



OPINIA NR 06/2011

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 2 grudnia 2011 r.

do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

ORAZ

do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

„Wdrożenie poprawek CAEP/8”

STRESZCZENIE

W art. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 („rozporządzenie podstawowe”) określa się zasadnicze wymagania w zakresie ochrony środowiska przez odwołanie do załącznika 16 do konwencji ICAO.

W drodze niniejszej opinii Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego proponuje, aby Komisja wprowadziła zmiany w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1702/2003 i rozporządzeniu (WE) nr 216/2008.

Celem zmian jest wdrożenie poprawek tomu I i tomu II załącznika 16 zaleconych na 8. posiedzeniu Komitetu ICAO ds. ochrony środowiska naturalnego w zakresie lotnictwa i przyjętych przez Radę ICAO w dniu 4 marca 2011 r.

Celem poprawki 10 tomu I załącznika 16 do konwencji ICAO jest rozstrzygnięcie kwestii technicznych wynikających z obowiązku wykazywania zgodności z wymogami i stosowania odnośnych wytycznych w odniesieniu do certyfikacji statków powietrznych w zakresie hałasu. Wszystkie proponowane zmiany uważa się za neutralne pod względem surowości wymogów (tj. wartość graniczna hałasu pozostaje bez zmian).

Celem poprawki 7 tomu II załącznika 16 do konwencji ICAO jest uaktualnienie przepisów ograniczających emisję (tj. zaostrzenie limitów emisji NO_x) oraz rozstrzygnięcie kwestii technicznych wynikających z obowiązku wykazywania zgodności z wymogami i stosowania odnośnych wytycznych w odniesieniu do certyfikacji silników statków powietrznych w zakresie emisji. Zmiany obejmują uaktualnienie przepisów o zaprzestaniu produkcji silników, które nie spełniają normy CAEP/6 dla NO_x, ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2013 r. wraz z odstępstwami.

Istotną kwestią jest przyjęcie nowej normy emisji NO_x oraz uaktualnienie przepisów o zaprzestaniu produkcji silników zgodnie z normą CAEP/6 dla NO_x. Choć nie jest możliwe oszacowanie wielkości obrotów handlowych i liczby osób, których zmiany dotyczą, można założyć, że poprawki do rozporządzenia podstawowego i rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 (część 21) nie prowadzą do istotnej zmiany obecnej sytuacji.

I. Procedura, zakres i konsultacja

1. W drodze niniejszej opinii Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „Agencją”) proponuje, aby Komisja wprowadziła zmiany w sekcji A pkt 21A.4 lit. a), 21A.130 lit. b) i 21A.165 lit. c) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003¹ (zwanym dalej „częścią 21”) oraz w art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008² (zwanego dalej „rozporządzeniem podstawowym”).
2. Niniejsza opinia jest wynikiem realizacji następującego zadania regulacyjnego:

Nr zadania regulacyjnego	Tytuł	Założenia	NPA (nr i data)	Nr CRD (nr i data)
RMT.BR.008	Wdrożenie poprawek CAEP 8	08/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

3. Zakres przedmiotowego działania regulacyjnego przedstawiono w założeniach RMT.BR.008. Na ich podstawie Agencja sporządziła opinię na temat proponowanej zmiany (NPA) 2011-08.
4. Opinię na temat proponowanej zmiany (NPA) 2011-08³ zawierającą projekt opinii do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenia Komisji (WE) nr 216/2008 i (WE) nr 1702/2003 lub część 21 opublikowano na stronie internetowej Agencji w dniu 16 maja 2011 r.
5. W wyznaczonym terminie, który upłynął w dniu 16 sierpnia 2011 r., Agencja otrzymała 38 uwag od władz krajowych, organizacji zawodowych i przedsiębiorstw prywatnych.
6. Wszystkie otrzymane uwagi przyjęto i wprowadzono do dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi (CRD) 2011-08, który opublikowano na stronie internetowej Agencji w dniu 17 października 2011 r.⁴ CRD zawiera wykaz wszystkich osób lub organizacji, które przekazały uwagi, a także odpowiedzi Agencji. W odpowiedzi na CRD otrzymano dwie uwagi. W uwagach tych przychylnie odniesiono się do treści CRD, a zatem nie wiązały się one z żadnymi zmianami.
7. Niniejszą opinię przyjęto zgodnie z procedurą określoną przez Zarząd Agencji⁵, na podstawie przepisów art. 19 i 52 rozporządzenia podstawowego.

¹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. (Dz.U. L 321 z 8.12.2009, s. 5).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51).

³ Zob. archiwum dokumentacji regulacyjnej pod adresem <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Zob. archiwum dokumentacji regulacyjnej pod adresem <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Decyzja zarządu w sprawie procedury stosowanej przez Agencję przy opracowywaniu opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i materiałów zawierających wytyczne (procedura stanowienia przepisów). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

8. W proponowanych przepisach uwzględniono kwestie rozwoju Unii Europejskiej i prawa międzynarodowego (ICAO) oraz harmonizacji z przepisami organów głównych partnerów Unii Europejskiej zgodnie z celami określonymi w art. 2 rozporządzenia podstawowego. Proponowane przepisy uwzględniają aktualny stan odnośnego prawodawstwa Unii Europejskiej.

II. Przegląd zmian proponowanych przez Agencję

9. W rozporządzeniu podstawowym określa się zasadnicze wymagania w zakresie ochrony środowiska przez odesłanie do załącznika 16 do konwencji ICAO. W art. 6 ust. 2 precyzuje się, że w razie modyfikacji załącznika 16 do konwencji ICAO zmiany dostosowawcze można wprowadzić zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 65 ust. 5 przedmiotowego rozporządzenia, aby odpowiednio dostosować zasadnicze wymagania w zakresie ochrony środowiska do odnośnych norm ICAO.

Poprawka 10 do tomu I załącznika 16 do konwencji ICAO

10. Celem poprawki 10 tomu I załącznika 16 do konwencji ICAO jest rozstrzygnięcie kwestii technicznych wynikających z obowiązku wykazywania zgodności z wymogami i stosowania odnośnych wytycznych w odniesieniu do certyfikacji statków powietrznych w zakresie hałasu. Propozycje obejmują:
- a. poprawki do przepisów dotyczących stosowalności mające na celu wyeliminowanie niepotrzebnych komplikacji i powtórzeń oraz zbędnych informacji w tekście, a przy tym zwiększenie klarowności i jednolitości w obrębie różnych rozdziałów;
 - b. uaktualnienie zawartych w załączniku odesłań do dokumentu Doc 9501 ICAO – techniczny podręcznik ochrony środowiska, tom I – procedury certyfikacji statków powietrznych w zakresie hałasu;
 - c. nowy tekst w rozdziale 3 tomu I załącznika 16 mający na celu doprecyzowanie referencyjnej prędkości startowej na potrzeby certyfikacji w zakresie hałasu tam, gdzie nie określono prędkości startowej na potrzeby certyfikacji w zakresie zdatności do lotu;
 - d. zwiększenie czytelności i klarowności dotychczas niejasnych lub niekompletnych wytycznych, w tym obliczenie faktycznego odczuwalnego poziomu hałasu (EPNL), dostosowanie danych o hałasie lotniczym do warunków odniesienia przy użyciu uproszczonych i zintegrowanych metod, pomiar i charakterystykę tłumienia dźwięku w powietrzu oraz różne kwestie techniczne i błędy redakcyjne;
 - e. uściślenie, że maksymalne poziomy hałasu mające zastosowanie do poddźwiękowych samolotów odrzutowych mogą służyć jako wytyczna dla samolotów naddźwiękowych.
11. Wszystkie proponowane zmiany w tomie I załącznika 16 do konwencji ICAO uważa się za neutralne pod względem surowości wymogów (tj. proponowane zmiany nie wpływają na wartości graniczne hałasu).

Poprawka 7 do tomu II załącznika 16 do konwencji ICAO

12. Celem poprawki do norm i zalecanych metod postępowania w tomie II załącznika 16 do konwencji ICAO jest uaktualnienie przepisów ograniczających emisję (tj. zaostrzenie limitów emisji NO_x) oraz rozstrzygnięcie kwestii technicznych wynikających z obowiązku wykazywania zgodności z wymogami i stosowania odnośnych wytycznych w odniesieniu do certyfikacji silników statków powietrznych w zakresie emisji. Propozycje obejmują:

- a. przyjęcie nowej normy emisji NOx zaleconej przez CAEP/8 w celu dalszego zmniejszenia emisji gazów, co stanowi zaostrenie limitów dla NOx w porównaniu z aktualną normą CAEP/6⁶ pomiędzy 5% a 15% w przypadku małych silników i o 15% w przypadku dużych silników ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2014 r.;
- b. uaktualnienie przepisów o zaprzestaniu produkcji silników, które nie spełniają normy CAEP/6 dla NOx, ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2013 r.;
- c. uaktualnienie tekstu w celu zastąpienia określenia „alternatywne procedury” określeniem „równoważne procedury”, aby zwiększyć spójność i jednolitość w tomie II załącznika 16 i dokumencie Doc 9501 ICAO – techniczny podręcznik ochrony środowiska, tom II – procedury certyfikacji silników statków powietrznych w zakresie emisji;
- d. zwiększenie czytelności przez przeniesienie niektórych punktów w bardziej odpowiednie miejsca oraz poprawienie niektórych błędów typograficznych i redakcyjnych.

Wymóg ograniczenia emisji NOx i procedura odstępstwa

13. Poprawka 7 do tomu II załącznika 16 zawiera wymóg ograniczenia emisji NOx stanowiący, że silniki produkowane od dnia 1 stycznia 2013 r. muszą zapewniać poziom emisji NOx zatwierdzony na 6. posiedzeniu CAEP. Przyjęty przez CAEP/6 wymóg ograniczenia emisji NOx gwarantuje, że silniki niezgodne z normą nie będą już produkowane po tym terminie. Jednak w tomie II załącznika 16 wprowadza się również możliwość odstępstw od tego wymogu, umożliwiając przesunięcie terminów w celu zmniejszenia niekorzystnych skutków ekonomicznych. Procedurę odstępstwa opisano w dokumencie Doc 9501 ICAO – techniczny podręcznik ochrony środowiska, tom II – procedury certyfikacji silników statków powietrznych w zakresie emisji.
14. W przypadku przedmiotowego działania regulacyjnego tekst dotyczący procedury odstępstwa z tomu II technicznego podręcznika ochrony środowiska wymagał zmian dostosowawczych w celu spełnienia potrzeb systemu regulacyjnego Agencji. Ponadto należało nadać wiążący charakter niektórym istotnym kwestiom (np. harmonogram przyznawania odstępstw i ograniczenie liczby odstępstw), aby zapewnić utrzymanie celu, w jakim przyjęto wymóg zaprzestania produkcji. Dlatego Agencja postanowiła wprowadzić procedurę odstępstwa na szczeblu rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i (WE) nr 1702/2003.
15. W związku z powyższym w odniesieniu do wymogu zaprzestania produkcji i procedury odstępstwa w opinii proponuje się, co następuje:
 - a. W art. 3 ust. 2 rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i (WE) nr 1702/2003 wprowadza się czteroletni okres przejściowy, licząc od dnia, w którym wyprodukowany silnik musi spełniać przyjęty przez CAEP/6 wymóg ograniczenia emisji NOx (tj. 1 stycznia 2013 r.). W okresie przejściowym (od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r.) państwa członkowskie mogą przyznawać odstępstwa. Liczba odstępstw jest ograniczona w przypadku nowych silników montowanych w nowych statkach powietrznych. Agencja musi ustanowić i prowadzić rejestr zawierający dane dotyczące tych odstępstw.
 - b. Przepisy dotyczące wymogu ograniczenia emisji NOx wymagają zmiany rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003, mianowicie przepisów w sekcji A części 21 (21A.4 lit. a), 21A.130 lit. b) i 21A.165 lit. c)).

⁶ Normę CAEP/6 zalecono na posiedzeniu CAEP/6 w lutym 2004 r.

III. Podsumowanie oceny wpływu przepisów

16. Jak już wyjaśniono, poprawka 10 do tomu I załącznika 16 do konwencji ICAO i poprawka 7 do tomu II załącznika 16 do konwencji ICAO eliminują luki prawne i przyczyniają się do równego traktowania wszystkich wnioskodawców. Jako że niektóre zmiany wpływają na brzmienie obowiązujących wymogów, istnieje konieczność uwzględnienia poprawek do załącznika 16 do konwencji ICAO w prawie UE.
17. Zakres wymogów podlegających zmianie nie ogranicza się jednak do art. 6 rozporządzenia podstawowego. Jak już opisano, wymóg ograniczenia emisji NO_x i procedura odstępstwa wymuszają zmianę części 21 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003.
18. Istotną kwestią w tym kontekście jest przyjęcie nowej normy emisji NO_x oraz uaktualnienie przepisów o zaprzestaniu produkcji silników zgodnie z normą CAEP/6 dla NO_x. Choć nie jest możliwe oszacowanie wielkości obrotów handlowych i liczby osób, których zmiany dotyczą, można założyć, że poprawki do rozporządzenia podstawowego i rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 (część 21) nie prowadzą do istotnej zmiany obecnej sytuacji.
19. Wyróżniono trzy warianty:
 - a. wariant 1: brak działań;
 - b. wariant 2: wdrożenie alternatywnych wymogów zapewniających równoważny poziom ochrony środowiska;
 - c. wariant 3: przyjęcie bez zmian poprawek uzgodnionych w ICAO.

Bezpieczeństwo

20. W żadnym wariantcie nie przewiduje się wpływu środków na bezpieczeństwo.

Gospodarka

21. Skutków ekonomicznych dla przemysłu można się spodziewać we wszystkich wariantach. Odnośnie do wariantów 1 i 2 można stwierdzić, że wszelkie odejście od środków przyjętych przez ICAO zwiększyłoby ryzyko niedopuszczania do obrotu europejskich wyrobów w różnych częściach świata, co wiązałoby się z określonymi kosztami. Odnośnie do wariantu 3 przyjęcie nowej normy emisji NO_x oraz uaktualnienie przepisów o zaprzestaniu produkcji silników, które nie spełniają normy CAEP/6 dla NO_x, doprowadzą do obciążenia producentów i linii lotniczych dodatkowymi kosztami. Z kolei w porównaniu z wariantami 1 i 2 (stanowiącymi odejście od środków przyjętych przez ICAO) przewiduje się, że zmniejszenie obciążenia administracyjnego dla przemysłu w wyniku zastosowania wariantu 3 (przyjęcia środków ICAO bez zmian) przyniesie korzystny skutek ekonomiczny.

Środowisko

22. Przyjęcie wariantu 1 (brak działań) niekorzystnie wpłynęłoby na środowisko, zaś w przypadku wariantów 2 i 3 przewiduje się korzystny wpływ na środowisko. Odnośnie do wariantu 3 chodzi przede wszystkim o przyjęcie nowej normy emisji NO_x oraz uaktualnienie przepisów o zaprzestaniu produkcji silników zgodnie z normą CAEP/6 dla NO_x. Jednak uważa się, że inne zmiany wprowadzone w tomach I i II załącznika 16 do konwencji ICAO także będą miały korzystny wpływ na środowisko. Zmiany te eliminują dwuznaczność i niespójność, uściślają tekst, dostosowują go do aktualnego stanu wiedzy technicznej oraz wprowadzają solidne technicznie i właściwie opracowane specyfikacje.

Spółeczeństwo

23. Nie przewiduje się, aby omawiane warianty miały wywierać wpływ społeczny, z wyjątkiem pośredniego skutku ograniczenia niekorzystnego wpływu lotnictwa na środowisko.

Harmonizacja z prawem międzynarodowym

24. W proponowanych przepisach uwzględniono rozwój prawa międzynarodowego (ICAO). Proponowane przepisy oparte na wariantach 3:
- a. odpowiadają normom i zalecanym metodom postępowania ICAO;
 - b. nie ma jeszcze pewności co do treści przepisów FAA i TCCA, ale mogą wystąpić różnice w realizacji wymogu ograniczenia emisji NOx; Agencja uważa, że przyjęcie poprawek w kształcie uzgodnionym w ICAO leży mimo to w interesie UE.

Kolonia, dd miesiąc RRRR

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy