

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

FORELØBIG KONSEKVENSANALYSE AF LOVGIVNING

Opgave nr. 21.040

Dokumenter vedrørende luftfartøjsstøj

Overskrifter	Underoverskrifter
1. Formål og ønsket virkning	<u>a. Emne, der skal behandles:</u> I de senere år har Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) gennem deres Udvalg for Miljøbeskyttelse inden for Luftfart (CAEP) opstillet regler for og udarbejdet vejledningsmateriale til støjcertificeringsdokumentation som beskrevet i bilag 16 til Chicago-konventionen, bind 1 om luftfartøjsstøj, 4. udgave, ændring 8. Standardformular G i bilag 16 indeholder retningslinjer for administrationen af støjcertificeringsdokumentation, og der foreslås tre forskellige valgmuligheder. Det drejer sig om: • <u>ICAO's valgmulighed 1:</u> Ét dokument. Et støjcertifikat, hvor alle oplysninger er indeholdt i et enkelt dokument på én side. • <u>ICAO's valgmulighed 2:</u> To dokumenter, der understøtter hinanden. Det første dokument attesterer støjcertificeringen, men er begrænset til at identificere luftfartøjet og erklære, at det overholder bestemmelserne. Det andet dokument indeholder yderligere oplysninger (f.eks. støjniveauer) og er normalt en eller flere godkendte sider fra flyvehåndbogen (AFM) eller betjeningsvejledningen til luftfartøjer (AOM). • <u>ICAO's valgmulighed 3:</u> Tre dokumenter, der understøtter hinanden. Det første dokument er identisk med det første dokument i ICAO's valgmulighed 2. Det andet dokument svarer til det andet dokument i valgmulighed 2 og indeholder alle luftfartøjets mulige støjkonfigurationer. Det tredje dokument udstedes i overensstemmelse med en styret proces. Det angiver luftfartøjets nuværende konfiguration ved at knytte en entydig identifikation til den aktuelle maksimalt tilladte startmasse (MTOM). Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003, ændret ved forordning (EF) nr. 335/2007, foreskriver, at medlemslande i EU skal benytte EASA-formular 45 som støjcertifikat, hvilket er i overensstemmelse med ICAO's valgmulighed 1. Efter en løbende debat om støjcertificeringsdokumenter blev seks forskellige muligheder drøftet i agenturets forhåndsmeddelelse om foreslået ændring (A-NPA) 13-2006. De indkomne bemærkninger blev evalueret i dokumentet med reaktioner på bemærkninger (CRD) til

FORELØBIG KONSEKVENSANALYSE AF LOVGIVNING
Opgave nr. 21.040

Overskrifter	Underoverskrifter
	denne A-NPA. Den overordnede konklusion var, at størstedelen af dem, der kom med bemærkninger, er stemt for A-NPA valgmulighed 1 (hvilket svarer til ICAO's valgmulighed 1 eller ingen ændring), og at et væsentligt antal af dem, der kom med bemærkninger, er stemt for A-NPA valgmulighed 4 (hvilket svarer til valget mellem ICAO's tre valgmuligheder). <u>b. Emnets omfang (om muligt kvantificeret):</u> Medlemslande skal udstede støjcertifikater til alle luftfartøjer, for hvilke reglerne fastlagt i bilag 16 til Chicago-konventionen, bind 1, gælder. På baggrund af det faktum, at der er registreret ca. 90.000 luftfartøjer med luftdygtighedscertifikat i EASA-landene, kan det groft estimeres, at ca. 60.000 luftfartøjer skal have et støjcertifikat. <u>c. Kort beskrivelse af formålene:</u> Formålet med en kommende regelfastlæggelsesaktivitet ville være at forbedre systemet til støjcertificeringsdokumentation i EU, hvis dette er muligt.
2. Valgmuligheder	<u>a. De identificerede valgmuligheder:</u> • <u>A-NPA valgmulighed 1:</u> Ingen ændring. Gennemførselsbestemmelserne, herunder EASA-formular 45, bibeholdes i uændret form. • <u>A-NPA valgmulighed 4:</u> Ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 (ved at ændre EASA-formular 45) med det formål at få valget mellem ICAO's tre valgmuligheder. <u>b. Den foretrukne valgmulighed (hvis der er valgt en):</u> A-NPA valgmulighed 1 er den foretrukne.
3. Berørte sektorer	Nationale myndigheder, ejere, luftfartsforetagender og lufthavnsmyndigheder.
4. Konsekvenser	<u>a. Alle identificerede konsekvenser:</u> <u>i. Sikkerhedsmæssige konsekvenser</u> Hvis bestemmelserne i forbindelse med brændstofplanlægning gennemføres korrekt, forventes det ikke, at nogen af disse valgmuligheder vil få en konsekvens

FORELØBIG KONSEKVENSANALYSE AF LOVGIVNING
Opgave nr. 21.040

Overskrifter	Underoverskrifter
	for sikkerheden. <u>ii. Økonomiske konsekvenser</u> Generelt afhænger de økonomiske konsekvenser af valgmulighederne i store træk af følgende faktorer: • Om luftfartsforetagender uden for EU anvender systemer, som er forskellige fra EU-systemet, og om disse forskelle vil føre til en uens behandling af luftfartsforetagender. • Om de forskellige administrative systemer har forskellige økonomiske virkninger på nationale myndigheder, luftfartsforetagender eller andre parter (uanset hvilke systemer der anvendes uden for EU). • Om de forskellige systemer vil føre til forskellige samlede omkostninger ved det administrative system. Baseret på de tilgængelige oplysninger, som er indhentet gennem konsultationsprocessen via A-NPA 13-2006, er det ikke muligt for agenturet at kvantificere omfanget af disse faktorer. Det kan dog konstateres, at A-NPA valgmulighed 4, der giver ansøgere valget mellem de tre ICAO-systemer, vil føre til en mere kompleks og dyrere administration for de nationale myndigheder. For at opnå den maksimale fleksibilitet i forbindelse med A-NPA valgmulighed 4 skal luftfartsforetagender desuden have mulighed for at ændre deres støjcertificeringsstatus uden at skulle involvere de nationale myndigheder. Der skal i så fald implementeres et styret system til auditering af den reglementerede anvendelse og administration af konfigurationsændringerne. Dette vil medføre en ekstra omkostning. <u>iii. Miljømæssige konsekvenser</u> Der er generel enighed om, at det administrative system til støjcertificering har en positiv indvirkning på miljøet. Lave støjniveauer er et vigtigt markedsføringsargument for producenter af luftfartøjer og luftfartsforetagender, og støjcertificeringssystemet er med til at mobilisere markeds kræfter til at nedsætte støj fra luftfartøjer. Nøjagtige støjdata af høj kvalitet, som er lettilgængelige, hjælper med til, at der kan skelnes mellem forskellige konstruktioner af luftfartøjer, og fremmer konkurrencen på dette område. Følges denne linje, sikrer et enkelt og gennemsigtigt system, f.eks. et støjcertifikat på én side svarende til A-NPA valgmulighed 1, at støjniveauerne ikke i så høj grad påvirkes af variationer i operationel masse fra dag til dag. De er derfor mere repræsentative for det generelle støjniveau bestemt af støjsænkningsteknologien indbygget i luftfartøjets konstruktion. På den anden side er der blevet argumenteret for, at der er miljømæssige fordele ved den større fleksibilitet ved A-NPA

FORELØBIG KONSEKVENSANALYSE AF LOVGIVNING
Opgave nr. 21.040

Overskrifter	Underoverskrifter
	valgmulighed 4, da der i denne valgmulighed tilskyndes til at operere med lavere startmasser, hvor det er muligt. Dette gælder dog kun, hvis lufthavnsmyndighederne udarbejder ordninger, der tilskynder til at gøre dette. Det kan konkluderes, at formatet af støjcertifikatet antagelig ikke har nogen væsentlig miljømæssig betydning. <u>iv. Sociale konsekvenser</u> Der synes ikke at være grund til at antage, at valget af et system har nogen sociale indvirkninger andre end beskrevet i den økonomiske del ovenfor. <u>v. Andre krav til luftfarten uden for EASA's område</u> Der er ikke identificeret nogen. <u>vi. Tilsvarende udenlandske lovmæssige krav</u> Der er ikke identificeret nogen. Det skal dog bemærkes, at jo mere harmonisering, der opnås inden for ICAO's kontraherende lande, jo større vil fordelene være på det økonomiske og administrative område. <u>b. Spørgsmål om ligestilling og retfærdighed:</u> A-NPA valgmulighed 1 er enkel at administrere og retfærdig overfor de involverede parter. En standardiseret gennemførelse af denne valgmulighed vil give alle luftfartsforetagender de samme betingelser og derfor garantere den mest ensartede behandling. På den anden side kunne det også anføres, at A-NPA valgmulighed 4, der bibeholder fleksibiliteten tilladt af ICAO, vil give den bedste garanti for lige behandling af alle luftfartsforetagender, når lufthavnsmyndighederne iværksætter ordninger, der tilskynder til støjreduktion. Det virker dog ejendommeligt, at regler gældende for miljøcertificeringen af aeronautiske produkter, skal tilpasses for at gennemføre sådanne ordninger. Lufthavnsbestemmelserne skal i sig selv garantere en lige behandling af alle luftfartsforetagender, uanset hvilken valgmulighed/hvilket system der anvendes til dokumenter vedrørende luftfartøjsstøj, og sikre, at brugere af en valgmulighed/et system ikke behandles anderledes end brugerne af de andre. Hvis lufthavnsreglerne ikke opfylder disse krav, skal de tages op til fornyet behandling i lyset af gældende ICAO-principper og andre gældende principper i international ret vedrørende ikke-diskriminering.
5. Resume og endelig vurdering	<u>a. Sammenligning af positive og negative konsekvenser af hver vurderet valgmulighed:</u> <u>A-NPA valgmulighed 1:</u> • Alle oplysninger om støjkaraktistika er hurtigt tilgængelige i ét dokument. Der kræves kun lidt teknisk

FORELØBIG KONSEKVENSANALYSE AF LOVGIVNING
Opgave nr. 21.040

Overskrifter	Underoverskrifter
	ekspertise for at finde luftfartøjets certificerede støjniveauer, hvilket hjælper brugerne af oplysningerne. • Det primære formål med støjcertificering er at sikre, at den nyeste støjsænkningsteknologi er indbygget i luftfartøjets konstruktion. Dette skal være påvist ved hjælp af procedurer, der er relevante i forbindelse med den daglige drift, for at sikre, at den støjsænkning, som teknologien tilbyder, afspejles omkring lufthavnene. Formålet med støjcertificering (og dokumenterne, der skal udstedes) er ikke at levere oplysninger til en lufthavns ordninger, der tilskynder til støjreduktion. Set ud fra det perspektiv kan A-NPA valgmulighed 1 anses for at være den mest hensigtsmæssige løsning. • De certificerede støjniveauer som målt i henhold til bilag 16 til Chicago-konventionen, bind 1, angiver på en entydig måde luftfartøjets støjkarakteristika. • Valgmuligheden forventes at have en positiv økonomisk konsekvens sammenlignet med A-NPA valgmulighed 4 (se ovenfor). <u>A-NPA valgmulighed 4:</u> • Valgmuligheden kan opfattes som den mest fleksible løsning for luftfartsforetagender. Den gør det for eksempel muligt, at ICAO's valgmulighed 3 kan anvendes til luftfartøjer, hvor luftfartsforetagendet har et økonomisk eller miljømæssigt behov for regelmæssigt at ændre de certificerede støjdata. Dette kan dog også lade sig gøre med A-NPA valgmulighed 1 ved at lave en yderligere aftale mellem luftfartsforetagendet og lufthavnen. En sådan aftale kunne for eksempel betyde, at luftfartsforetagendet oplyser lufthavnen om den aktuelle startmasse og, hvis det er relevant, om de tilsvarende støjniveauer i forbindelse med hver flyvning, og på grundlag af dette udregner lufthavnsmyndighederne landingsgebyret for den specifikke flyvning. Følges dette koncept, ser agenturet ikke et behov for at ændre bestemmelserne i del 21, subpart I, i Kommissionens forordning 1702/2003. • Det oprindelige ICAO-system, som er vedtaget i CAEP-processen, bibeholdes. <u>b. En oversigt over, hvem der berøres af disse konsekvenser og af spørgsmålet om ligestilling og retfærdighed:</u> De berørte parter, dvs. de nationale myndigheder, ejere, luftfartsforetagender og lufthavnsforetagender, berøres alle lige meget.

FORELØBIG KONSEKVENSANALYSE AF LOVGIVNING
Opgave nr. 21.040

Overskrifter	Underoverskrifter
	<u>c. Endelig vurdering og anbefaling af en foretrukken valgmulighed:</u> Årsagen til at udstede støjcertifikater er at tilkendegive, at luftfartøjet overholder støjkravene som fastsat i bilag 16 til Chicago-konventionen (som er indarbejdet i fællesskabsretten ved artikel 6 i forordning (EF) nr. 1592/2002) og derfor er berettiget til fri bevægelighed som foreskrevet i konventionen. Med dette dokument kan luftfartsforetagendet og/eller ejeren tilkendegive over for en lufthavn eller andre myndigheder, at luftfartøjet opfylder de nødvendige krav. Selvom støjcertifikatet indeholder teknisk dokumentation, herunder den maksimalt tilladte startmasse og de maksimalt tilladte støjniveauer, er det primære formål med dette certifikat er ikke at levere oplysninger til en lufthavns ordninger, der tilskynder til støjreduktion. I denne sammenhæng regnes der med, at de to overvejede valgmuligheder medfører de samme resultater og derfor de samme miljømæssige fordele. A-NPA valgmulighed 1 er dog billigere at administrere og giver en større vished om, hvorvidt luftfartøjet opfylder de gældende certificeringskrav. Dette var et af hovedargumenterne, der førte til, at Kommissionen i første omgang valgte at indføre den kommende ICAO-valgmulighed 1 i sin gennemførselsbestemmelse (del 21, subpart I). Agenturet ser derfor ingen grund til at indlede en regelfastlæggelse med henblik på at ændre de gældende lovmæssige bestemmelser vedrørende støjcertifikatets format, eftersom udformningen af lufthavnenes incitamentordninger i overensstemmelse med den aktuelle støj udsendt af hvert enkelt luftfartøj er et forhold, som skal behandles i den tilknyttede lovgivning.