



STANOVISKO č. 6/2011

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 2. decembra 2011

k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES

A

k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií

„Realizácia CAEP/8“

ZHRNUTIE

V článku 6 nariadenia (ES) č. 216/2008 (ďalej len „základné nariadenie“) sú vymedzené základné požiadavky na ochranu životného prostredia s odkazom na prílohu 16 k dohovoru o ICAO.

V tomto stanovisku Európska agentúra pre bezpečnosť letectva navrhuje Komisii zmenu a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003 a nariadenia (ES) č. 216/2008.

Účelom týchto zmien a doplnení je realizovať zmeny a doplnenia prílohy 16 zväzkov I a II, ktoré odporúčal 8. výbor ICAO pre ochranu životného prostredia v letectve a ktoré 4. marca 2011 prijala Rada ICAO.

Účelom zmeny a doplnenia 10 prílohy 16 zväzku I k dohovoru o ICAO je riešenie technických otázok súvisiacich s použitím demonštračných schém a príslušnými usmerneniami k osvedčovaniu hlukovej spôsobilosti lietadiel. Žiadne návrhy na zmeny nemajú vplyv na prísnosť obmedzení (t. j. nedôjde k zmenám v obmedzeniach hlučnosti).

Účelom zmeny a doplnenia 7 prílohy 16 zväzku II k dohovoru o ICAO je aktualizovať ustanovenia týkajúce sa prísnosti limitov emisií (t. j. zvýšenie prísnosti limitov emisií NO_x) a riešiť technické otázky súvisiace s použitím demonštračných schém a s príslušnými usmerneniami k osvedčovaniu o emisnej kontrole leteckých motorov. Súčasťou zmien je aktualizácia ustanovenia týkajúceho sa zastavenia výroby motorov, ktoré nespĺňajú normu CAEP/6 pre emisie NO_x, s dátumom účinnosti od 1. januára 2013, ako aj proces udeľovania výnimiek.

Najdôležitejšou otázkou je prijatie novej normy pre emisie NO_x a aktualizácia ustanovenia o zastavení výroby motorov v súlade s normou CAEP/6 pre emisie NO_x. Hoci nie je možné uskutočniť kvantifikované hodnotenie rozsahu obchodných aktivít a počtu dotknutých osôb, je možné predpokladať, že zmeny a doplnenia základného nariadenia a nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003 (časť 21) nebudú mať za následok výraznú zmenu súčasnej situácie.

I. Postup, rozsah pôsobnosti a konzultácie

1. Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) v tomto stanovisku navrhuje Komisii zmenu a doplnenie odsekov 21A.4 ods. a), 21A.130 ods. b) a 21A.165 ods. c) oddielu A nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003¹ (ďalej len „časť 21“) a článku 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008² (ďalej len „základné nariadenie“).
2. Toto stanovisko je výsledkom tejto úlohy tvorby predpisov:

Úloha tvorby predpisov č.	Názov	Zadávacie podmienky	NPA (číslo a dátum)	CRD č. (číslo a dátum)
RMT.BR.008	Vykonávanie CAEP 8 zmeny a doplnenia	8. júla 2010	2011-08 (16. mája 2011)	2011-08 (17. októbra 2011)

3. Rozsah pôsobnosti tvorby právnych predpisov bol vymedzený v zadávacích podmienkach RMT.BR.008. Na základe týchto zadávacích podmienok agentúra vypracovala oznámenie o návrhu zmien a doplnení (NPA) 2011-08.
4. Oznámenie o návrhu zmien a doplnení (NPA) 2011-08³ obsahujúce návrh stanoviska k nariadeniu Komisie, ktorým sa menia a doplňajú nariadenia Komisie (ES) č. 216/2008 a (ES) č. 1702/2003 alebo časť 21, bolo uverejnené 16. mája 2011 na internetových stránkach agentúry.
5. Agentúra do uzávierky 16. augusta 2011 dostala 38 pripomienok od národných orgánov, odborných organizácií a súkromných spoločností.
6. Všetky prijaté pripomienky boli uznané a zaradené do pripojeného dokumentu pripomienok a odpovedí (CRD) 2011-08, ktorý bol uverejnený na internetovej stránke agentúry 17. októbra 2011⁴. Tento dokument CRD obsahuje zoznam všetkých osôb a/alebo organizácií, ktoré poskytli svoje pripomienky, ako aj odpovede agentúry na ne. V odpovedi na dokument CRD boli prijaté dve reakcie. Tieto reakcie podporili dokument CRD, takže už neboli potrebné žiadne zmeny.
7. Toto stanovisko bolo prijaté postupom, ktorý stanovila správna rada agentúry⁵, v súlade s ustanoveniami článkov 19 a 52 základného nariadenia.
8. V navrhovanom predpise sa zohľadňuje rozvoj práva Európskej únie a medzinárodného práva (ICAO) a zosúladenie s predpismi orgánov hlavných partnerov Európskej únie, ako

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 1194/2009 z 30. novembra 2009 (Ú. v. EÚ L 321, 8.12.2009, s. 5).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

³ Pozri archív tvorby predpisov na stránke <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Pozri archív tvorby predpisov na stránke <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami (postup pri tvorbe predpisov). EASA MB 08-2007 z 13. júna 2007.

sa uvádza v cieľoch článku 2 základného nariadenia. Navrhovaným predpisom sa zohľadňuje súčasný stav príslušnej legislatívy Európskej únie.

II. Prehľad zmien navrhovaných agentúrou

9. V základnom nariadení sú vymedzené základné požiadavky na ochranu životného prostredia s odkazom na prílohu 16 k dohovoru o ICAO. V článku 6 ods. 2 sa uvádza, že po zmene a doplnení prílohy 16 k dohovoru o ICAO je prispôsobenie možné uskutočniť v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ktorý sa uvádza v článku 65 ods. 5 toho istého nariadenia, s cieľom náležite upraviť základné požiadavky na ochranu životného prostredia týkajúce sa noriem ICAO.

Zmena a doplnenie 10 prílohy 16 zväzku I k dohovoru o ICAO.

10. Účelom zmeny a doplnenia 10 prílohy 16 zväzku I k dohovoru o ICAO je riešenie technických otázok súvisiacich s použitím demonštračných schém a príslušnými usmerneniami k osvedčovaniu hlukovej spôsobilosti lietadiel. Súčasťou návrhov sú:
- Zmeny a doplnenia vykonateľnosti ustanovení s cieľom odstrániť zbytočnú zložitú, opakovanie a zdvojovanie v texte a súčasne zlepšiť jasnosť a súlad medzi jednotlivými kapitolami;
 - Aktualizácia v prílohe s odkazmi na dokument ICAO Doc 9501 — Environmentálna technická príručka, zväzok I — Postupy pri osvedčovaní o hlukovej spôsobilosti lietadiel;
 - Nový text kapitoly 3 prílohy 16 zväzku I s cieľom vysvetliť referenčnú štartovaciu rýchlosť v osvedčení hlukovej spôsobilosti v prípadoch, kde nie je špecifikovaná štartovacia rýchlosť v osvedčení o letovej spôsobilosti;
 - Zlepšenie zrozumiteľnosti a jasnosti predtým nejasných alebo neúplných usmernení vrátane výpočtu efektívnej vnímanej hladiny hluku (EPNL), prispôsobenie údajov o hlučnosti lietadiel referenčným podmienkam s využitím zjednodušených a integrovaných metód, merania a charakterizácie atmosférického útlmu zvuku a riešenie rôznych technických problémov a redakčných chýb; a
 - Vysvetlenie, že maximálne hladiny hluku pre podzvukové prúdové letúny možno použiť ako vodidlo pre nadzvukové letúny.
11. Žiadne návrhy na zmeny prílohy 16 zväzku I k dohovoru o ICAO nemajú vplyv na prísnosť obmedzení (t. j. nedôjde k zmenám v limitoch hlučnosti).

Zmena a doplnenie 7 prílohy 16 zväzku II k dohovoru o ICAO

12. Účelom zmeny a doplnenia noriem a odporúčaných postupov v prílohe 16 zväzku II k dohovoru o ICAO je aktualizovať ustanovenia týkajúce sa prísnosti limitov emisií (t. j. zvýšenie prísnosti limitov emisií NO_x) a riešiť technické otázky súvisiace s použitím demonštračných schém a príslušnými usmerneniami k osvedčovaniu o emisnej kontrole leteckých motorov. Súčasťou návrhov je:
- prijatie novej normy pre emisie NO_x odporúčanej výborom CAEP/8 s cieľom ďalej znížiť plynné emisie, ktorou sa sprísňujú limity emisií NO_x v porovnaní so súčasnou normou CAEP/6⁶ o 5 až 15 percent pre malé motory a o 15 percent pre veľké motory s dátumom účinnosti od 1. januára 2014;

⁶ Norma CAEP/6 bola odporúčaná na schôdzi CAEP/6 vo februári 2004.

- b. aktualizácia ustanovenia o zastavení výroby motorov, ktoré nespĺňajú normu CAEP/6 pre emisie NOx s dátumom účinnosti od 1. januára 2013;
- c. aktualizácia textu, v ktorom sa „rozdiely v postupoch“ majú nahradiť „rovnocennými postupmi“ s cieľom zvýšiť súdržnosť a súlad v rámci prílohy 16 zväzku II a v rámci dokumentu ICAO Doc 9501 – Environmentálna technická príručka, zväzok II – Postupy pri osvedčovaní o emisnej kontrole leteckých motorov; a
- d. zvýšenie zrozumiteľnosti presunutím niektorých odsekov na vhodnejšie miesta a oprava niektorých typografických a redakčných chýb.

Požiadavka na zastavenie produkcie emisií NOx a proces udeľovania výnimiek

- 13. Zmena a doplnenie 7 prílohy 16 zväzku II obsahuje požiadavku na zastavenie produkcie emisií NOx s poznámkou, že motory vyrobené 1. januára 2013 alebo neskôr musia spĺňať úroveň limitov emisií NOx, ktorá bola schválená na schôdzi CAEP/6. Požiadavka CAEP/6 na zastavenie produkcie emisií NOx poskytuje istotu, že motory, ktoré nespĺňajú túto požiadavku, sa po tomto dátume nebudú vyrábať. V prílohe 16 zväzku II sa však pripúšťa možnosť výnimiek z tejto požiadavky, čím sa umožnia zmeny časových rámcov s cieľom znížiť ekonomický dosah. Proces udeľovania výnimiek je opísaný v dokumente ICAO Doc 9501 – Environmentálna technická príručka, zväzok II – Postupy pri osvedčovaní o emisnej kontrole leteckých motorov.
- 14. Na účely súčasnej tvorby predpisov text súvisiaci s procesom udeľovania výnimiek podľa zväzku II Environmentálnej technickej príručky potreboval zmenu, aby vyhovoval potrebám regulačného systému agentúry. Okrem toho bolo potrebné, aby sa niektoré kľúčové body stali záväznými (napr. časový rámec, v ktorom je možné udeľovať výnimky a obmedzenie počtu výnimiek) na zabezpečenie dosiahnutia účelu požiadavky na zastavenie produkcie. Z tohto dôvodu sa agentúra rozhodla zaviesť proces udeľovania výnimiek na úrovni nariadenia Komisie, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 216/2008 a (ES) č. 1702/2003.
- 15. Preto sa v texte stanoviska týkajúceho sa požiadavky na zastavenie výroby a procesu udeľovania výnimiek navrhuje toto:
 - a. Odsek 2 článku 3 nariadenia Komisie, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 216/2008 a (ES) č. 1702/2003, zavádza prechodné obdobie štyroch rokov odo dňa, ku ktorému má vyrobený motor spĺňať požiadavku CAEP/6 na zastavenie produkcie emisií NOx (teda od 1. januára 2013). Počas prechodného obdobia (od 1. januára 2013 do 31. decembra 2016) môžu členské štáty udeľovať výnimky. Počet výnimiek je obmedzený v prípade nových motorov, ktoré sa inštalujú na nových lietadlách. Agentúra musí zriadiť a viesť register obsahujúci údaje o týchto výnimkách.
 - b. Ustanovenia týkajúce sa požiadavky na zastavenie produkcie emisií NOx si vyžadujú zmenu a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003, konkrétne ustanovenia v oddiele A časti 21 (21A.4 ods. a), 21A.130 ods. b) a 21A.165 ods. c)).

III. Zhrnutie hodnotenia vplyvu právnych predpisov

- 16. Zmena a doplnenie 10 prílohy 16 zväzku I k dohovoru o ICAO a zmena a doplnenie 7 prílohy 16 zväzku II k dohovoru o ICAO, ako bolo uvedené, odstraňuje medzery a pomáha zabezpečiť, aby sa so všetkými žiadateľmi zaobchádzalo rovnako. Keďže niektoré zmeny majú vplyv na formuláciu samotných požiadaviek, je potrebné zahrnúť tieto zlepšenia prílohy 16 k dohovoru o ICAO do právnych predpisov EÚ.
- 17. Rozsah požiadaviek, ktoré sa majú zmeniť, sa však neobmedzuje len na článok 6 základného nariadenia. Ako bolo uvedené, požiadavka na zastavenie produkcie emisií

NOx a proces udeľovania výnimiek si vyžadujú zmenu a doplnenie časti 21 nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003.

18. Najdôležitejšou otázkou v tejto súvislosti je prijatie novej normy pre emisie NOx a aktualizácia ustanovenia o zastavení výroby motorov v súlade so normou CAEP/6 pre emisie NOx. Hoci nie je možné uskutočniť kvantifikované hodnotenie rozsahu obchodných aktivít a počtu dotknutých osôb, je možné predpokladať, že zmeny a doplnenia základného nariadenia a nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003 (časť 21) nebudú mať za následok výraznú zmenu súčasnej situácie.
19. Existujú tri možnosti:
 - a. Možnosť č. 1: Nerobiť nič.
 - b. Možnosť č. 2: Realizovať alternatívne požiadavky, ktoré by poskytovali rovnakú úroveň ochrany životného prostredia.
 - c. Možnosť č. 3: Prijat' zmeny a doplnenia nezmenené, ako ich odsúhlasila organizácia ICAO

Bezpečnosť

20. Pri žiadnej možnosti sa na základe týchto opatrení neočakávajú vplyvy na bezpečnosť.

Hospodársky vplyv

21. Hospodársky vplyv na priemysel je možné očakávať pri všetkých troch možnostiach. V súvislosti s možnosťami č. 1 a 2 možno poznamenať, že akákoľvek odchýlka od opatrení prijatých organizáciou ICAO by zvýšila riziko, že by európske výrobky neboli prijateľné v rôznych častiach sveta, s ohľadom na náklady, ktoré by tieto opatrenia priniesli. Pokiaľ ide o možnosť č. 3, prijatie novej normy pre emisie NOx a aktualizácia ustanovenia o zastavení výroby motorov, ktoré nespĺňajú normu CAEP/6 pre emisie NOx, budú mať za následok dodatočné náklady pre výrobcov a letecké spoločnosti. Na druhej strane v porovnaní s možnosťami č. 1 a 2 (ktoré sa líšia od opatrení prijatých organizáciou ICAO) zníženie administratívneho zaťaženia priemyslu, ktoré by priniesla možnosť č. 3 (prijatie nezmenených opatrení organizácie ICAO), by malo podľa očakávania pozitívny hospodársky vplyv.

Vplyv na životné prostredie

22. Možnosť č. 1 („nerobiť nič“) by mala negatívny vplyv na životné prostredie, kým od možností č. 2 a 3 sa očakáva, že budú mať pozitívny vplyv na životné prostredie. V súvislosti s možnosťou č. 3 to platí predovšetkým pre prijatie novej normy pre emisie NOx a pre aktualizáciu ustanovenia o zastavení výroby motorov v súlade s normou CAEP/6 pre emisie NOx. Tiež sa však predpokladá, že ostatné zmeny realizované v prílohe 16 zväzkoch I a II k dohovoru o ICAO budú mať pozitívny vplyv na životné prostredie. Týmito zmenami sa riešia nejednoznačnosti a nezrovnalosti, poskytuje vysvetlenie a aktualizácia najnovšieho technického vývoja a zavádzajú technicky spoľahlivé a presne vymedzené špecifikácie.

Sociálne vplyvy

23. Z týchto možností sa neočakávajú žiadne sociálne vplyvy okrem nepriameho účinku zmiernenia negatívnych environmentálnych vplyvov letectva na životné prostredie.

Zosúladenie s medzinárodným právom

24. V navrhovanom predpise sa zohľadňuje rozvoj medzinárodného práva (ICAO). Navrhovaný predpis založený na možnosti č. 3:
- a. je rovnocenný so štandardmi a odporúčanými postupmi organizácie ICAO;
 - b. obsah predpisov úradov FAA a TCCA ešte nie je istý, ale predpisy by mohli obsahovať odlišnosti týkajúce sa vykonávania požiadavky na zastavenie produkcie emisií NO_x; agentúra sa domnieva, že je stále v záujme EÚ prijať zmeny a doplnenia v podobe, v akej ich odsúhlasila organizácia ICAO.

V Kolíne dd. mesiac RRRR

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ