



**MNENJE ŠT. 06/2011**

**EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU**

**z dne 2. decembra 2011**

**o uredbi Komisije o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES**

**IN**

**o uredbi Komisije o spremembi Uredbe (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij**

**„Izvajanje sprememb CAEP/8“**

## POVZETEK

V členu 6 Uredbe (ES) št. 216/2008 (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba) so na podlagi sklicevanja na Prilogo 16 ICAO določene bistvene zahteve za varstvo okolja.

Evropska agencija za varnost v letalstvu s tem mnenjem predlaga Komisiji, naj spremeni Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003 in Uredbo (ES) št. 216/2008.

Namen teh sprememb je izvesti spremembe zvezka I in zvezka II Priloge 16, ki so bile priporočene na osmem sestanku Odbora ICAO za varstvo okolja v letalstvu ter jih je Svet ICAO sprejel 4. marca 2011.

Namen spremembe 10 zvezka I Priloge 16 ICAO je obravnavati tehnična vprašanja, ki se postavljajo pri uporabi predstavitvenih shem in povezanih navodil za izdajo spričeval o hrupu zrakoplovov. Za vse predloge sprememb se šteje, da so z vidika strogosti nevtralni (tj. ne spreminjajo mejne vrednosti hrupa).

Namen spremembe 7 zvezka II Priloge 16 ICAO je posodobiti določbe glede strogosti emisij (tj. poostreitev mejnih vrednosti emisij NO<sub>x</sub>) in obravnavati tehnična vprašanja, ki se postavljajo pri uporabi predstavitvenih shem in povezanih navodil za izdajo spričeval o emisijah iz motorjev zrakoplovov. Spremembe vključujejo posodobitev določbe o mejnih vrednostih proizvodnje emisij za motorje, ki ne izpolnjujejo standarda CAEP/6 za emisije NO<sub>x</sub> z začetkom veljavnosti od 1. januarja 2013 skupaj s postopkom izvzetja.

Pomembno vprašanje je sprejetje novega standarda za emisije NO<sub>x</sub> in posodobitev določbe o mejnih vrednostih proizvodnje emisij za motorje v skladu s standardom CAEP/6 za emisije NO<sub>x</sub>. Čeprav ni mogoče opraviti kvantitativne ocene zadevnega obsega dejavnosti in števila oseb, je mogoče domnevati, da spremembe osnovne uredbe in Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003 (dela 21) ne bodo povzročile večjih sprememb sedanjega stanja.

**I. Postopek, področje uporabe in posvetovanje**

- Evropska agencija za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija) s tem mnenjem predlaga Komisiji, naj spremeni odstavke 21A.4(a), 21A.130(b) in 21A.165(c) oddelka A Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003<sup>1</sup> (v nadaljnjem besedilu: del 21) in odstavek 1 člena 6 Uredbe (ES) št. 216/2008<sup>2</sup> (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba).
- To mnenje je rezultat naslednje naloge za oblikovanje predpisov:

<b>Naloga za oblikovanje predpisov št.</b>	<b>Naslov</b>	<b>Naloge in pristojnosti</b>	<b>NPA</b> (št. in datum)	<b>CRD</b> (št. in datum)
RMT.BR.008	Izvajanje sprememb CAEP 8	8/7/2010	2011-08 (16/5/11)	2011-08 (17/10/11)

- Obseg te dejavnosti oblikovanja predpisov je bil opisan v nalogah in pristojnostih RMT.BR.008. Agencija je na podlagi teh nalog in pristojnosti razvila obvestilo o predlagani spremembi (Notice of Proposed Amendment, NPA) 2011-08.
- Obvestilo o predlagani spremembi (NPA) 2011-08<sup>3</sup>, ki je vključevalo osnutek mnenja o uredbi Komisije o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003 ali dela 21, je bilo na spletni strani agencije objavljeno 16. maja 2011.
- Agencija je do 16. avgusta 2011, ko je potekel rok za predložitev pripomb, prejela 38 pripomb nacionalnih organov, poklicnih združenj in zasebnih podjetij.
- Vse prejete pripombe so bile potrjene in vključene v dokument o odzivih na pripombe (Comment Response Document, CRD) 2011-08, ki je bil na spletni strani agencije objavljen 17. oktobra 2011<sup>4</sup>. Ta dokument CRD vsebuje seznam vseh oseb in/ali organizacij, ki so predložile pripombe, in odgovore agencije nanje. V odziv na dokument CRD sta bili prejeti dve pripombi. V njih je bil podprt dokument CRD, zato niso bile potrebne nobene spremembe.
- Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor agencije<sup>5</sup> v skladu z določbami členov 19 in 52 osnovne uredbe.

<sup>1</sup> Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 243, 27.9.2003, str. 6). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 1194/2009 z dne 30. novembra 2009 (UL L 321, 8.12.2009, str. 5).

<sup>2</sup> Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 (UL L 309, 24.11.2009, str. 51).

<sup>3</sup> Glej arhiv oblikovanja predpisov na spletnem naslovu <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

<sup>4</sup> Glej arhiv oblikovanja predpisov na spletnem naslovu <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>5</sup> Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek za oblikovanje predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

8. V predlaganem predpisu sta upoštevana razvoj na področju zakonodaje Evropske unije in mednarodne zakonodaje (ICAO) ter uskladitev s predpisi organov glavnih partnerjev Evropske unije, kot je opredeljeno v ciljih iz člena 2 osnovne uredbe. V tem predpisu je upoštevano tudi sedanje stanje zadevne zakonodaje Evropske unije.

## **II. Pregled sprememb, ki jih je predlagala agencija**

9. V osnovni uredbi so na podlagi sklicevanja na Prilogo 16 ICAO določene bistvene zahteve za varstvo okolja. V členu 6(2) je navedeno, da se lahko v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 65(5) navedene uredbe opravi prilagoditev, kadar se spremeni Priloga 16 ICAO, da se bistvene zahteve za varstvo okolja ustrezno uskladijo s povezanimi standardi ICAO.

### Sprememba 10 zvezka I Priloge 16 ICAO

10. Namen spremembe 10 zvezka I Priloge 16 ICAO je obravnavati tehnična vprašanja, ki se postavljajo pri uporabi predstavitvenih shem in povezanih navodil za izdajo spričeval o hrupu zrakoplovov. Predlogi vključujejo:
- spremembe določb o uporabi, da se odpravi nepotrebna zapletenost, ponavljanje in odvečnost besedila, hkrati pa izboljša jasnost in uskladitev različnih poglavij;
  - posodobitev sklicev v prilogi na dokument ICAO št. 9501– zvezek I Okoljskega tehničnega priročnika (Environmental Technical Manual) – Postopki za izdajo spričeval o hrupu zrakoplovov;
  - ново besedilo v poglavju 3 zvezka I Priloge 16 za pojasnitev vzletne referenčne hitrosti za izdajo spričeval o hrupu za primere, v katerih ni opredeljena vzletna hitrost v zvezi z izdajo spričevala o plovnosti;
  - boljšo berljivost in pojasnitev predhodno nejasnih ali nepopolnih navodil, vključno z izračunom dejansko zaznane ravni hrupa (Effective Perceived Noise Level, EPNL), prilagoditvijo podatkov o hrupu zrakoplovov referenčnim pogojem z uporabo poenostavljenih in celostnih metod, merjenjem in opredelitvijo slabljenja zvoka v zraku ter različnimi tehničnimi vprašanji in redaktorskimi napakami; ter
  - pojasnitev, da se lahko najvišje ravni hrupa, ki se uporabljajo za podzvočna reaktivna letala, uporabljajo kot smernica za nadzvočna letala.
11. Za vse predloge sprememb v zvezku I Priloge 16 ICAO se šteje, da so z vidiki strogosti nevtralni (tj. predlogi sprememb ne spreminjajo mejnih vrednosti hrupa).

### Sprememba 7 zvezka II Priloge 16 ICAO

12. Namen spremembe standardov in priporočenih praks (SARP) v zvezku II Priloge 16 ICAO je posodobiti določbe glede strogosti emisij (tj. poostritev mejnih vrednosti emisij NO<sub>x</sub>) in obravnavati tehnična vprašanja, ki se postavljajo pri uporabi predstavitvenih shem in povezanih navodil za izdajo spričeval o emisijah iz motorjev zrakoplovov. Predlogi vključujejo:
- sprejetje novega standarda za emisije NO<sub>x</sub>, ki ga je priporočil odbor CAEP/8 za nadaljnje zmanjšanje plinastih emisij, ki v primerjavi s sedanjim standardom CAEP/6<sup>6</sup> poostruje mejne vrednosti emisij NO<sub>x</sub> za od 5 do 15 odstotkov za majhne motorje in za 15 odstotkov za velike motorje z začetkom veljavnosti od 1. januarja 2014;

---

<sup>6</sup> Standard CAEP/6 je bil priporočen na sestanku CAEP/6 februarja 2004.

- b. posodobitev določbe o mejnih vrednostih proizvodnje emisij za motorje, ki ne izpolnjujejo standarda CAEP/6 za emisije NO<sub>x</sub> z začetkom veljavnosti od 1. januarja 2013;
- c. posodobitve besedila za nadomestitev izraza „razlike v postopkih“ z izrazom „enakovredni postopki“, da se izboljša doslednost in usklajenost v zvezku II Priloge 16 in dokumentu ICAO št. 9501 – zvezek II Okoljskega tehničnega priročnika – Postopki za izdajo spričeval o emisijah iz motorjev zrakoplovov; in
- d. boljše berljivost s premestitvijo nekaterih odstavkov na ustreznejša mesta in odpravo nekaterih tipografskih ter redaktorskih napak.

#### Zahteva glede mejnih vrednosti proizvodnje emisij NO<sub>x</sub> in postopek izvzetja

- 13. Sprememba 7 zvezka II Priloge 16 vključuje zahtevo glede mejnih vrednosti proizvodnje emisij NO<sub>x</sub>, v kateri je navedeno, da morajo biti motorji, proizvedeni 1. januarja 2013 ali pozneje, v skladu z mejno vrednostjo za emisije NO<sub>x</sub>, ki je bila odobrena na sestanku CAEP/6. Zahteva CAEP/6 glede mejnih vrednosti proizvodnje emisij NO<sub>x</sub> zagotavlja, da se po navedenem datumu ne bodo več proizvajali neskladni motorji. Vendar je v zvezku II Priloge 16 uvedena možnost izvzetij od te zahteve, ki omogoča časovne prilagoditve za zmanjšanje negativnih gospodarskih učinkov. Postopek izvzetja je opisan v dokumentu ICAO št. 9501 – zvezku II Okoljskega tehničnega priročnika – Postopki za izdajo spričeval o emisijah iz motorjev zrakoplovov.
- 14. Glede zadevne dejavnosti oblikovanja predpisov je bilo treba besedilo v zvezi s postopkom izvzetja iz zvezka II Okoljskega tehničnega priročnika nekoliko prilagoditi za izpolnitev potreb regulativnega sistema agencije. Poleg tega je bilo treba nekatere ključne točke (na primer obdobje, v katerem je mogoče odobriti izvzetja, in omejitve števila izvzetij) določiti za zavezujoče, da se je zagotovila ohranitev namena zahteve glede mejnih vrednosti proizvodnje emisij. Agencija se je zato odločila uvesti postopek izvzetja na ravni uredbe Komisije o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 in Uredbe (ES) št. 1702/2003.
- 15. V besedilu mnenja o zahtevi glede mejnih vrednostih proizvodnje emisij in postopka izvzetja je zato predlagano naslednje:
  - a. v odstavku 2 člena 3 uredbe Komisije o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 in Uredbe (ES) št. 1702/2003 je uvedeno štiriletno prehodno obdobje po datumu, ko mora biti izdelan motor v skladu z zahtevo CAEP/6 glede mejnih vrednosti proizvodnje emisije NO<sub>x</sub> (zadevni datum je 1. januar 2013). Države članice lahko v tem prehodnem obdobju (od 1. januarja 2013 do 31. decembra 2016) odobrijo izvzetja. Število izvzetij je omejeno v primeru novih motorjem, nameščenih na nove zrakoplove. Agencija mora vzpostaviti in vzdrževati register s podatki o teh izvzetjih;
  - b. določbe za zahtevo glede mejnih vrednosti proizvodnje emisij NO<sub>x</sub> zahtevajo spremembo Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003, in sicer določb v oddelku A dela 21 (21A.4(a), 21A.130(b) in 21A.165(c)).

### **III. Povzetek ocene zakonodajnega učinka**

- 16. Kot je pojasnjeno zgoraj, sprememba 10 zvezka I Priloge 16 ICAO in sprememba 7 zvezka II Priloge 16 ICAO odpravljata pomanjkljivosti in prispevata k vzpostavitvi enake obravnave vseh prosilcev. Ker nekatere od teh sprememb vplivajo na ubeseditev samih zahtev, je treba te izboljšave Priloge 16 ICAO vključiti v pravo EU.
- 17. Področje uporabe zahtev, ki jih je treba spremeniti, pa ni omejeno na člen 6 osnovne uredbe. Kot je opisano zgoraj, zahteva glede mejnih vrednosti proizvodnje emisij NO<sub>x</sub> in postopek izvzetja zahtevata spremembo dela 21 Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003.

18. V zvezi s tem je pomembno vprašanje sprejetje novega standarda za emisije NO<sub>x</sub> in posodobitev določbe o mejnih vrednostih proizvodnje emisij za motorje v skladu s standardom CAEP/6 za emisije NO<sub>x</sub>. Čeprav ni mogoče opraviti kvantitativne ocene zadevnega obsega dejavnosti in števila oseb, je mogoče domnevati, da spremembe osnovne uredbe in Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003 (dela 21) ne bodo povzročile večjih sprememb sedanjega stanja.
19. Opredeljene so tri možnosti:
- možnost 1: brez ukrepanja;
  - možnost 2: uvesti nadomestne zahteve, ki bodo zagotovile enakovredno raven varstva okolja;
  - možnost 3: sprejeti nespremenjene spremembe, kot so bile dogovorjene v okviru organizacije ICAO.

#### Varnostni učinek

20. Pričakuje se, da ti ukrepi pri nobeni možnosti ne bodo imeli nobenih varnostnih učinkov.

#### Gospodarski učinek

21. V zvezi z vsemi možnostmi je mogoče pričakovati gospodarske učinke za industrijo. V zvezi z možnostmi 1 in 2 je mogoče trditi, da bi vsakršno odstopanje od ukrepov, ki jih je sprejela organizacija ICAO, povečalo tveganje, da evropski proizvodi ne bodo sprejemljivi v različnih delih sveta, in zvišalo s tem povezane stroške. V zvezi z možnostjo 3 bosta sprejetje novega standarda za emisije NO<sub>x</sub> in posodobitev določbe o mejnih vrednostih proizvodnje emisij za motorje, ki niso v skladu s standardom CAEP/6 za emisije NO<sub>x</sub>, povzročila dodatne stroške za proizvajalce in letalske družbe. Po drugi strani in v primerjavi z možnostma 1 in 2 (obe odstopata od ukrepov, ki jih je sprejela organizacija ICAO) pa se pričakuje, da bo imelo zmanjšanje upravne obremenitve industrije, ki ga prinaša možnost 3 (sprejetje nespremenjenih ukrepov organizacije ICAO), pozitiven gospodarski učinek.

#### Okoljski učinek

22. Možnost 1 (možnost „brez ukrepanja“) bi negativno vplivala na okolje, možnosti 2 in 3 pa bi po pričakovanjih imeli pozitiven učinek na okolje. V zvezi z možnostjo 3 to velja zlasti za sprejetje novega standarda za emisije NO<sub>x</sub> in posodobitev določbe o mejnih vrednostih proizvodnje emisij za motorje v skladu s standardom CAEP/6 za emisije NO<sub>x</sub>. Vendar obstaja tudi prepričanje, da bodo druge spremembe, uvedene v zvezkih I in II Priloge 16 ICAO, imele pozitiven učinek na okolje. Te spremembe odpravljajo dvoumnosti in nedoslednosti, zagotavljajo pojasnitve in posodobitev najnovejšega tehničnega razvoja ter uvajajo tehnično utemeljene in dobro opredeljene specifikacije.

#### Družbeni učinek

23. Pričakuje se, da možnosti ne bodo imele družbenih učinkov, razen posrednega učinka zmanjšanja negativnih učinkov letalstva na okolje.

#### Uskladitev z mednarodnim pravom

24. Predlagani predpis upošteva razvoj na področju mednarodnega prava (ICAO). Predlagani predpis na podlagi možnosti 3:
- je enakovreden standardom in priporočenim praksam ICAO;

- b. vsebina predpisov Zvezne uprave za letalstvo (Federal Aviation Administration, FAA) in Kanadske uprave za zračno plovbo (Transport Canada Civil Aviation, TCCA) še ni znana, vendar bi lahko bile nekatere razlike v zvezi z izvajanjem zahteve glede mejnih vrednosti proizvodnje emisij NO<sub>x</sub>; Agencija meni, da je sprejetje sprememb, kot so bile dogovorjene v okviru organizacije ICAO, še vedno v interesu EU.

Köln, dd mesec LLLL

P. GOUDOU  
Izvršni direktor