



STANOVISKO č. 06/2011

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 2. prosince 2011

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES

A

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací

„Provedení CAEP/8“

SHRNUTÍ

Nařízení (ES) č. 216/2008 (dále jen „základní nařízení“) ve svém článku 6 s odkazem na přílohu 16 ICAO vymezuje hlavní požadavky na ochranu životního prostředí.

Tímto stanoviskem Evropská agentura pro bezpečnost letectví navrhuje Komisi změnit nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 a nařízení (ES) č. 216/2008.

Účelem těchto změn je provést do práva EU změny ve svazku I a svazku II přílohy 16, které doporučil na své osmé schůzi Výbor pro ochranu životního prostředí v letectví a přijala Rada ICAO dne 4. března 2011.

Účelem změny 10 svazku I přílohy 16 ICAO je ujasnit technické otázky spojené s uplatňováním schémat prokazování shody a souvisejících pokynů k osvědčení hlukové způsobilosti letadel. Z hlediska přísnosti požadavků se všechny návrhy na změny považují za neutrální (tj. mezní hodnoty hluku se nemění).

Účelem změny 7 svazku II přílohy 16 ICAO je aktualizovat ustanovení týkající se přípustné úrovně emisí (tj. zpřísnění mezních hodnot NO_x) a ujasnit technické otázky spojené s uplatňováním schémat prokazování shody a souvisejících pokynů k osvědčení emisní způsobilosti leteckých motorů. Tyto změny obsahují aktualizaci ustanovení o zastavení výroby motorů, jež nesplňují požadavky normy pro NO_x podle CAEP/6, s platností od 1. ledna 2013, jakož i postup pro udělování výjimek.

Nejdůležitější je přijetí nové normy pro NO_x a aktualizace ustanovení o zastavení výroby motorů, jež nesplňují požadavky normy pro NO_x podle CAEP/6. Hospodářský dopad a počet osob, které tím budou zasaženy, nelze vyčíslit, avšak lze předpokládat, že změny v základním nařízení a nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 (část 21) nepovedou k větší změně dnešní situace.

I. Postup, oblast působnosti a konzultace

1. Tímto stanoviskem Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) navrhuje Komisi změnit body 21A.4 písm. a), 21A.130 písm. b) a 21A.165 písm. c) oddílu A nařízení Komise (ES) č. 1702/2003¹ (dále jen „část 21“) a čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008² (dále jen „základní nařízení“).
2. Toto stanovisko je výsledkem následujícího úkolu předpisové činnosti:

Úkol předpisové činnosti č.	Název	Zadání	NPA (Číslo a datum)	CRD (Číslo a datum)
RMT.BR.008	Provedení změn CAEP 8	08/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

3. Oblast působnosti této předpisové činnosti byla vymezena v zadání (ToR) RMT.BR.008. na základě tohoto úkolu vypracovala agentura oznámení o navrhované změně (NPA) 2011-08.
4. Oznámení o navrhované změně (NPA) 2011-08³, jež obsahovalo návrh stanoviska k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 216/2008 a (ES) č. 1702/2003 nebo též části 21, bylo zveřejněno na internetových stránkách agentury dne 16. května 2011.
5. K datu uzávěrky, které bylo stanoveno na 16. srpna 2011, agentura obdržela 38 připomínek od vnitrostátních orgánů, profesních organizací a soukromých společností.
6. Všechny obdržené připomínky byly vzaty na vědomí a byly zahrnuty do dokumentu o připomínkách a odpovědích (CRD) 2011-08, který byl zveřejněn na internetových stránkách agentury dne 17. října 2011⁴. Tento CRD obsahuje seznam všech osob a organizací, jež připomínky předložily, a také odpovědi agentury. V odpověď na CRD byly obdrženy dvě reakce. Tyto reakce CRD podpořily, a nebylo tedy třeba v důsledku toho provádět nějaké změny.
7. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví⁵ v souladu s ustanoveními článků 19 a 52 základního nařízení.
8. Navrhované pravidlo vzalo v úvahu vývoj práva Evropské unie a mezinárodního práva (ICAO) a harmonizaci s pravidly orgánů hlavních partnerů Evropské unie, jak to stanoví

¹ Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 1194/2009 ze dne 30.11.2009 (Úř. věst. L 321, 8.12.2009, s. 5).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

³ Viz Archiv tvorby předpisů na <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Viz Archiv tvorby předpisů na <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů (postup při tvorbě předpisů). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

cíle uvedené v článku 2 základního nařízení. Navrhované pravidlo bere v úvahu současný stav příslušných právních předpisů Evropské unie.

II. Přehled změn, jež agentura navrhuje

9. Základní nařízení definuje hlavní požadavky na ochranu životního prostředí odkazem na přílohu 16 ICAO. Čl. 6 odst. 2 stanoví, že v případě změny přílohy 16 ICAO může být provedena úprava v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle čl. 65 odst. 5 téhož nařízení, s cílem sladit podle potřeby hlavní požadavky na ochranu životního prostředí s příslušnými normami organizace ICAO.

Změna 10 svazku I přílohy 16 ICAO

10. Účelem změny 10 svazku I přílohy 16 ICAO je ujasnit technické otázky spojené s uplatňováním schémat prokazování shody a souvisejících pokynů k osvědčení hlukové způsobilosti letadel. Tyto návrhy zahrnují:
- změny v ustanoveních o použitelnosti, s cílem odstranit zbytečnou složitost, opakování a nadbytečnosti textu, upřesnit text a zlepšit harmonizaci mezi různými hlavami;
 - aktualizaci přílohy v odkazech na dokument organizace ICAO č. 9501 – Technická příručka pro ochranu životního prostředí, svazek I – Postupy pro vydávání osvědčení hlukové způsobilosti letadel;
 - nový text v hlavě 3 svazku I přílohy 16 za účelem vyjasnění referenční rychlosti vzletu pro osvědčení hlukové způsobilosti v případech, kdy není specifikována rychlost vzletu pro certifikaci letové způsobilosti;
 - zlepšení srozumitelnosti a vyjasnění dosud nejednoznačných nebo neúplných pokynů, včetně pokynů pro výpočet efektivní hladiny vnímaného hluku (EPNL), úpravy údajů o hlučnosti letadla podle referenčních podmínek pomocí zjednodušených a integrovaných metod, měření a charakteristiky útlumu atmosférického hluku a různých technických otázek a redakčních chyb; a
 - vyjasnění, že maximální mezní hodnoty hluku pro podzvukové tryskové letouny mohou být použity jako vodítko pro nadzvuková letadla.
11. Z hlediska přísnosti požadavků se všechny návrhy na změny svazku I přílohy 16 ICAO považují za neutrální (tj. návrhy na změny nemění mezní hodnoty hluku).

Změna 7 svazku II přílohy 16 ICAO

12. Účelem změny standardů a doporučených postupů ve svazku II přílohy 16 ICAO je aktualizovat ustanovení, jež vymezují požadavky na emise (tj. zpřísnění mezních hodnot NO_x), a ujasnit technické otázky spojené s uplatňováním schémat prokazování shody a souvisejících pokynů k osvědčení emisní způsobilosti leteckých motorů. Tyto návrhy zahrnují:
- přijetí nové normy pro NO_x doporučené CAEP/8 za účelem dalšího snížení emisí plynů, což zpřísní mezní hodnoty NO_x oproti stávající normě CAEP/6⁶ o 5 až 15 procent u malých motorů a o 15 procent u velkých motorů s účinností od 1. ledna 2014;
 - aktualizaci ustanovení o ukončení výroby motorů, jež nespĺňují požadavky normy pro NO_x podle CAEP/6, s účinností od 1. ledna 2013;

⁶ Norma CAEP/6 byla doporučena na schůzi CAEP/6 v únoru 2004.

- c. aktualizace textu, kde slova „rozdílné postupy“ (variations in procedures) se nahrazují slovy „rovnocenné postupy“ (equivalent procedures), s cílem zlepšit konzistentnost a harmonizaci v rámci svazku II přílohy 16 a v rámci dokumentu organizace ICAO č. 9501 – Technická příručka pro ochranu životního prostředí, svazek II – Postupy pro vydávání osvědčení emisní způsobilosti leteckých motorů; a
- d. zlepšení srozumitelnosti díky tomu, že některé odstavce se přesouvají na vhodnější místa a jsou opraveny některé tiskové a redakční záležitosti.

Požadavek na ukončení výroby motorů, jež nesplňují mezní hodnoty NOx, a postup při udělování výjimek

- 13. Změna 7 svazku II přílohy 16 obsahuje požadavek na ukončení výroby motorů, jež nesplňují mezní hodnoty NOx, přičemž stanoví, že motory vyrobené od 1. ledna 2013 musí splňovat hodnotu NOx, kterou přijala schůze CAEP/6. Požadavek na ukončení výroby motorů, jež nesplňují mezní hodnoty NOx podle CAEP/6, poskytuje jistotu, že nevyhovující motory po tomto datu již nebudou vyráběny. Svazek II přílohy 16 však zavádí také možnost udělit výjimky z tohoto požadavku, jež umožní získat čas pro snížení negativních hospodářských dopadů. Postup udělování výjimek je popsán v dokumentu organizace ICAO č. 9501 – Technická příručka pro ochranu životního prostředí, svazek II – Postupy pro vydávání osvědčení emisní způsobilosti leteckých motorů.
- 14. Pro tuto předpisovou činnost je třeba text týkající se postupu udělování výjimek z ustanovení Technické příručky pro ochranu životního prostředí, svazku II poněkud upravit, aby splňoval potřeby regulačního systému agentury. Navíc bylo nezbytné stanovit některé klíčové body jako závazné (např. lhůta, ve které lze výjimky udělovat, a omezení počtu výjimek), aby se zajistilo, že cíl požadavku na ukončení výroby bude dosažen. Z tohoto důvodu se agentura rozhodla stanovit postup při udělování výjimek na úrovni nařízení Komise, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 a (ES) č. 1702/2003.
- 15. V textu stanoviska, který se týká požadavku na ukončení výroby a postupu při udělování výjimek, se proto navrhuje:
 - a. Čl. 3 odst. 2 nařízení Komise, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 a (ES) č. 1702/2003, stanoví přechodné čtyřleté období od data, kdy nově vyrobené motory musí vyhovovat požadavku na ukončení výroby motorů, jež nesplňují mezní hodnoty NOx podle CAEP/6 (tímto datem je 1. leden 2013). Během tohoto přechodného období (1. leden 2013 až 31. prosinec 2016) mohou členské státy udělovat výjimky. V případě nových motorů instalovaných na nová letadla je počet výjimek omezen. Agentura musí vytvořit a vést evidenci údajů týkajících se těchto výjimek.
 - b. Ustanovení týkající se požadavku na ukončení výroby motorů, jež nesplňují mezní hodnoty NOx, vyžadují změnu nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, a sice ustanovení v oddíle A části 21 (body 21A.4 písm. a), 21A.130 písm. b) a 21A.165 písm. c)).

III. Shrnutí posouzení dopadu právních předpisů

- 16. Změna 10 svazku I přílohy 16 ICAO a změna 7 svazku II přílohy 16 ICAO, jak bylo vysvětleno výše, vyplňují mezery a napomáhají dosažení rovného zacházení se všemi žadateli. Jelikož se tyto změny dotýkají formulace samotných požadavků, je nezbytné začlenit tato vylepšení přílohy 16 ICAO do práva EU.
- 17. Oblast působnosti požadavků, jež mají být změněny, se však neomezuje na článek 6 základního nařízení. Jak bylo popsáno výše, požadavek na ukončení výroby motorů, jež nesplňují mezní hodnoty NOx, a postup při udělování výjimek vyžadují změnu části 21 nařízení Komise (ES) č. 1702/2003.

18. Nejdůležitější v tomto ohledu je přijetí nové normy pro NOx a aktualizace ustanovení o ukončení výroby motorů, jež nesplňují mezní hodnoty NOx podle CAEP/6. Hospodářský dopad a počet osob, které tím budou zasaženy, nelze vyčíslit, avšak lze předpokládat, že změny v základním nařízení a nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 (část 21) nepovedou k větší změně dnešní situace.
19. Byly zjištěny tři možnosti:
- Možnost 1: Nedělat nic.
 - Možnost 2: Provést alternativní požadavky, jež by zajistily rovnocennou úroveň ochrany životního prostředí.
 - Možnost 3: Provést změny v nezměněné podobě tak, jak byly přijaty organizací ICAO.

Bezpečnost

20. Z těchto opatření se žádné dopady v oblasti bezpečnosti neočekávají, a to při žádné z uvedených možností.

Ekonomika

21. Při všech možnostech lze očekávat ekonomické dopady na toto odvětví. Pokud jde o možnosti 1 a 2, lze konstatovat, že jakákoli odchylka od opatření přijatých organizací ICAO by zvýšila riziko, že evropské výrobky nebudou přijatelné v různých částech světa, spolu s příslušnými náklady, které by tím vznikly. Pokud jde o možnost 3, přijetí nové normy pro NOx a aktualizace ustanovení o ukončení výroby motorů, jež nesplňují mezní hodnoty NOx podle CAEP/6, povede k dodatečným nákladům výrobců a leteckých společností. Na druhé straně, a v porovnání s možnostmi 1 a 2 (které se obě odchylují od opatření přijatých organizací ICAO) se očekává, že snížení administrativní zátěže v tomto odvětví, jež přinese možnost 3 (přijmout opatření ICAO v nezměněné podobě), bude mít na ekonomiku pozitivní vliv.

Životní prostředí

22. Možnost 1 („nedělat nic“) by měla negativní dopad na životní prostředí, avšak očekává se, že možnosti 2 a 3 budou mít na životní prostředí pozitivní vliv. Pokud jde o možnost 3, platí to zvláště o přijetí nové normy pro NOx a aktualizaci ustanovení o ukončení výroby motorů, jež nesplňují požadavky normy pro Nox podle CAEP/6. Lze se však domnívat, že pozitivní vliv na životní prostředí budou mít i jiné změny provedené ve svazcích I a II přílohy 16 ICAO. Tyto změny řeší nejednoznačnosti a nekonzistentnosti, poskytují upřesnění, zajišťují aktualizaci v souladu s nejnovějším technickým vývojem a zavádějí technicky odůvodněné a dobře vymezené specifikace.

Sociální oblast

23. Neočekávají se žádné dopady v sociální oblasti, s výjimkou nepřímého vlivu zmírnění negativních dopadů letecké dopravy na životní prostředí.

Harmonizace s mezinárodním právem

24. Navrhovaný předpis bere v úvahu vývoj mezinárodního práva (ICAO). Navrhovaný předpis vycházející z možnosti 3:
- je rovnocenný standardům a doporučeným postupům ICAO;

- b. obsah předpisů orgánů FAA (Federal Aviation Administration, USA) a TCCA (Transport Canada Civil Aviation) není dosud jistý, avšak mohly by se vyskytnout určité rozdíly v provádění požadavku na ukončení výroby motorů, jež nesplňují mezní hodnoty NOx; agentura je toho názoru, že i přesto je v zájmu EU přijmout změny v podobě, v jaké byly přijaty organizací ICAO.

V Kolíně nad Rýnem dne dd. měsíce RRRR

P. GOUDOU
výkonný ředitel