



EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS

ATZINUMS NR. 06/2011

(2011. gada 2. decembris)

Komisijas regulai, ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK,

UN

Komisijas regulai, ar kuru groza Komisijas 2003. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju

"CAEP/8 īstenošana"

KOPSAVILKUMS

Regulas (EK) Nr. 216/2008 ("Pamatregula") 6. pantā noteiktas vides aizsardzības pamatprasības, atsaucoties uz *ICAO* 16. pielikumu.

Ar šo atzinumu Eiropas Aviācijas drošības aģentūra ierosina Komisijai izdarīt grozījumus Komisijas Regulā (EK) Nr. 1702/2003 un Regulā (EK) Nr. 216/2008.

Šo grozījumu mērķis ir īstenot 16. pielikuma I un II sējuma grozījumus, kuri tika ierosināti *ICAO* Aviācijas vides aizsardzības komitejas 8. sanāksmē un kurus *ICAO* padome pieņēma 2011. gada 4. martā.

ICAO 16. pielikuma I sējuma 10. grozījuma mērķis ir risināt tehniskas problēmas, ko izraisījusi pierādīšanas shēmu piemērošana un attiecīgās pamatnostādnes par gaisa kuģu trokšņu līmeņa sertificēšanu. Tiek uzskatīts, ka neviens ierosinājums par izmaiņām nemaina stingrības līmeni (tas ir, nemaina trokšņu līmeņa ierobežojumus).

ICAO 16. pielikuma II sējuma 7. grozījuma mērķis ir atjaunināt noteikumus par striktu emisiju līmeni (tas ir, noteikt stingrākus NOx ierobežojumus), kā arī risināt tehniskās problēmas, ko izraisījusi pierādīšanas shēmu piemērošana un attiecīgās pamatnostādnes par gaisa kuģu dzinēju emisiju sertificēšanu. Izmaiņās ir atjauninājumi ražošanas robežvērtību noteikumos, kas attieksies uz *CAEP/6* NOx standartam neatbilstīgiem dzinējiem un stāsies spēkā 2013. gada 1. janvārī, kā arī paredzēs atbrīvojuma procesu.

Galvenā problēma ir jauna NOx standarta pieņemšana un dzinējiem piemērojamo noteikumu par ražošanas robežvērtībām atjaunināšana atbilstīgi *CAEP/6* NOx standartam. Lai gan nav iespējams kvantitatīvi novērtēt to, cik uzņēmumus un cilvēkus tas ietekmēs, paredzams, ka Pamatregulas un Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003 ("21. daļa") grozīšana būtiski nemainīs pašreizējo situāciju.

I. Process, darbības joma un apspriešana

- Ar šo atzinumu Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (turpmāk — "Aģentūra") ierosina Komisijai izdarīt grozījumus Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003¹ (turpmāk — "21. daļa") A iedaļas 21A.4. punkta a) apakšpunktā, 21A.130. punkta b) apakšpunktā un 21A.165. punkta c) apakšpunktā, kā arī Regulas (EK) Nr. 216/2008² (turpmāk — "Pamatregula") 6. panta 1. punktā.
- Atzinums izveidots pēc šā noteikumu izstrādes uzdevuma izpildes.

Noteikumu izstrādes uzdevuma Nr.	Nosaukums	Darba uzdevuma apraksts	NPA (Nr. un datums)	CRD Nr. (Nr. un datums)
RMT.BR.008	CAEP 8 grozījumu īstenošana	08.07.2010.	2011-08 (16.05.11.)	2011-08 (17.10.11.)

- Šis noteikumu izstrādes procedūras darbības joma tika noteikta Darba uzdevuma aprakstā (*ToR*) RMT.BR.008. Saskaņā ar šo *ToR* Aģentūra izstrādāja Ierosināto grozījumu paziņojumu (*NPA*) 2011-08.
- Ierosināto grozījumu paziņojums (*NPA*) 2011-08³ līdz ar atzinuma projektu par Komisijas regulu, ar kuru groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 216/2008 un (EK) Nr. 1702/2003 jeb 21. daļu, 2011. gada 16. maijā tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē.
- Līdz komentāru iesniegšanas laika noslēguma datumam — 2011. gada 16. augustam — Aģentūra saņēma 38 komentārus no valstu aviācijas iestādēm, profesionālām organizācijām un privātiem uzņēmumiem.
- Visi saņemtie komentāri tika ņemti vērā un iekļauti Komentāru analīzes dokumentā (*CRD*) 2011-08, ko 2011. gada 17. oktobrī publicēja Aģentūras tīmekļa vietnē⁴. Šajā *CRD* dokumentā nosauktas visas personas un/vai organizācijas, kas iesniedza komentārus, kā arī norādītas Aģentūras atbildes uz šiem komentāriem. Par *CRD* dokumentu tika saņemtas divas atsauksmes. Tā kā atsauksmēs tika pausts atbalsts *CRD* dokumentam, Aģentūrai nebija jāveic nekādas izmaiņas.
- Atzinums tika pieņemts saskaņā ar Aģentūras Valdes⁵ izstrādāto procedūru Pamatregulas 19. un 52. pantā noteiktajā kārtībā.
- Ierosinātajos noteikumos ņemti vērā Eiropas Savienības un starptautisko tiesību aktu (*ICAO*) izstrādes principi, kā arī saskaņotība ar Eiropas Savienības galveno partneriastāžu

¹ Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 243, 27.09.2003., 6. lpp). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2009. gada 30. novembra Komisijas Regulu (EK) Nr. 1194/2009 (OV L 321, 08.12.2009., 5. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.).

³ Sk. noteikumu izstrādes arhīvu vietnē <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Sk. noteikumu izstrādes arhīvu vietnē <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Valdes lēmums par procedūru, ko Aģentūra piemēro, izdodot atzinumus, sertifikātus, specifikācijas un norādījumus (Noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

noteikumiem atbilstīgi Pamatregulas 2. pantā noteiktajiem mērķiem. Ierosinātajos noteikumos ņemts vērā attiecīgās Eiropas Savienības likumdošanas pašreizējais stāvoklis.

II. Aģentūras ierosināto izmaiņu pārskats

9. Pamatregulā noteiktas vides aizsardzības pamatprasības, atsaucoties uz *ICAO* 16. pielikumu. Pamatregulas 6. panta 2. punktā norādīts: kad *ICAO* veic 16. pielikuma grozījumus, iespējams veikt pielāgojumus saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta šīs regulas 65. panta 5. punktā, lai vides aizsardzības pamatprasības attiecīgi pielīdzinātu saistītajiem *ICAO* standartiem.

ICAO 16. pielikuma I sējuma 10. grozījums

10. *ICAO* 16. pielikuma I sējuma 10. grozījuma mērķis ir risināt tehniskas problēmas, ko izraisījusi pierādīšanas shēmu piemērošana un attiecīgās pamatnostādnes par gaisa kuģu trokšņu līmeņa sertificēšanu. Ierosinājumi bija, piemēram, šādi:
- grozījumi piemērojamības noteikumos, lai tiesību akta tekstā novērstu nevajadzīgu sarežģītību, atkārtosanos un liekvārdību, uzlabojot skaidrību un dažādu nodaļu saskaņotību;
 - atjauninājums, kas pielikumā bija par atsaucēm uz *ICAO* dokumentu Nr. 9501 — *Environmental Technical Manual, Volume I — Procedures for the Noise Certification of Aircraft* ["Vides aizsardzības tehniskā rokasgrāmata, I sējums — Gaisa kuģu trokšņu līmeņa sertificēšanas procedūras"];
 - jaunā redakcijā izteikts 16. pielikuma I sējuma 3. nodaļas teksts, lai precizētu, kāds pacelšanās atsaucēs ātrums jāizmanto trokšņu līmeņa sertificēšanā, ja lidojumderīguma sertifikātā nav norādīts pacelšanās ātrums;
 - saprotamības un skaidrības uzlabojumi iepriekš neskaidri vai nepilnīgi formulētajās norādēs, tostarp par faktiskā dzirdamā trokšņu līmeņa (*EPNL*) aprēķināšanu, gaisa kuģu trokšņu rādītāju pielāgošanu atsaucēs apstākļiem, izmantojot vienkāršotas un integrētas metodes, par trokšņu līmeņa samazinājuma mērījumiem un to raksturojumu, kā arī veikta dažādu tehnisku problēmu un redakcionālu kļūdu novēršana;
 - paskaidrojums, ka zemskapas reaktīvajām lidmašīnām piemērojamo maksimālo trokšņu līmeni var izmantot kā vadlīniju virsskapas lidmašīnām.
11. Tiek uzskatīts, ka nekādas ierosinātās *ICAO* 16. pielikuma I sējuma izmaiņas nemaina stingrības līmeni (tas ir, ierosinātās izmaiņas nemaina trokšņu līmeņa ierobežojumus).

ICAO 16. pielikuma II sējuma 7. grozījums

12. *ICAO* 16. pielikuma II sējumā iekļauto standartu un ieteiktās prakses (*SARP*) grozījuma mērķis ir atjaunināt noteikumus par striktu emisiju līmeņa ievērošanu (tas ir, noteikt stingrākus *NOx* ierobežojumus), kā arī risināt tehniskās problēmas, ko izraisījusi pierādīšanas shēmu piemērošana un attiecīgās pamatnostādnes par gaisa kuģu dzinēja emisiju sertificēšanu. Ierosinājumi bija, piemēram, šādi:
- CAEP/8* sanāksmē ieteiktā jaunā *NOx* standarta pieņemšana, lai turpinātu samazināt gāzu emisijas, un šis standarts, salīdzinot ar pašreizējo *CAEP/6* standartu⁶, noteiks par 5–15 procentiem stingrākus ierobežojumus maziem dzinējiem un par 15 procentiem stingrākus ierobežojumus lieliem dzinējiem un stāsies spēkā 2014. gada 1. janvārī;

⁶ *CAEP/6* standarts tika ieteikts *CAEP/6* sanāksmē 2004. gada februārī.

- b. atjauninājums ražošanas robežvērtību noteikumos, kas attieksies uz CAEP/6 NOx standartam neatbilstīgiem dzinējiem un stāsies spēkā 2013. gada 1. janvārī;
- c. tiesību akta teksta atjaunināšana, vārdkopu "*variations in procedures*" [procedūru varianti] aizstājot ar vārdkopu "*equivalent procedures*" [līdzvērtīgas procedūras], lai uzlabotu konsekveni un saskaņotību gan 16. pielikuma II sējumā, gan ICAO dokumentā Nr. 9501 — *Environmental Technical Manual, Volume II — Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines* ["Vides aizsardzības tehniskā rokasgrāmata, II sējums — Gaisa kuģu dzinēju radīto emisiju sertificēšanas procedūras"];
- d. saprotamības uzlabošana, dažas rindkopas pārvietojot uz piemērotākām vietām un izlabojot tipogrāfiskas un redakcionālas kļūdas.

Prasības par NOx ražošanas robežvērtībām un atbrīvojuma process

- 13. 16. pielikuma II sējuma 7. grozījumā ir prasība par NOx ražošanas robežvērtībām, kas nosaka, ka dzinējiem, kuri ražoti 2013. gada 1. janvārī vai vēlāk, jāatbilst stingram NOx līmenim, kas apstiprināts CAEP/6 sanāksmē. CAEP/6 prasība par NOx ražošanas robežvērtībām ļaus nodrošināt, ka pēc šā datuma vairs netiks ražoti neatbilstīgi dzinēji. Tomēr 16. pielikuma II sējumā ir arī iespēja piemērot atbrīvojumu no šīs prasības izpildes, sniedzot laiku pielāgojumu veikšanai, lai mazinātu negatīvu ekonomisko ietekmi. Atbrīvojuma process aprakstīts ICAO dokumentā Nr. 9501 — *Environmental Technical Manual, Volume II — Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines* ["Vides aizsardzības tehniskā rokasgrāmata, II sējums — Gaisa kuģu dzinēju radīto emisiju sertificēšanas procedūras"].
- 14. Dokumenta *Environmental Technical Manual, Volume II* ["Vides aizsardzības tehniskā rokasgrāmata, II sējums"] teksts par atbrīvojuma procesu šajā noteikumu izstrādes procedūrā bija jāpielāgo, lai tas atbilstu Aģentūras regulatīvās sistēmas vajadzībām. Turklāt bija jāpadara saistoši daži no svarīgākajiem punktiem (piemēram, tas, uz cik ilgu laiku var piešķirt atbrīvojumus, kā arī atbrīvojumu skaita ierobežojumi), lai nodrošinātu, ka tiek saglabāts ražošanas robežvērtību prasības mērķis. Tādēļ Aģentūra nolēma atbrīvojuma procesu noteikt Komisiju regulas līmenī, grozot Regulas (EK) Nr. 216/2008 un (EK) Nr. 1702/2003.
- 15. Attiecīgi atzinuma tekstā par ražošanas robežvērtību prasību un atbrīvojuma procesu ierosināts:
 - a. Komisijas regulas, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 un (EK) Nr. 1702/2003, 3. panta 2. punktā tiek ieviests četrus gadus ilgs pārejas periods, kas stājas spēkā pēc datuma, sākot ar kuru ražotajam dzinējam jāatbilst CAEP/6 prasībai par NOx ražošanas robežvērtībām (proti, pēc 2013. gada 1. janvāra). Šā pārejas perioda laikā (no 2013. gada 1. janvāra līdz 2016. gada 31. decembrim) dalībvalstis drīkst piešķirt atbrīvojumus; atbrīvojumu skaits ir ierobežots attiecībā uz jauniem dzinējiem, ko uzstāda jaunā gaisa kuģi; Aģentūra izveidos un uzturēs reģistru ar informāciju par šiem atbrīvojumiem;
 - b. noteikumi par NOx ražošanas robežvērtību prasību nosaka nepieciešamību pēc grozījumu izdarīšanas Komisijas Regulā (EK) Nr. 1702/2003, proti, 21. daļas A iedaļā (21A.4. punkta a) apakšpunktā, 21A.130. punkta b) apakšpunktā un 21A.165. punkta c) apakšpunktā).

III. Kopsavilkums par reglamentējošās ietekmes novērtējumu

- 16. Kā paskaidrots iepriekš, ICAO 16. pielikuma I sējuma 10. grozījums un ICAO 16. pielikuma II sējuma 7. grozījums novērš trūkumus tiesību aktā un palīdz nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret visiem pieteikumu iesniedzējiem. Tā kā dažas no šīm izmaiņām

ietekmē tieši prasību formulējumu, ICAO 16. pielikuma uzlabojumi ir jāieestrādā ES tiesību aktos.

17. Tomēr prasības, kas jāapmaina, neaprobežojas tikai ar Pamatregulas 6. pantu. Kā aprakstīts iepriekš, NOx ražošanas robežvērtību prasība un atbrīvojuma process nosaka nepieciešamību pēc grozījumu izdarīšanas Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003 21. daļā.
18. Līdz ar to galvenā problēma ir jauna NOx standarta pieņemšana un dzinējiem piemērojamo noteikumu par ražošanas robežvērtībām atjaunināšana atbilstīgi CAEP/6 NOx standartam. Lai gan nav iespējams kvantitatīvi novērtēt to, cik uzņēmumus un cilvēkus tas ietekmēs, paredzams, ka Pamatregulas un Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003 ("21. daļa") grozīšana būtiski nemainīs pašreizējo situāciju.
19. Ir noteiktas trīs iespējas.
 - a. 1. iespēja: nedarīt neko.
 - b. 2. iespēja: īstenot alternatīvas prasības, kas nodrošinātu līdzvērtīgu vides aizsardzības līmeni.
 - c. 3. iespēja: pieņemt nemainītus grozījumus, par kuriem vienojās ICAO.

Drošība

20. Sagaidāms, ka neviens no šajās iespējās paredzētajiem pasākumiem neietekmēs drošību.

Ekonomiskā ietekme

21. Sagaidāms, ka jebkura no šīm iespējām radīs ekonomisku ietekmi uz nozari. 1. un 2. iespēja, kas paredz novirzi no ICAO pieņemtajiem pasākumiem, varētu paaugstināt riska līmeni, ka Eiropā ražotos izstrādājumus nepieņems citās pasaules daļās, un tas varētu radīt attiecīgas izmaksas. 3. iespēja, proti, jauna NOx standarta pieņemšana un dzinējiem piemērojamo ražošanas robežvērtību noteikumu atjaunināšana atbilstīgi CAEP/6 NOx standartam, radītu papildu izmaksas ražotājiem un aviokompānijām. No otras puses, kā arī salīdzinājumā ar 1. un 2. iespēju (kuras atšķiras no ICAO pieņemtajiem pasākumiem), 3. iespējas (proti, nemainītu ICAO pasākumu pieņemšanas) sniegtais administratīvā sloga samazinājums nozarē varētu radīt pozitīvu ekonomisko ietekmi.

Ietekme uz vidi

22. 1. iespēja ("nedarīt neko") radītu negatīvu ietekmi uz vidi, savukārt 2. un 3. iespēja varētu radīt pozitīvu ietekmi uz vidi. 3. iespēja paredz jauna NOx standarta pieņemšanu un dzinējiem piemērojamo ražošanas robežvērtību noteikumu atjaunināšanu atbilstīgi CAEP/6 NOx standartam. Tomēr tiek arī uzskatīts, ka pārējās izmaiņas ICAO 16. pielikuma I un II sējumā radīs pozitīvu ietekmi uz vidi. Šīs izmaiņas novērš neskaidrības un nekonsekvenci, sniedz skaidrību, nodrošina atjauninājumus atbilstīgi jaunākajiem tehnoloģiskajiem sasniegumiem un ievieš tehniski pamatotas un atbilstīgi definētas specifikācijas.

Sociālā ietekme

23. Nav sagaidāms, ka izmaiņām būs sociāla ietekme, neskaitot netiešo ietekmi, ko izraisīs aviācijas negatīvās ietekmes mazināšana uz vidi.

Saskaņošana ar starptautiskajiem tiesību aktiem

24. Ierosinātajos noteikumos ievēroti starptautisko tiesību aktu (*ICAO*) izstrādes principi. Ierosinātie noteikumi ir balstīti uz 3. iespēju:
- a. tie ir līdzvērtīgi *ICAO* standartiem un ieteiktajai praksei;
 - b. *FAA* un *TCCA* noteikumu saturs pagaidām ir neskaidrs, bet ir iespējamas atšķirības *NOx* ražošanas robežvērtību prasības īstenošanā; tomēr Aģentūra uzskata, ka *ES* interesēs būtu pieņemt grozījumus, par ko vienojusies *ICAO*.

Ķelnē, dd. mēnesis, GGGG.

P. GUDŪ [*P. GOUDOU*]

Izpilddirektors