



AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

06/2011. SZ. VÉLEMÉNYE

(2011. december 2.)

az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK, a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló rendelet módosításáról szóló tervezett bizottsági rendeletről

VALAMINT

a Bizottság 1702/2003/EK (2003. szeptember 24.), a légi járművek és a kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló rendeletének módosításáról szóló tervezett bizottsági rendeletről

A CAEP/8 (az ICAO Repülési Környezetvédelmi Bizottságának 8. ülészakán elfogadott határozat) végrehajtása

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A 216/2008/EK rendelet (az Alaprendelet) 6. cikke az ICAO 16. mellékletére hivatkozva meghatározza a környezetvédelemmel kapcsolatos alapvető követelményeket.

A jelen véleményében az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség a Bizottság 1702/2003/EK rendeletének és a 216/2008/EK rendelet módosítását javasolja a Bizottságoknak.

Jelen módosítások célja a 16. függelék I. és II. kötetének az ICAO Repülési Környezetvédelmi Bizottsága 8. ülészakán javasolt, és az ICAO Tanácsa által 2011. március 4-én elfogadott módosításainak végrehajtása.

Az ICAO 16. függelék I. kötetének 10. módosítása a légi járművek zajvédelmi tanúsításához szükséges bizonyítási eljárásokból és az ezekkel kapcsolatos útmutatókból származó műszaki kérdések megoldását célozza. Az összes módosítási javaslat változatlan szigorúságúnak tekinthető (azaz egyik sem hordoz zajszintkorlátozás-beli változást).

Az ICAO 16. függelék II. kötetének 7. módosítása a károsanyag-kibocsátások mértékére vonatkozó előírások felülírását (azaz az NO_x határértékek szigorítását), valamint a légi járművek károsanyag-kibocsátási tanúsításához szükséges bizonyítási eljárásokból és az ezekkel kapcsolatos útmutatókból származó műszaki kérdések megoldását célozza. A változások között szerepel a CAEP/6 (az ICAO Repülési Környezetvédelmi Bizottságának 6. ülészakán elfogadott határozat) NO_x szabványt nem teljesítő hajtóművek gyártásának leállítására vonatkozó előírás 2013. január 1-jei érvényességre történő javítása, kiegészítve egy felmentési eljárással.

A legfontosabb kérdés egy új NO_x szabvány elfogadása, és a CAEP/6 NO_x határértékét nem teljesítő hajtóművek gyártásának leállítására vonatkozó előírás pontosítása. Bár nem lehet mennyiségi értékelést adni az érintett vállalkozások mennyiségéről és az érintett személyek számáról, feltételezhető, hogy az Alaprendelet és a Bizottság 1702/2003 rendeletének (21. Rész) módosításai nem okoznak jelentős változást a pillanatnyi helyzethez képest.

I. Folyamat, hatály és konzultáció

- Ezzel a véleménnyel az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) javasolja a Bizottságnak az 1702/2003/EK bizottsági rendelet¹ (a továbbiakban: a 21. rész) A rész 21A.4 cikk a) pont, 21A.130 cikk b) pont és a 21A.165 cikk c) pont, valamint a 216/2008/EK rendelet² (a továbbiakban: az Alaprendelet) 6. cikk (1) bekezdés módosítását.
- A jelen vélemény az alábbi szabályalkotási feladat eredménye:

A szabályalkotási feladat száma	Cím	Feladat-kijelölés	Értesítés tervezett módosításról (a dokumentum száma és kelte)	A hozzászólások megválaszolása (a dokumentum száma és kelte)
RMT.BR.008	A CAEP 8 (az ICAO Repülési Környezetvédelmi Bizottságának 8. ülészakán elfogadott határozat) miatt szükséges módosítások végrehajtása	2010/07/08	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

- A jelen szabályalkotási tevékenység hatáskörét az RMT.BR.008. feladat-kijelölő dokumentum [Terms of Reference (ToR)] körvonalazza. A ToR-ok alapján az Ügynökség kidolgozta a 2011-08. értesítést tervezett módosításról [Notice of Proposed Amendments (NPA)].
- A 2011-08 NPA³, amely tartalmazta a Bizottság 216/2008/EK rendelete és az 1702/2003/EK rendelet (a 21. Rész) módosításáról szóló bizottsági rendelettel kapcsolatos véleménytervezetet, 2011. május 16-án jelent meg az Ügynökség weboldalán.
- A 2011. augusztus 16-ai záró határidőig az Ügynökség összesen 38 észrevételt kapott nemzeti légügyi hatóságoktól, szakmai szervezetektől és magánvállalatoktól.
- A beérkezett hozzászólásokat az Ügynökség visszaigazolta, és bedolgozta a 2011-08 hozzászólásokra adott válaszdokumentumba [Comment Response Document (CRD)], majd ezt a dokumentumot 2011. október 17-én megjelentette az Ügynökség honlapján⁴.

¹ Az Európai Bizottság 1702/2003/EK (2003. szeptember 24.) rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL: L 243, 2003. 09. 27., 6. old.). A rendeletet utoljára a Bizottság 1194/2009/EK (2009. november 30.) rendelete módosította (HL: L 321, 2009. 12. 08., 5. old.)

² Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK (2008. február 20.) rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL: L 79, 2008. 03. 19., 1. old.). A rendeletet utoljára az Európai Parlament és a Tanács 1108/2009/EK (2009. október 21.) rendelete módosította (HL: L 309, 2009. 11. 24., 51. old.).

³ Lásd a szabályalkotási archívumban a <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa> címen.

⁴ Lásd a szabályalkotási archívumban a <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php> címen.

A CRD felsorolja mindazokat a magánszemélyeket és szervezeteket, akik és amelyek hozzászólást nyújtottak be, és tartalmazza az Ügynökség válaszait. A CRD-hez két észrevétel érkezett. Mindkét észrevétel egyetértett a CRD-vel, így nem volt szükség módosításra.

7. A véleményt az Ügynökség igazgatótanácsa által az Alaprendelet 19. és 52. cikkének rendelkezései alapján meghatározott eljárás⁵ szerint elfogadták.
8. A szabály-javaslat az Alaprendelet 2. cikkében megfogalmazott célkitűzéseknek megfelelően figyelembe veszi az európai uniós és nemzetközi jogszabályok (ICAO) fejlődését, valamint az Európai Unió főbb partnereinél működő hatóságok előírásaival történő harmonizációt. A szabály-javaslat figyelembe veszi a vonatkozó európai uniós jogalkotás jelenlegi állapotát.

II. Az Ügynökség által javasolt változások áttekintése

9. Az Alaprendelet a környezetvédelemmel kapcsolatos alapvető követelményeket az ICAO 16. függelékére hivatkozva határozza meg. A 6. cikk (2) bekezdése előírja, hogy az ICAO 16. függelék módosítása esetén a változások átvétele az ugyanazon rendelet 65. cikk (5) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban történhet, hogy szükség esetén a környezetvédelemmel kapcsolatos előírásokat hozzáigazítsák az ICAO előírásaihoz.

Az ICAO 16. függelék I. kötetének 10. módosítása

10. Az ICAO 16. függelék I. kötetének 10. módosítása a légi járművek zajvédelmi tanúsításához szükséges bizonyítási eljárásokból és az ezekkel kapcsolatos iránymutatásokból származó műszaki kérdések megoldását célozza. A módosítási javaslatok az alábbiakat tartalmazzák:
 - a. az érvényességre vonatkozó rendelkezések módosítása a szövegben található felesleges bonyolultság, ismétlések és terjengősség megszüntetése céljából, egyúttal javítva az érthetőséget és a különböző fejezetek közötti összhangot;
 - b. a Függelék pontosítása az ICAO Doc 9501, Környezetvédelmi műszaki kézikönyv, I. kötet (Environmental Technical Manual, Volume I) című dokumentumban szereplő, a légi járművek zajvédelmi tanúsításának eljárásaira való hivatkozásoknál;
 - c. új szövegrész betoldása a 16. függelék I. kötetének 3. fejezetébe a zajvédelmi tanúsítási referencia felszállósebesség pontosításához azokban az esetekben, amikor a légialkalmassági tanúsításhoz nem adtak meg referencia felszállósebességet;
 - d. az olvashatóság javítása, illetve a korábban nem egyértelmű vagy nem teljes útmutatás pontosítása, többek között a ténylegesen érzékelt zajszint [effective perceived noise level (EPNL)] kiszámításánál, a légi jármű zajadatainak a referencia-körülményekhez egyszerűsített és integrált módszerekkel történő hozzáigazításánál, a légkör általi hangerőcsillapítás mérésénél és jellemzésénél, és egyéb műszakiműszaki problémáknál és szerkesztési hibáknál;
 - e. annak tisztázása, hogy a hangsebesség alatti gázturbinás repülőgépekre vonatkozó legnagyobb megengedett zajszintek útmutatóként felhasználhatók a hangsebesség feletti repülőgépeknél.
11. Az ICAO 16. függelék I. kötetéhez benyújtott összes módosítási javaslat változatlan szigorúságúnak tekinthető (azaz egyik sem hordoz zajszintkorlátozás-beli változást).

⁵ Az igazgatótanács határozata a vélemények, légialkalmassági előírások és útmutatók kiadásakor az Ügynökség által alkalmazandó eljárásról (szabályalkotási eljárás). EASA MB 08-2007, 2007. 06. 13.

Az ICAO 16. függelék II. kötetének 7. módosítása

12. Az ICAO 16. függelék II. kötetében szereplő előírások és ajánlott gyakorlati eljárások módosítása a kibocsátások mértékére vonatkozó előírások felülvizsgálatát (azaz az NOx határértékek szigorítását), valamint a légi járművek károsanyag-kibocsátási tanúsításához szükséges bizonyítási eljárásokból és az ezekkel kapcsolatos iránymutatásokból származó műszaki kérdések megoldását célozza. A módosítási javaslatok az alábbiakat tartalmazzák:
- a CAEP/8 által javasolt új NOx követelményrendszer elfogadása, amelyek az NOx határértékeket a jelenlegi, a CAEP/6 szerinti előírásokhoz képest⁶ kisebb hajtóművek esetében 5 és 15 százalék közötti mértékben, míg a nagy hajtóművek esetében 15 százalékos mértékben szigorítják, 2014. január 1-jei hatályba lépéssel;
 - A CAEP/6 NOx követelményrendszerét nem teljesítő hajtóművek gyártásának leállítására vonatkozó előírás felülvizsgálata 2013. január 1-jei hatállyal.
 - szövegpontosítás: az „változatok az eljárásokban” szöveg lecserélése az „egyenértékű eljárások” szöveggel, javítva az összhangot és a harmonizációt a 16. Függelék II. kötetén belül, valamint az ICAO Doc 9501 Környezetvédelmi műszaki kézikönyv, II. kötet – Légijárművek zajvédelmi tanúsításának eljárásain belül;
 - az olvashatóság javítása egyes bekezdések megfelelőbb helyre történő áthelyezésével, valamint néhány nyomda- és szerkesztési hiba kijavításával.

Az NOx gyártásból kivonási előírás és a felmentési eljárás

13. A 16. függelék II. kötetének 7. módosítása tartalmaz egy olyan gyártásból kivonási előírást, amely szerint a 2013. január 1-jét követően gyártott hajtóműveknek meg kell felelniük a CAEP/6 szerinti NOx-kibocsátási szintnek. A CAEP/6 szerinti gyártásból kivonási előírás bizonyosságot ad arra, hogy az előírásoknak nem megfelelő hajtóművek gyártása a megadott időpontot követően nem folytatódik. A 16. függelék II. kötetében azonban bevezeti a követelmény alóli felmentések lehetőségét a határidők a kedvezőtlen gazdasági hatások csökkentése érdekében történő módosításával. A felmentési eljárás leírása az ICAO Doc 9501 Környezetvédelmi műszaki kézikönyv, II. kötet – Légijármű-hajtóművek kibocsátási tanúsítási eljárásai című dokumentumban található meg.
14. A jelen szabályalkotási tevékenység során a felmentési eljárásnak a Környezetvédelmi műszaki kézikönyv II. kötetében leírt szövegezésén az Ügynökség szabályozási rendszeréhez való illeszkedés érdekében változtatni kellett. Ezen túlmenően egyes fontos elemeket (például a felmentések kiadhatóságának időkorlátját vagy a felmentések számának korlátozását) kötelezővé kellett tenni annak érdekében, hogy a gyártásból kivonási előírás célja fennmaradjon. Ebből az okból döntött úgy az Ügynökség, hogy a felmentési eljárást bizottsági rendelet szintjén vezeti be, módosítva a Bizottság 216/2008/EK és 1702/2003/EK rendeleteit.
15. Ebből következően a Vélemény szövegezése a gyártásból kivonási előírást és a felmentési eljárást érintően a következőket sugalmazza:
- A 216/2008/EK és az 1702/2003/EK rendeletet módosító tervezett bizottsági rendelet 3. cikkének (2) bekezdése négyéves átmeneti időszakot vezet be attól az időponttól (azaz 2013. január 1-jétől) kezdődően, amikortól a gyártott hajtóműveknek meg kell felelniük a CAEP/6 féle NOx gyártásból kivonási előírásnak. Ezen átmeneti időszak során (azaz 2013. január 1-jétől 2016. december 31-éig) a tagállamok felmentéseket adhatnak. Az új légi járművekre felszerelendő új

⁶ A CAEP/6 szabványt a CAEP/6 ülészaka javasolta 2004 februárjában.

hajtóművek esetében a felmentések száma korlátozott. Az Ügynökségnek létre kell hoznia és fenn kell tartania a felmentésekkel kapcsolatos adatokat tartalmazó nyilvántartást.

- b. A NO_x gyártásból kivonási előírás rendelkezései szükségessé teszik a Bizottság 1702/2003/EK rendelet, tételesen a 21. Rész A fejezet (21A.4 cikk a) pont, 21A.130 cikk b) pont és 21A.165 cikk c) pont) módosítását.

III. A szabályozási hatás felmérésének összefoglalása

16. Az ICAO 16. függelék I. kötetének 10. módosítása és az ICAO 16. függelék II. kötetének 7. módosítása, amint azt fentebb kimutattuk, bezárja a kiskapukat, és hozzájárul ahhoz, hogy az összes kérelmező egyenlő elbánásban részesüljön. Mivel ezeknek a változásoknak egy része érinti maguknak az előírásoknak a megfogalmazását is, az ICAO 16. függelék módosításait uniós jogszabályban kell rögzíteni.
17. A változtatásra szoruló előírások köre azonban nem korlátozódik az Alaprendelet 6. Cikkelyére. Amint azt fentebb leírtuk, a NO_x gyártásból kivonási előírás és a felmentési eljárás a Bizottság 1702/2003/EK rendelet 21. Részének módosítását is szükségessé teszi.
18. A legfontosabb kérdés ebben a tekintetben az új NO_x szabvány elfogadása, és a CAEP/6 NO_x határértékét nem teljesítő hajtóművek gyártásának leállítására vonatkozó előírás pontosítása. Bár nem lehet mennyiségi értékelést adni az érintett vállalkozások mértékéről és az érintett személyek számáról, feltételezhető, hogy az Alaprendelet és a Bizottság 1702/2003/EK rendeletének (21. Rész) módosításai nem okoznak jelentős változást a pillanatnyi helyzethez képest.
19. Három lehetőség merült fel:
 - a. 1. lehetőség: Nem teszünk semmit.
 - b. 2. lehetőség: Olyan alternatív előírásokat vezetünk be, amelyek a környezet azonos mértékű védelmét nyújtják.
 - c. 3. lehetőség: Változatlanul átvesszük az ICAO szintjén elfogadott módosításokat.

Repülésbiztonsági hatás

20. Várhatóan egyik változatnak sincs repülésbiztonsági hatása.

Gazdasági hatás

21. Mindhárom lehetőség esetében várhatók gazdasági hatások az iparágra nézve. Az 1. és a 2. lehetőségnél megállapítható, hogy az ICAO által elfogadott intézkedésektől történő bármilyen eltérés esetében növekszik annak a kockázata, hogy az európai termékeket nem fogadják el a világ egyéb részein, az ezzel járó költségekkel együtt. A 3. lehetőségnél egy új NO_x szabvány elfogadása és a CAEP/6 Nox szabványt nem teljesítő hajtóművek gyártásból történő kivonásáról szóló előírás pontosítása költség-növekedést jelent a gyártók és a légitársaságok számára. Másrészt viszont az 1. és a 2. lehetőséggel összehasonlítva (mely két lehetőség egyaránt eltér az ICAO által elfogadott intézkedésektől) az iparágra háruló adminisztratív terheknek a 3. lehetőség (az ICAO-féle intézkedések változatlan átvétele) jelentette csökkenése várhatóan kedvező gazdasági hatást jelent.

Környezeti hatás

22. Az 1. lehetőség (a „ne tegyünk semmit” lehetőség) káros hatással lenne a környezetre, míg a 2. és a 3. lehetőség környezetvédelmi szempontból várhatóan kedvező hatással járna. A 3. lehetőséget tekintve ez különösen fennáll az új NOx szabvány elfogadása, és a CAEP/6 NOx szabványt nem teljesítő hajtóművek gyártásának leállítására vonatkozó előírás javítása következtében. Azonban az is várható, hogy az ICAO 16. függelék I. és II. kötetében bevezetett egyéb változások is kedvező környezeti hatást eredményeznek. Ezek a változások feloldják a félreérthető helyzeteket és az ellentmondásokat, tisztázzák a kérdéseket, helyet adnak a legfrissebb műszaki fejlődésnek, és végül műszakilag megalapozott és jól meghatározott előírásokat vezetnek be.

Társadalmi hatás

23. Nem várható más társadalmi hatás, mint a repülés káros környezeti hatásának csökkenéséből fakadó közvetett hatás.

Összehangolás a nemzetközi joggal

24. A javasolt jogszabály figyelembe veszi a nemzetközi jog (ICAO) fejlődését. A 3. lehetőségen alapuló jogszabálytervezet:

- a. megfelel az ICAO Előírásoknak és ajánlott gyakorlati eljárásoknak;
- b. a FAA és a TCCA szabályozások tartalma még nem ismeretes, de lehetséges, hogy valamelyes eltérések lesznek az NOx gyártásból kivonási előírás bevezetésében; az Ügynökség úgy gondolja, hogy az ICAO által elfogadott módosítások átvétele továbbra is az Európai Unió érdekét szolgálja.

Kelt Köln, ÉÉÉÉ. hónap nn.

P. GOUDOU
ügyvezető igazgató