



STELLUNGNAHME NR. 06/2011

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 2. Dezember 2011

bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG

UND

bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben

„CAEP/8 Implementation“ (Umsetzung CAEP/8)

ZUSAMMENFASSUNG

In Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (der „Grundverordnung“) sind unter Verweis auf ICAO Anhang 16 die grundlegenden Anforderungen für den Umweltschutz festgelegt.

Mit dieser Stellungnahme schlägt die Europäische Agentur für Flugsicherheit den Kommissionen vor, Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission und Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zu ändern.

Zweck dieser Änderungen ist es, die bei der 8. Sitzung des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz im Luftverkehr empfohlenen und vom ICAO-Rat am 4. März 2011 beschlossenen Änderungen von Anhang 16 Band I und Band II umzusetzen.

Zweck von Änderung 10 von ICAO Anhang 16 Band I ist die Behandlung von technischen Fragen, die sich aus der Anwendung von Nachweismodellen und damit verbundenen Leitlinien für die Lärmschutzzertifizierung von Luftfahrzeugen ergeben. Alle Änderungsvorschläge gelten als stringenzneutral (d. h. keine Änderung des Grenzwerts für Geräuschemissionen).

Zweck von Änderung 7 von ICAO Anhang 16 Band II ist die Aktualisierung der Bestimmungen bezüglich der Strenge der Emissionsanforderungen (d. h. Verschärfung der NO_x-Emissionsgrenzwerte) und die Behandlung von technischen Fragen, die sich aus der Anwendung von Nachweismodellen und damit verbundenen Leitlinien für die Zertifizierung von Luftfahrzeugen bezüglich Triebwerkemissionen ergeben. Die Änderungen umfassen auch eine Aktualisierung der am 1. Januar 2013 in Kraft tretenden Produktionseinstellungsbestimmung für Triebwerke, die den NO_x-Grenzwert nach CAEP/6 nicht erfüllen, und eine Ausnahmeregelung.

Das Hauptproblem ist die Verabschiedung einer neuen NO_x-Norm und die Aktualisierung der Produktionseinstellungsbestimmung für Triebwerke gemäß der NO_x-Norm nach CAEP/6. Auch wenn es nicht möglich ist, das Geschäftsvolumen und die Anzahl der betroffenen Personen zu quantifizieren, kann davon ausgegangen werden, dass die Änderungen an der Grundverordnung und an der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission (Teil-21) die derzeitige Situation nicht wesentlich ändern werden.

I. Verfahren, Geltungsbereich und Konsultation

1. Mit dieser Stellungnahme schlägt die Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“ genannt) der Kommission vor, die Absätze 21A.4 Buchstabe a, 21A.130 Buchstabe b und 21A.165 Buchstabe c von Abschnitt A der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1702/2003¹ (im Folgenden „Teil-21“ genannt) und Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008² (im Folgenden „Grundverordnung“ genannt) zu ändern.
2. Diese Stellungnahme ist das Ergebnis des folgenden Regelsetzungsprozesses:

Regelsetzungsprozess Nr.	Titel	Aufgabenbeschreibung	Änderungsvorschlag (Nr. und Datum)	CRD Nr. (Nr. und Datum)
RMT.BR.008	Umsetzung von CAEP 8-Änderungen	8.7.2010	2011-08 (16.5.11)	2011-08 (17.10.11)

3. Der Umfang dieser Regelsetzungsaktivität ist in der Aufgabenbeschreibung (Terms of Reference, ToR) RMT.BR.008 beschrieben. Auf der Grundlage dieser Regelsetzungsaktivität hat die Agentur den Änderungsvorschlag (Notice of Proposed Amendment, NPA) 2011-08 erarbeitet.
4. Der Änderungsvorschlag (Notice of Proposed Amendment, NPA) 2011-08³, der den Entwurf einer Stellungnahme bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 216/2008 und (EG) Nr. 1702/2003 oder Teil-21 der Kommission enthielt, wurde am 16. Mai 2011 auf der Website der Agentur veröffentlicht.
5. Bis zum Schlusstermin am 16. August 2011 waren bei der Agentur 38 Stellungnahmen von nationalen Behörden, Berufsverbänden und privaten Unternehmen eingegangen.
6. Der Eingang aller Kommentare wurde bestätigt, und sie wurden in Kommentarantwortdokument (Comment Response Document, CRD) 2011-08 aufgenommen, das am 17. Oktober 2011 auf der Website der Agentur veröffentlicht wurde⁴. Dieses CRD enthält eine Liste all jener Personen und/oder Organisationen, die den Vorschlag kommentiert haben, sowie die Antworten der Agentur. Als Antwort auf das CRD gingen zwei Reaktionen ein. Diese Reaktionen stützten das CRD, weshalb keine Änderungen erforderlich waren.

¹ Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1702/2003 vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 243, 27.9.2003, S. 6). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1194/2009 der Kommission vom 30. November 2009 (ABl. L 321, 8.12.2009, S. 5).

² Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1). Verordnung zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 (ABl. L 309, 24.11.2009, S. 51).

³ Siehe Rulemaking Archives unter <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

7. Diese Stellungnahme wurde nach dem vom Verwaltungsrat der Agentur⁵ festgelegten Verfahren und in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 19 und 52 der Grundverordnung verabschiedet.
8. Die vorgeschlagene Vorschrift trägt der Entwicklung internationaler (ICAO) und EU-Rechtsvorschriften Rechnung und ist auf die Vorschriften der Behörden der wichtigsten Partner der Europäischen Union gemäß den Zielsetzungen von Artikel 2 der Grundverordnung abgestimmt. Die vorgeschlagene Vorschrift steht im Einklang mit dem aktuellen Stand der einschlägigen Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

II. Überblick über die von der Agentur vorgeschlagen Änderungen.

9. Die Grundverordnung legt unter Bezugnahme auf ICAO Anhang 16 die grundlegenden Anforderungen für den Umweltschutz fest. Gemäß Artikel 6 Absatz 2 können bei Änderungen von ICAO Anhang 16 Anpassungen nach dem in Artikel 65 Absatz 5 dieser Verordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle durchgeführt werden, um die grundlegenden Anforderungen für den Umweltschutz gegebenenfalls den entsprechenden ICAO-Normen anzugleichen.

Änderung 10 zu ICAO Anhang 16 Band I

10. Zweck von Änderung 10 zu ICAO Anhang 16 Band I ist die Behandlung von technischen Fragen, die sich aus der Anwendung von Nachweismodellen und damit verbundenen Leitlinien für die Lärmschutzzertifizierung von Luftfahrzeugen ergeben. Die Vorschläge umfassen Folgendes:
 - a. Änderungen an den Anwendbarkeitsbestimmungen, um den Text von unnötiger Komplexität und Redundanz und von unnötigen Wiederholungen zu befreien und die Übersichtlichkeit und die Harmonisierung der verschiedenen Kapitel zu verbessern;
 - b. Eine Aktualisierung im Anhang zu den Bezugsdokumenten für ICAO-Dokument 9501 — Environmental Technical Manual, Band I — Procedures for the Noise Certification of Aircraft;
 - c. Neuen Text in Kapitel 3 von Anhang 16 Band I zur Klärung der Start-Referenzgeschwindigkeit für die Lärmschutzzertifizierung in Fällen, in denen keine Startgeschwindigkeit im Lufttüchtigkeitszeugnis angegeben ist;
 - d. Verbesserungen der Lesbarkeit und Klärung bisher undeutlicher oder unvollständiger Anleitungen wie z. B. der Berechnung des Fluglärmstörspegels (Effective Perceived Noise Level, EPNL), der Anpassung von Fluglärmwerten an Referenzbedingungen unter Heranziehung der vereinfachten und integrierten Methoden, der Messung und Charakterisierung der atmosphärischen Schallabschwächung und verschiedener technischer Probleme und redaktioneller Irrtümer, und
 - e. Klarstellung, dass der für Unterschall-Strahlflugzeuge geltende maximale Geräuschpegel als Richtschnur für Überschallflugzeuge herangezogen werden kann.
11. Alle Vorschläge für Änderungen an ICAO Anhang 16 Band I gelten als stringenzneutral (d. h. die Änderungsvorschläge ändern den Grenzwert für Geräuschemissionen nicht).

⁵ Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des von der Agentur anzuwendenden Verfahrens zur Veröffentlichung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen (Regelsetzungsverfahren). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

Änderung 7 zu ICAO Anhang 16 Band II

12. Zweck der Änderung an den SARPS in ICAO Anhang 16 Band II ist die Aktualisierung der Bestimmungen bezüglich der Strenge der Emissionsanforderungen (d. h. Verschärfung der NO_x-Emissionsgrenzwerte) und die Behandlung von technischen Fragen, die sich aus der Anwendung von Nachweismodellen und damit verbundenen Leitlinien für die Zertifizierung von Luftfahrzeugen bezüglich Triebwerkemissionen ergeben. Die Vorschläge umfassen Folgendes:
- Die Annahme einer neuen von CAEP/8 empfohlenen NO_x-Norm zur weiteren Reduzierung der Gasemissionen, durch die ab dem 1. Januar 2014 die NO_x-Grenzwerte gegenüber der aktuellen CAEP/6-Norm⁶ um 5 Prozent bis 15 Prozent für kleine Triebwerke und um 15 Prozent für große Triebwerke verschärft werden;
 - Eine Aktualisierung der am 1. Januar 2013 in Kraft tretenden Produktionseinstellungsbestimmung für Triebwerke, die den NO_x-Grenzwert nach CAEP/6 nicht erfüllen;
 - Änderung des Wortlauts „Abweichungen bei den Verfahren“ in „gleichwertige Verfahren“ zur Verbesserung der Konsistenz und zur Harmonisierung mit Anhang 16 Band II und innerhalb ICAO-Dokument 9501 — Environmental Technical Manual, Volume II — Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines, und
 - Verbesserungen der Lesbarkeit durch Verschieben einiger Absätze an einen geeigneteren Ort und Berichtigung einiger typografischer und redaktioneller Irrtümer.

Die NO_x-Produktionseinstellungsbestimmung und die Ausnahmeregelung

13. Änderung 7 zu Anhang 16 Band II enthält eine NO_x-Produktionseinstellungsbestimmung des Inhalts, dass ab dem 1. Januar 2013 hergestellte Triebwerke den mit CAEP/6 festgelegten NO_x-Grenzwert einhalten müssen. Die NO_x-Produktionseinstellungsbestimmung von CAEP/6 stellt sicher, dass nach diesem Datum keine nichtkonformen Triebwerke mehr hergestellt werden. Allerdings bietet Anhang 16 Band II auch die Möglichkeit von Ausnahmeregelungen bezüglich dieser Anforderung, um zeitlichen Spielraum für die Milderung negativer wirtschaftlicher Effekte zu schaffen. Das Verfahren für die Ausnahmeregelung ist in ICAO-Dokument 9501 — Environmental Technical Manual, Band II — Procedures for the Noise Certification of Aircraft, beschrieben.
14. Bei der vorliegenden Regelsetzungsaktivität musste der Text aus dem Environmental Technical Manual, Band II, bezüglich der Ausnahmeregelung etwas abgeändert und an die Erfordernisse des Regelsetzungssystems der Agentur angepasst werden. Darüber hinaus war es notwendig, einige wesentliche Punkte verbindlich zu machen (z. B. den Zeitrahmen, innerhalb dessen Ausnahmegenehmigungen erteilt werden können, und die Beschränkung der Anzahl der Ausnahmegenehmigungen), um sicherzustellen, dass das Ziel der Produktionseinstellungsbestimmung aufrechterhalten bleibt. Aus diesem Grund hat die Agentur beschlossen, den Ausnahmegenehmigungsprozess auf der Ebene der Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 216/2008 und (EG) Nr. 1702/2003 einzuführen.
15. Daher schlägt der Text für die Stellungnahme bezüglich der Produktionseinstellungsbestimmung und der Ausnahmeregelung Folgendes vor:
- Absatz 2 von Artikel 3 der Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 216/2008 und (EG) Nr. 1702/2003 führt eine Übergangsfrist von vier Jahren nach dem Datum ein, zu dem das hergestellte Triebwerk die NO_x-Produktionseinstellungsbestimmung nach CAEP/6 erfüllen muss

⁶ Die CAEP/6-Norm wurde bei der CAEP/6-Beratung im Februar 2004 empfohlen.

(nämlich dem 1. Januar 2013). Während dieses Übergangszeitraums (1. Januar 2013 bis 31. Dezember 2016) können die Mitgliedstaaten Ausnahmegenehmigungen erteilen. Die Anzahl der Ausnahmegenehmigungen ist im Falle von neuen Triebwerken, die in neue Luftfahrzeuge eingebaut werden, beschränkt. Von der Agentur muss ein Verzeichnis der Daten im Zusammenhang mit diesen Ausnahmegenehmigungen eingerichtet und geführt werden.

- b. Die Bestimmungen für die NOx-Produktionseinstellungsbestimmung machen eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission erforderlich, nämlich der Bestimmungen in Abschnitt A von Teil-21 (21A.4 Buchstabe a, 21A.130 Buchstabe b und 21A.165 Buchstabe c).

III. Zusammenfassung der Folgenabschätzung

16. Änderung 10 zu ICAO Anhang 16 Band I und Änderung 7 zu ICAO Anhang 16 Band II, wie oben dargestellt, schließen Schlupflöcher und tragen zu einer Gleichbehandlung aller Antragsteller bei. Da einige dieser Änderungen die Formulierung der Anforderungen selbst betreffen, müssen diese Verbesserungen von ICAO Anhang 16 in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen werden.
17. Die zu ändernden Anforderungen sind jedoch nicht auf Artikel 6 der Grundverordnung beschränkt. Wie oben dargestellt, machen die NOx-Produktionseinstellungsbestimmung und die Ausnahmeregelung eine Änderung von Teil 21 von Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission notwendig.
18. Das Hauptproblem ist diesbezüglich die Verabschiedung einer neuen NOx-Norm und die Aktualisierung der Produktionseinstellungsbestimmung für Triebwerke gemäß der NOx-Norm nach CAEP/6. Auch wenn es nicht möglich ist, das Geschäftsvolumen und die Anzahl der betroffenen Personen zu quantifizieren, kann davon ausgegangen werden, dass die Änderungen an der Grundverordnung und an der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission (Teil-21) die derzeitige Situation nicht wesentlich ändern werden.
19. Es wurden drei Möglichkeiten identifiziert:
 - a. Option 1: Nichts unternehmen.
 - b. Option 2: Alternative Anforderungen umsetzen, die einen gleichwertigen Umweltschutz gewährleisten.
 - c. Option 3: Unveränderte Übernahme der Änderungen wie in ICAO vereinbart

Sicherheit

20. Bei diesen Optionen werden keine sicherheitsrelevanten Auswirkungen dieser Maßnahmen erwartet.

Wirtschaftliche Auswirkungen

21. Bei allen Optionen ist von wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Industrie auszugehen. Bezüglich Option 1 und 2 ist festzustellen, dass jede Abweichung von den von der ICAO beschlossenen Maßnahmen das Risiko erhöhen würde, dass europäische Produkte in anderen Teilen der Welt nicht akzeptabel wären, mit allen finanziellen Folgen, die dies mit sich bringen würde. Bezüglich Option 3 führt die Einführung einer neuen NOx-Norm und die Aktualisierung der Produktionseinstellungsbestimmung für Triebwerke, die die CAEP/6-Norm nicht erfüllen, zu zusätzlichen Kosten für Hersteller und Fluggesellschaften. Dagegen und im Vergleich mit Option 1 und 2 (die beide von den von der ICAO beschlossenen Maßnahmen abweichen) wird die Verringerung des administrativen

Aufwands für die Industrie, die Option 3 mit sich bringt (unveränderte Übernahme der Maßnahmen der ICAO) voraussichtlich einen positiven wirtschaftlichen Effekt haben.

Umweltauswirkungen

22. Option 1 („Nichts unternehmen“) hätte negative Auswirkungen auf die Umwelt, während Option 2 und 3 voraussichtlich einen positiven Effekt auf die Umwelt haben werden. Bezüglich Option 3 gilt dies insbesondere für die Einführung einer neuen NO_x-Norm und die Aktualisierung der Produktionseinstellungsbestimmung für Triebwerke gemäß der NO_x-Norm von CAEP/6. Es ist jedoch auch davon auszugehen, dass weitere in ICAO Anhang 16 Band I und II festgelegte Normen einen positiven Effekt auf die Umwelt haben werden. Diese Änderungen beseitigen Uneindeutigkeiten und Inkonsistenzen, schaffen Klarheit, berücksichtigen die neuesten technischen Entwicklungen und stellen technisch tragfähige und klar definierte Spezifikationen bereit.

Gesellschaftliche Auswirkungen

23. Von den Optionen werden, abgesehen von dem indirekten Effekt der Verminderung der negativen Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt, keine gesellschaftlichen Auswirkungen erwartet.

Harmonisierung mit internationalen Rechtsvorschriften

24. Die vorgeschlagene Vorschrift trägt der Entwicklung des internationalen Rechts Rechnung (ICAO). Die vorgeschlagene Vorschrift auf der Grundlage von Option 3:

- a. ist den ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (Standards and Recommended Practices) gleichwertig;
- b. der Inhalt der FAA- und TCCA-Vorschriften ist noch nicht sicher, aber es könnte gewisse Unterschiede bezüglich der Umsetzung der NO_x-Produktionseinstellungsbestimmung geben; die Agentur ist dennoch der Meinung, dass es im Interesse der EU liegt, die von der ICAO festgelegten Änderungen zu übernehmen.

Köln, Tag Monat JJJJ

P. P. Goudou
Exekutivdirektor