosios tarybos nustatytą procedūrą⁵ ir laikantis pagrindinio reglamento 19 ir 52 straipsnių.
- Siūloma taisykle atsižvelgta į Europos Sąjungos ir tarptautinės teisės (ICAO) plėtrą ir suderinimą su Europos Sąjungos pagrindinių partnerių taisyklėmis, kaip nustatyta

¹ 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles (OL L 243, 2003 9 27, p. 6). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2009 m. lapkričio 30 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1194/2009 (OL L 321, 2009 12 8, p. 5).

² 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje, įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009 (OL L 309, 2009 11 24, p. 51).

³ Žr. taisyklių rengimo archyvus <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Žr. taisyklių rengimo archyvus <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Valdančiosios tarybos sprendimas dėl procedūros, kurią Agentūra turi taikyti teikdama nuomonės, sertifikavimo specifikacijas ir rekomendacinę medžiagą (taisyklių rengimo tvarka). EASA MB 08-2007, 2007 6 13.

pagrindinio reglamento 2 straipsnyje nurodytuose tiksluose. Siūloma taisykle atsižvelgta į dabartinius Europos Sąjungos teisės aktus.

II. Agentūros siūlomų pakeitimų apžvalga

9. Pagrindiniame reglamente apibrėžiami esminiai aplinkos apsaugos reikalavimai, nurodant ICAO 16 priedą. 6 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad kai pakeičiamas ICAO 16 priedas, gali būti atliktas derinimas pagal to paties reglamento 65 straipsnio 5 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu, kad esminiai aplinkos apsaugos reikalavimai būtų reikiamai suderinti su susijusiais ICAO standartais.

ICAO 16 priedo I tomo 10 pakeitimas

10. ICAO 16 priedo I tomo 10 pakeitimo paskirtis – išspręsti techninius nesklaidumus, kylančius dėl parodomųjų sistemų ir susijusių orlaivių triukšmo sertifikavimo gairių taikymo. Pasiūlymai apima:
- a. taikymo nuostatų pakeitimus, kad būtų pašalintas nereikalingas teksto sudėtingumas, pasikartojimai ir daugiažodiškumas, kartu pagerinant aiškumą ir suderinant skirtingus skyrius;
 - b. nuorodų priede į ICAO dok. 9501 „Aplinkos apsaugos techninis vadovas. I tomas. Orlaivių triukšmo sertifikavimo tvarka“ atnaujinimą;
 - c. naują tekstą 16 priedo I tomo 3 skyriuje, paaiškinantį triukšmo sertifikavimo standartinį kilimo greitį tais atvejais, kai kilimo greitis tinkamumo skraidyti sertifikate nenurodytas;
 - d. teksto pakeitimus siekiant aiškumo ir buvusių neaiškių arba neišsamių gairių paaiškinimo, įskaitant juntamo triukšmo veiksmingojo lygio (EPNL) skaičiavimą, orlaivio triukšmo duomenų pataisas pagal standartines sąlygas, taikant supaprastintą ir integruotąjį metodus, atmosferinio garso slopinimo matavimą ir apibūdinimą, ir įvairius techninius nesklaidumus bei redakcines klaidas, ir
 - e. paaiškinimą, kad ikigarsiniams reaktyviniams lėktuvams taikomi didžiausio triukšmo lygiai gali būti taikomi kaip gairės viršgarsiniams lėktuvams.
11. Visi ICAO 16 priedo I tomo pakeitimų pasiūlymai griežtumo požiūriu laikomi neutraliais (t. y. triukšmo riba nekeičiama).

ICAO 16 priedo II tomo 7 pakeitimas

12. ICAO 16 priedo II tomo standartų pakeitimo paskirtis – atnaujinti nuostatas dėl emisijų ribojimo griežtumo (t. y. padidinti NOx ribų griežtumą) ir išspręsti techninius nesklaidumus, kylančius dėl parodomųjų sistemų ir susijusių orlaivių variklių emisijų sertifikavimo gairių taikymo. Pasiūlymai apima:
- a. naujo NOx standarto, kurį rekomenduoja CAEP/8, kad būtų dar sumažintas išmetamųjų dujų kiekis, ir kuris didina NOx ribų griežtumą, palyginti su dabartiniu CAEP/8 standartu⁶, priėmimą – nuo 5 iki 15 procentų mažiems varikliams ir 15 procentų dideliems varikliams; standartas įsigaliojotų nuo 2014 m. sausio 1 d.;
 - b. nuostatos dėl CAEP/6 NOx standarto neatitinkančių variklių gamybos nutraukimo, įsigaliosiančios nuo 2013 m. sausio 1 d., atnaujinimą;
 - c. teksto atnaujinimą, kuriuo terminas „procedūrų variantai“ keičiamas į „lygiavertės procedūros“, kad 16 priedo II tomo ir ICAO dokumento 9501 „Aplinkos apsaugos

⁶ CAEP/6 standartas buvo rekomenduotas CAEP/6 susitikime 2004 m. vasario mėn.

techninis vadovas. II tomas. Orlaivių variklių emisijų sertifikavimo tvarka“ terminai būtų nuoseklūs ir suderinti, ir

- d. teksto pakeitimus siekiant aiškumo – kai kurių pastraipų perkėlimą į tinkamesnes vietas ir kai kurių spausdinimo ir redakcinių klaidų ištaisymą.

Reikalavimas nutraukti gamybą atsižvelgiant į NOx reikalavimus ir išimties taikymo procesas

13. 16 priedo II tomo 7 pakeitime yra reikalavimas nutraukti gamybą atsižvelgiant į NOx reikalavimus, kuriuo nustatyta, kad po 2013 m. sausio 1 d. gaminami varikliai turi atitikti CAEP/6 patvirtintą NOx ribų griežtumo lygį. CAEP/6 reikalavimas nutraukti gamybą atsižvelgiant į NOx reikalavimus užtikrina, kad po minėtos datos nebebus gaminami reikalavimų neatitinkantys varikliai. Vis dėlto 16 priedo II tome taip pat atsiranda galimybė taikyti išimtis šiam reikalavimui, pagal kurias koreguojamas jo taikymo laikas, kad sumažėtų neigiamas ekonominis poveikis. Išimties taikymo procesas aprašytas ICAO dok. 9501 „Aplinkos apsaugos techninis vadovas. II tomas. Orlaivių variklių emisijų sertifikavimo tvarka“.
14. Rengiant šias taisykles, su išimties taikymu susijęs tekstas iš Aplinkos apsaugos techninio vadovo II tomo turėjo būti šiek tiek pritaikytas, kad atitiktų Agentūros reguliavimo sistemos poreikius. Be to, buvo būtina kai kuriuos pagrindinius punktus padaryti privalomus (pvz., laikotarpį, per kurį galima suteikti išimtis, ir išimčių skaičiaus apribojimą), siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikytas reikalavimo nutraukti gamybą tikslas. Dėl šios priežasties Agentūra nusprendė įvesti naują išimties taikymo procesą Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 216/2008 ir (EB) Nr. 1702/2003, lygiu.
15. Taigi, nuomonės tekste, skirtame reikalavimui nutraukti gamybą ir išimties taikymo procesui, siūloma:
- a. Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 216/2008 ir (EB) Nr. 1702/2003, 3 straipsnio 2 dalyje įvedamas ketverių metų pereinamasis laikotarpis nuo datos, nuo kurios gaminami varikliai turi atitikti CAEP/6 reikalavimą nutraukti gamybą atsižvelgiant į NOx reikalavimus (t. y. 2013 m. sausio 1 d.). Šiuo pereinamuoju laikotarpiu (nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d.) valstybės narės gali suteikti išimtis. Išimčių skaičius ribojamas, kai jos taikomos naujuose orlaiviuose montuojamiems naujiems varikliams. Agentūra turi parengti ir tvarkyti su šiomis išimtimis susijusių duomenų registrą.
- b. Reikalavimo nutraukti gamybą atsižvelgiant į NOx reikalavimus nuostatomis reikalaujama iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1702/2003, konkrečiai 21 dalies A skirsnio (21A.4 dalies a punkto, 21A.130 dalies b punkto ir 21A.165 dalies c punkto) nuostatas.

III. Teisės akto poveikio įvertinimo suvestinė

16. Kaip paaiškinta pirmiau, ICAO 16 priedo I tomo 10 pakeitimu ir ICAO 16 priedo II tomo 7 pakeitimu panaikinamos spragos ir padedama užtikrinti vienodą požiūrį į visus pareiškėjus. Kadangi dėl kelių iš šių pakeitimų keičiasi pačių reikalavimų formuluotės, šiuos ICAO 16 priedo patobulinimus būtina įtraukti į ES teisę.
17. Tačiau reikalavimai, kuriuos reikia keisti, neapsiriboja pagrindinio reglamento 6 straipsniu. Kaip aprašyta pirmiau, dėl reikalavimo nutraukti gamybą atsižvelgiant į NOx reikalavimus ir išimties taikymo proceso būtina pakeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003 21 dalį.
18. Šiuo požiūriu svarbiausias klausimas yra naujo NOx standarto priėmimas ir nuostatos dėl variklių gamybos nutraukimo pagal CAEP/6 NOx standartą atnaujinimas. Nors neįmanoma kiekybiškai įvertinti, kuriai verslo daliai ir kiek žmonių tai turės poveikį,

galima daryti prielaidą, kad pagrindinio reglamento ir Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003 (21 dalies) pakeitimas smarkiai nepakeis dabartinės padėties.

19. Nustatyti trys variantai:

- a. 1 variantas: nedaryti nieko.
- b. 2 variantas: įgyvendinti alternatyvius reikalavimus, kurie užtikrintų lygiavertį aplinkos apsaugos lygį.
- c. 3 variantas: patvirtinti pakeitimus tokius, kokie sutarti ICAO.

Sauga

20. Nenumatoma jokie šių priemonių pagal bet kurį variantą poveikio saugai.

Ekonominis poveikis

21. Visi variantai gali turėti ekonominį poveikį pramonei. Taikant 1 ir 2 variantus, galima teigti, jog bet koks ICAO patvirtintų priemonių nesilaikymas padidintų riziką, kad Europos gaminiai galėtų tapti nepriimtini įvairiose pasaulio vietose ir dėl to galėtų atsirasti atitinkamų išlaidų. Taikant 3 variantą, naujo NOx standarto priėmimas ir nuostatos dėl CAEP/6 NOx standarto neatitinkančių variklių gamybos nutraukimo atnaujinimas lemtų papildomas gamintojų ir oro transporto bendrovių išlaidas. Kita vertus, palyginti su 1 ir 2 variantais (kurie abu nukrypsta nuo ICAO patvirtintų priemonių), administracinės naštos sumažėjimas pramonei taikant 3 variantą (priimti ICAO priemones nepakeistas) turėtų turėti teigiamą ekonominį poveikį.

Poveikis aplinkai

22. 1 variantas (nieko nedarymo) turėtų neigiamą poveikį aplinkai, o 2 ir 3 variantai turėtų turėti teigiamą poveikį aplinkai. Kalbant apie 3 variantą, tai ypač pasakytina apie naujo NOx standarto priėmimą ir nuostatos dėl variklių gamybos nutraukimo pagal CAEP/6 NOx standartą atnaujinimą. Tačiau taip pat manoma, kad kitų ICAO 16 priedo I ir II tomų pakeitimai taip pat turės teigiamą poveikį aplinkai. Šiais pakeitimais panaikinami dviprasmiškumai ir nenuoseklumas, suteikiama aiškumo, įdiegiamos naujovės pagal naujausius technikos pasiekimus ir nustatomos techniškai patikimos bei tinkamai apibrėžtos specifikacijos.

Socialinis poveikis

23. Socialinio variantų poveikio nenumatyta, išskyrus netiesioginį neigiamo aviacijos poveikio aplinkai sušvelninimo poveikį.

Suderinimas su tarptautine teise

24. Rengiant siūlomą taisyklę atsižvelgta į tarptautinės teisės raidą (ICAO). Siūloma taisyklė, pagrįsta 3 variantu:

- a. lygiavertė ICAO standartams ir rekomenduojamai praktikai;
- b. FA ir TCCA taisyklių turinys dar nėra apibrėžtas, tačiau gali būti tam tikrų skirtumų dėl reikalavimo nutraukti gamybą atsižvelgiant į NOx reikalavimus įgyvendinimo; Agentūra mano, kad ES vis tiek naudinga patvirtinti pakeitimus, kaip sutarta ICAO.

Kelnas, MMMM mėnuo dd

P. GOUDOU
Vykdomasis direktorius