



СТАНОВИЩЕ № 6/2011

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 2 декември 2011 г.

за регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО

И

за регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 1702/2003 от 24 септември 2003 година за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации

„Прилагане на правилата CAEP/8“

РЕЗЮМЕ

В своя член 6 Регламент (ЕО) № 216/2008 („Основният регламент“) определя съществени изисквания за защита на околната среда, като се позовава на приложение 16 на ИКАО.

С настоящото становище Европейската агенция за авиационна безопасност предлага на Комисията да измени Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията и Регламент (ЕО) № 216/2008.

Целта на тези изменения е да се приложат измененията на приложение 16, том I и II, препоръчани от Осмия Комитет на ИКАО за защита на околната среда от авиацията и приети от Съвета на ИКАО на 4 март 2011 г.

Целта на изменение 10 на приложение 16 на ИКАО, том I, е да се разгледат техническите въпроси, които възникват от прилагането на демонстрационни схеми, и съответните ръководства за сертифициране на въздухоплавателните средства за шум. Всички предложения за промени се считат за неоказващи влияние върху строгостта на правилата (т.е. няма промени в граничните стойности за шума).

Целта на изменение 7 на приложение 16 на ИКАО, том II, е да се актуализират разпоредбите относно строгите ограничения на емисиите (т.е. да се въведат по-строги ограничения за емисиите на азотни окиси (NO_x)) и да се разгледат техническите въпроси, които възникват от прилагането на демонстрационни схеми, и съответните ръководства за сертифициране на въздухоплавателните средства за емисии от двигатели. Промените включват актуализиране на разпоредбата за преустановяване на производството за двигатели, които не отговарят на стандарта за NO_x на CAEP/6, който влиза в сила от 1 януари 2013 г., придружен от процедура за освобождаване.

Основният въпрос е приемането на нов стандарт за NO_x и актуализирането на разпоредбата за преустановяване на производството за двигатели съгласно стандарта за NO_x на CAEP/6. Въпреки че не е възможно да се направи количествена оценка на обема на стопанската дейност и броя на лицата, които ще бъдат засегнати, може да се приеме, че измененията на Основния регламент и на Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията (Част 21) не водят до голяма промяната на сегашното положение.

I. Процес, обхват и консултация

- С настоящото становище Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) предлага на Комисията да измени параграфи 21A.4 (а), 21A.130 (б) и 21A.165 (в) от Раздел А на Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията¹ (наричан по-долу „Част 21“) и член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008² (наричан по-долу „Основният регламент“).
- Настоящото становище е резултат на следната нормотворческа задача:

Нормотворческа задача №	Наименование	Техническо задание	NPA (№ и дата)	CRD № (№ и дата)
RMT.BR.008	Прилагане на правилата на CAEP 8 изменения	08/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

- Обхватът на тази нормотворческа дейност е описан в техническо задание (ТЗ) RMT.BR.008. Въз основа на това ТЗ Агенцията разработи Уведомление за предложено изменение (NPA) 2011-08.
- Уведомлението за предложено изменение (NPA) 2011-08³, което съдържа проектостановището за регламент на Комисията за изменение на регламенти (ЕО) № 216/2008 и (ЕО) № 1702/2003 на Комисията или Част 21 е публикувано на уебсайта на Агенцията на 16 май 2011 г.
- До изтичане на крайния срок на 16 август 2011 г. Агенцията получи 38 коментара от национални органи, професионални организации и частни дружества.
- За всички коментари е изпратено потвърждение за получаване, като те са включени в Документ с отговори на коментарите (CRD) 2011-08, публикуван на страницата на Агенцията на 17 октомври 2011 г.⁴. Въпросният CRD съдържа списък на всички лица и/или организации, представили коментари, както и отговорите на Агенцията. В отговор на CRD са получени две обратни връзки. В тях е изразена подкрепа за CRD, следователно не се налагат промени.

¹ Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията от 24 септември 2003 година за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6). Регламент последно изменен с Регламент (ЕО) № 1194/2009 на Комисията от 30 ноември 2009 г. (ОВ L 321, 8.12.2009 г., стр. 5).

² Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1). Регламент последно изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. (ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51).

³ Вж. Архива за нормотворчество на адрес <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Вж. Архива за нормотворчество на адрес <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

7. Настоящото становище бе прието, следвайки процедурата, определена от Управителния съвет⁵ на Агенцията в съответствие с член 19 и 52 от Основния регламент.
8. Предлаганото правило взема предвид развитието на европейското и международно право (ИКАО) и хармонизирането с правилата на органите на основните партньори на Европейския съюз, както е предвидено в целите на член 2 от Основния регламент. Предлаганото правило взема предвид настоящото положение на съответното законодателство на Европейския съюз.

II. Преглед на предлаганите от Агенцията промени

9. Основният регламент определя съществени изисквания за защита на околната среда, като се позовава на приложение 16 на ИКАО. Член 6, параграф 2 посочва, че когато бъдат направени изменения на приложение 16 на ИКАО, промяната за привеждане, когато е необходимо, на съществените изисквания за защита на околната среда в съответствие със съответните стандарти на ИКАО се извършва в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 65, параграф 5 на същия регламент.

Изменение 10 на приложение 16 на ИКАО, том I

10. Целта на изменение 10 на приложение 16 на ИКАО, том I, е да се разгледат техническите въпроси, които възникват от прилагането на демонстрационни схеми, и съответните ръководства за сертифициране на въздухоплавателните средства за шум. Предложенията включват:
 - а) изменения на разпоредбите за приложимост, за да се отстранят излишните сложност, повторение и многословие в текста, като същевременно се подобри яснотата и хармонизацията между отделните глави;
 - б) актуализация в приложението на референциите към ИКАО Doc 9501 — Технически наръчник във връзка с опазването на околната среда, том I — Процедури при сертифициране на въздухоплавателните средства за шум;
 - в) нов текст в глава 3 от приложение 16, том I за поясняване сертифицирането за шум на референтна скорост на излитане за случаи, когато не е посочена скорост на излитане при сертифицирането за летателна годност;
 - г) подобряване на яснотата и поясняване на неясни или непълни преди насоки, включително изчисляването на ефективно възприеманото ниво на шума (EPNL), корекция на данните за шума на въздухоплавателните средства спрямо референтните условия, използвайки опростения и интегрирания метод, измерване и характеризирание на затихването на звука в атмосферата, и различни технически въпроси и редакторски грешки; и
 - д) пояснение, че максималните нива на шума, приложими за дозвукови въздухоплавателни средства, може да се използват като насока за свръхзвукови самолети.
11. Всички предложения за промени в приложение 16 на ИКАО, том I, се считат за неоказващи влияние върху строгостта на правилата (т.е. предложенията за промени не променят граничните стойности за шума).

⁵ Решение на Управителния съвет относно процедурата, която следва да бъде приложена от Агенцията за публикуване на становища, сертификационни спецификации и инструктивни материали („процедура за определяне на правилата“) ЕААБ МВ 08-2007, 13.6.2007 г.

Изменение 7 на приложение 16 на ИКАО, том I

12. Целта на изменението на стандартите и препоръчителните практики (SARP) в приложение 16 на ИКАО, том II, е да се актуализират разпоредбите относно строгите ограничения на емисиите (т.е. да се въведат по-строги ограничения за емисиите на азотни окиси (NO_x)) и да се разгледат техническите въпроси, които възникват от прилагането на демонстрационни схеми, и съответните ръководства за сертифициране на въздухоплавателните средства за емисии от двигатели. Предложенията включват:
- а) приемането на нов стандарт за NO_x, препоръчан от CAEP/8, за да се намалят допълнително газовите емисии, който въвежда по-строги ограничения за емисиите на NO_x в сравнение с настоящия стандарт на CAEP/6⁶ между 5 процента и 15 процента за малки двигатели и до 15 процента за големи двигатели, който влиза в сила от 1 януари 2014 г.;
 - б) актуализиране на разпоредбата за преустановяване на производството за двигатели, които не отговарят на стандарта за NO_x на CAEP/6, който влиза в сила от 1 януари 2013 г.;
 - в) актуализиране на текста, за да се замени „отклонения в процедурите“ с „равностойни процедури“, за да се подобри съгласуваността и хармонизацията в рамките на приложение 16, том II и в рамките на ИКАО Doc 9501 — Технически наръчник във връзка с опазването на околната среда, том II — Процедури за сертифициране на въздухоплавателните средства за емисии от двигатели; и
 - г) подобряване на яснотата чрез преместване на някои параграфи на подходящи места и коригиране на някои типографски и редакторски грешки.

Изискване за преустановяване на производството във връзка с емисиите на NO_x и процедура за освобождаване

13. Изменение 7 на приложение 16 на ИКАО, том II, съдържа изискване за преустановяване на производството във връзка с емисиите на NO_x, което гласи, че двигателите, произведени на или след 1 януари 2013 г., трябва да отговарят на строгите ограничения на емисиите на NO_x, одобрени на CAEP/6. Това изискване осигурява сигурност, че след тази дата вече няма да се произвеждат двигатели, които не го съблюдават. Въпреки това приложение 16, том II въвежда също така възможност за освобождаване от това изискване, което позволява да се предостави допълнително време, за да се намалят отрицателните икономически въздействия. Процедурата на освобождаване е описана в ИКАО Doc 9501 — Технически наръчник във връзка с опазването на околната среда, том II — Процедури за сертифициране на въздухоплавателните средства за емисии от двигатели.
14. За целите на настоящата нормотворческа дейност текстът, свързан с процеса на изключения от Техническия наръчник във връзка с опазването на околната среда, том II, имаше нужда от известно приспособяване, за да отговори на регулаторната система на Агенцията. Освен това беше необходимо някои основни аспекти да се направят задължителни (например времевата рамка, в която могат да се предоставят освобождавания, и ограничение на броя на освобождаванията), за да се гарантира запазване на целта на изискването за преустановяване на производството. Поради тази причина Агенцията реши да въведе процедура за освобождаване на равнището на регламента на Комисията за изменение на регламенти (ЕО) № 216/2008 и (ЕО) № 1702/2003.
15. Следователно текстът за становището относно изискването за преустановяване на производството и процедурата за освобождаване предлага следното:

⁶ CAEP/6 стандартът е препоръчан на заседанието на CAEP/6 през февруари 2004 г.

- а) член 3, параграф 2 от регламента на Комисията за изменение на регламенти (ЕО) № 216/2008 и (ЕО) № 1702/2003 въвежда преходен период от четири години след датата, на която произведените двигатели трябва да съответстват на изискването на CAEP/6 за преустановяване на производството във връзка с емисиите на NOx (т.е. 1 януари 2013 г.). По време на преходния период (1 януари 2013 г. до 31 декември 2016 г.) държавите-членки могат да предоставят освобождавания. Броят на освобождаванията е ограничен в случая на нови двигатели, монтирани на нови въздухоплавателни средства. Агенцията трябва да създаде и поддържа регистър, съдържащ информация, свързана с тези освобождавания;
- б) разпоредбите за изискването за преустановяване на производството във връзка с емисиите на NOx изискват изменение на Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, а именно на разпоредбите в Раздел А на Част 21 (21A.4 (а), 21A.130 (б) и 21A.165 (в)).

III. Резюме на оценката на въздействието върху регулаторната уредба

16. Изменение 10 на приложение 16 на ИКАО, том I, и изменение 7 на приложение 16 на ИКАО, том II, обяснени по-горе, запълват една празнота и спомагат за постигане на равно третиране на всички заявители. Доколкото някои от тези промени засягат самото формулиране на изискванията, възниква необходимост от транспониране на тези подобрения към приложение 16 на ИКАО в правото на ЕС.
17. Въпреки това обхватът на изискванията, които трябва да бъдат променени, не е ограничен до член 6 от Основния регламент. Както е описано по-горе, изискването за преустановяване на производството във връзка с емисиите на NOx и процедурата за освобождаване изискват изменение на Част 21 от Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията.
18. Основният въпрос в тази връзка е приемането на нов стандарт за NOx и актуализирането на разпоредбата за преустановяване на производството за двигатели съгласно стандарта за NOx на CAEP/6. Въпреки че не е възможно да се направи количествена оценка на обема стопанска дейност и броя лица, които ще бъдат засегнати, може да се приеме, че измененията на Основния регламент и на Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията (Част 21) не водят до голяма промяната на сегашното положение.
19. Идентифицирани са три варианта:
 - а) вариант 1: да не се предприема нищо;
 - б) вариант 2: да се въведат алтернативни изисквания, които осигуряват равностойно равнище на защита на околната среда;
 - в) вариант 3: да се приемат измененията във вида, в който са приети в приложението на ИКАО.

Безопасност

20. Не се очаква въздействие върху безопасността в резултат на тези мерки, за които и да е от вариантите.

Икономика

21. Може да се очаква икономическо въздействие за сектора по отношение на всички варианти. Във връзка с варианти 1 и 2 може да се заяви, че всяко отклонение от мерките, приети от ИКАО, ще увеличи риска европейските продукти да не се

приемат в различни части на света, както и свързаните с това разходи. По отношение на вариант 3 приемането на нов стандарт за NOx и актуализирането на разпоредбата за преустановяване на производството за двигатели, които не отговарят на стандарта за NOx на CAEP/6, ще доведе до допълнителни разходи за производителите и авиокомпаниите. От друга страна и при сравнение с варианти 1 и 2 (които и двата се отклоняват от мерките, приети от ИКАО), намаляването на административната тежест за сектора в резултат на вариант 3 (да се приемат мерките на ИКАО без изменение) се очаква да има положителен икономически ефект.

Околна среда

22. Вариант 1 (да не се предприема нищо) ще има отрицателно въздействие върху околната среда, докато варианти 2 и 3 се очаква да имат положителен ефект върху околната среда. По отношение на вариант 3, това важи особено за приемането на нов стандарт за NOx и актуализирането на разпоредбата за преустановяване на производството за двигатели съгласно стандарта за NOx на CAEP/6. Въпреки това също така се счита, че други промени, въведени в приложение 16 на ИКАО, томове I и II, ще имат положително въздействие върху околната среда. С тези промени се разрешават двусмислия и непоследователност, внася се яснота и актуализация по отношение на последните технически новости и се въвеждат технически изпълними и точно определени спецификации.

Социален ефект

23. Не се очаква възможните варианти да имат социален ефект, с изключение на непрекия ефект от намаляване на отрицателното въздействие на въздухоплаването върху околната среда.

Хармонизиране с международното право

24. Предлаганото правило взема предвид развитието на международното право (ИКАО). Предлаганото правило, основано на вариант 3:

- а) е равностойно на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО;
- б) съдържанието на правилата на FAA и TCCA все още не е сигурно, но може да има някои различия по отношение на изпълнението на изискването за преустановяване на производството във връзка с емисиите на NOx. Агенцията счита, че все пак в интерес на ЕС е изменението да се приемат във вида, в който са приети в приложението на ИКАО.

Кьолн, дд месец гггг

П. Гуду
Изпълнителен директор