



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO N:o 06/2011

2.12.2011

komission asetuksesta yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta

JA

komission asetuksesta ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä 24 syyskuuta 2003 annetun asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamisesta

"CAEP/8:n täytäntöönpano"

YHTEENVETO

Asetuksen (EY) N:o 216/2008 (perusasetus) 6 artiklassa määritellään keskeiset ympäristönsuojeluvaatimukset viitaten kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n liitteeseen 16.

Tässä lausunnossa Euroopan lentoturvallisuusvirasto ehdottaa komissiolle, että komission asetusta (EY) N:o 1702/2003 ja asetusta (EY) N:o 216/2008 muutettaisiin.

Näiden muutosten tarkoituksena on panna liitteen 16 niteen I ja niteen II muutokset täytäntöön ICAO:n 8. ilmailua ja ympäristönsuojelua käsittelevän komitean (CAEP) antamien suositusten mukaisesti. ICAO:n neuvosto hyväksyi suositukset 4. maaliskuuta 2011.

ICAO:n liitteen 16 niteen I muutos 10 koskee teknisiä ongelmia, joita syntyy ilma-aluksen meluhyväksynnän osoittamisjärjestelmiä ja asiaan liittyvää ohjeistusta sovellettaessa. Kaikkia muutosehdotuksia pidetään tiukkuudeltaan neutraaleina (eli melurajat eivät muutu).

ICAO:n liitteen 16 niteen II muutoksella 7 on tarkoitus päivittää päästöjä koskevien määräysten tiukkuutta (eli tiukentaa typpioksidin eli NO_x-rajoja) ja käsitellä teknisiä ongelmia, joita syntyy ilma-aluksen moottorien päästöihin liittyvän hyväksynnän osoittamisjärjestelmiä ja asiaan liittyvää ohjeistusta sovellettaessa. Muutoksiin sisältyy myös tuotannon keskeyttämistä koskevan määräyksen päivitys niiden moottoreiden osalta, jotka eivät täytä CAEP/6:n NO_x-standardia 1. tammikuuta 2013 alkaen. Tähän liittyy myös poikkeuslupamenettely.

Keskeinen ongelma on uuden NO_x-standardin hyväksyminen ja tuotannon keskeytystä koskevan määräyksen päivitys moottoreiden osalta CAEP/6:n NO_x-standardin mukaisesti. Vaikka ei voida arvioida määrällisesti, miten laajaa liiketoimintaa ja miten monia henkilöitä asia koskee, voidaan olettaa, etteivät perusasetuksen ja komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 (osa 21) muutokset kuitenkaan muuta nykyistä tilannetta merkittävästi.

I. Menettely, soveltamisala ja kuuleminen

1. Tässä lausunnossa Euroopan lentoturvallisuusvirasto (jäljempänä "virasto") ehdottaa komissiolle, että se muuttaisi komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003¹ luvun A kohtia 21A.4 (a), 21A.130 (b) ja 21A.165 (c) (jäljempänä "osa 21") sekä asetuksen (EY) N:o 216/2008² (jäljempänä "perusasetus") 6 artiklan 1 kohtaa.
2. Tämä lausunto on laadittu seuraavan sääntelytehtävän perusteella:

Sääntelytehtävän numero	Otsikko	Tehtävän kuvaus	Muutosehdotuksia koskevat ilmoitukset (NPA) (numero ja päivämäärä)	Vastausasiakirjan numero (numero ja päivämäärä)
RMT.BR.008	CAEP 8 -vaatimusten muutosten täytäntöönpano	08/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

3. Tämän sääntelytehtävän kattavuus on määritelty tehtäväkuvauksessa RMT.BR.008. Sen perusteella virasto laati muutosehdotusta koskevan ilmoituksen (NPA) 2011–08.
4. Muutosehdotusta koskeva ilmoitus (NPA) 2011–08³ julkaistiin viraston verkkosivustolla 16. toukokuuta 2011. Siihen sisältyi lausuntoluonnos komission asetuksesta, jolla muutetaan komission asetuksia (EY) N:o 216/2008 ja (EY) N:o 1702/2003 tai osaa 21.
5. Määräaikaan 16. elokuuta 2011 mennessä virasto oli saanut 38 huomautusta kansallisilta viranomaisilta, toimialajärjestöiltä ja yksityisiltä yrityksiltä.
6. Kaikki saadut huomautukset on otettu huomioon ja liitetty vastausasiakirjaan (CRD) 2011–08, joka julkaistiin viraston verkkosivustolla 17. lokakuuta 2011⁴. Vastausasiakirja sisältää luettelon kaikista huomautuksista toimittaneista henkilöistä ja/tai organisaatioista sekä viraston vastaukset. Vastausasiakirjaan saatiin kaksi reaktiota. Koska reaktioissa puollettiin vastausasiakirjaa, mitään muutoksia ei tarvittu.
7. Tämä lausunto on hyväksytty EASA:n hallintoneuvoston⁵ määrittämän menettelyn mukaisesti perusasetuksen 19 ja 52 artiklan määräysten nojalla.

¹ Komission asetus (EY) N:o 1702/2003, annettu 24 päivänä syyskuuta 2003, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 243, 27.9.2003, s. 6). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 30. marraskuuta 2009 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 1194/2009 (EUVL L 321, 8.12.2009, s. 5).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 21. lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009 (EUVL L 309, 24.11.2009, s. 51).

³ Katso asiakirja-arkisto osoitteessa <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

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

⁵ Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa (sääntelymenettely). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

8. Ehdotetussa säännössä on otettu huomioon Euroopan unionin ja kansainvälisen lainsäädännön (ICAO) alalla tapahtunut kehitys sekä sääntöjen yhtenäistäminen Euroopan unionin tärkeimpien kumppanien viranomaisten kanssa perusasetuksen 2 artiklassa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. Ehdotetussa säännössä otetaan huomioon Euroopan unionin nykyinen asiaa koskeva lainsäädäntö.

II. Yhteenveto viraston ehdottamista muutoksista

9. Perusasetuksessa määritetään keskeiset ympäristönsuojeluvaatimukset, joiden osalta viitataan ICAO:n liitteeseen 16. Asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa määrätään, että kun ICAO:n liitettä 16 muutetaan, mukauttaminen voidaan toteuttaa valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti saman asetuksen 65 artiklan 5 kohdassa tarkoitettulla tavalla keskeisten ympäristönsuojeluvaatimusten sovittamiseksi vastaaviin ICAO:n vaatimuksiin.

ICAO:n liite 16, nide I, muutos 10

10. ICAO:n liitteen 16 niteessä I oleva muutos 10 koskee teknisiä ongelmia, joita syntyy ilma-aluksen meluhyväksynnän osoittamisjärjestelmiä ja asiaan liittyvää ohjeistusta sovellettaessa. Ehdotukset koskevat seuraavia seikkoja:
- sovellettavuusmääräysten muutokset tarpeettoman monimutkaisuuden, toiston ja päällekkäisyyden poistamiseksi tekstistä selkeyden ja eri lukujen välisen yhtenäisyyden parantamiseksi
 - liitteen viitteiden päivitys ICAO:n asiakirjan 9501 mukaisesti (Environmental Technical Manual, Volume I — Procedures for the Noise Certification of Aircraft, ympäristötekniinen käsikirja ilma-alusten melutodistusten myöntämismenettelyistä)
 - liitteen 16 luvussa 3 (nide I) oleva uusi teksti, jolla selvennetään lentoonlähdon viitenopeuden meluhyväksyntää siltä osin kuin lentoonlähtönopeutta ei ole määritetty lentokelpoisuushyväksynnässä
 - aikaisemmin epämääräisen tai puutteellisen ohjeistuksen luettavuuden parantaminen ja selkeyttäminen, mukaan luettuina tehollisen meluisuustason (EPNL) laskenta, ilma-aluksen melutietojen mukauttaminen viiteolosuhteisiin yksinkertaistettujen ja yhtenäistettyjen menetelmien avulla, ilmakehän äänenvaimennuksen mittaus ja luonnehdinta, erilaiset tekniset ongelmat ja toimitukselliset virheet
 - selvennys, että ääntä hitaampia suihkulentokoneita koskevia enimmäismelutasoja voidaan käyttää ohjeena ääntä nopeampia lentokoneita varten
11. kaikkia ICAO:n liitteen 16 niteessä I olevia muutosehdotuksia pidetään tiukkuudeltaan neutraaleina (eli muutosehdotuksilla ei muuteta melurajoja).

ICAO:n liite 16, nide II, muutos 7

12. ICAO:n liitteen 16 niteessä II olevalla muutoksella 7 on määrä päivittää päästöjä koskevien määräysten tiukkuutta (eli tiukentaa NOx-rajoja) ja käsitellä teknisiä ongelmia, joita syntyy sovellettaessa ilma-aluksen moottorien päästöihin liittyvän hyväksynnän edellyttämiä osoittamisjärjestelmiä ja asiaan liittyvää ohjeistusta. Ehdotukset koskevat seuraavia seikkoja:
- CAEP/8:n suositteleman uuden NOx-standardin käyttöönotto kaasupäästöjen pienentämiseksi entisestään; tällä tiukennetaan NOx-rajoja nykyiseen CAEP/6-

vaatimukseen⁶ verrattuna 5–15 prosenttia pienten moottorien ja 15 prosenttia isojen moottorien osalta 1. tammikuuta 2014 alkaen

- b. tuotannon keskeyttämistä koskevan määräyksen päivitys niiden moottoreiden osalta, jotka eivät täytä CAEP/6:n NOx-standardia 1. tammikuuta 2013 alkaen
- c. tekstiä koskevat päivitykset, joilla ilmaus "variations in procedures" (erilaiset menettelyt) korvataan ilmauksella "equivalent procedures" (vastaavat menettelyt) johdonmukaisuuden ja yhtenäisyyden parantamiseksi liitteen 16 niteen II ja ICAO:n asiakirjan 9501 (Environmental Technical Manual, Volume II — Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines) välillä
- d. luettavuuden parantaminen siirtämällä joitakin kohtia sopivampaan paikkaan ja korjaamalla muutamia typpografisia ja toimituksellisia virheitä.

NOx-päästöihin liittyvä tuotannon keskeytysvaatimus ja poikkeuslupamenettely

13. Liitteen 16 niteen II muutos 7 sisältää NOx-päästöihin liittyvän tuotannon keskeyttämisvaatimuksen, jonka mukaan 1. tammikuuta 2013 ja sen jälkeen valmistettavien moottoreiden on täytettävä CAEP/6-kokouksessa hyväksytyt tiukat NOx-päästövaatimukset. CAEP/6:n mukaisen NOx-päästöihin liittyvän tuotannon keskeytysvaatimuksen avulla varmistetaan, että tämän päivämäärän jälkeen ei enää valmisteta moottoreita, jotka eivät täytä tätä vaatimusta. Liitteen 16 niteessä II otetaan kuitenkin myös käyttöön mahdollisuus soveltaa poikkeuksia tähän vaatimukseen antamalla lisää aikaa kielteisten taloudellisten vaikutusten vähentämiseksi. Poikkeuslupamenettely on kuvattu ICAO:n asiakirjassa 9501 (Environmental Technical Manual, Volume I — Procedures for the Noise Certification of Aircraft, ympäristötekniinen käsikirja ilma-alusten melutodistusten myöntämismenettelyistä).
14. Tämän sääntelytehtävän osalta ympäristötekniisen käsikirjan osan II mukaista poikkeuslupamenettelyä koskevaa tekstiä oli muutettava jonkin verran, jotta se olisi viraston sääntelyjärjestelmän mukainen. Lisäksi joitakin keskeisiä kohtia oli muutettava sitoviksi (esimerkiksi aika, jonka kuluessa poikkeuksia voidaan myöntää sekä poikkeusten lukumäärän rajoittaminen), jotta tuotannon keskeyttämisvaatimuksen tarkoituksen säilyminen voidaan varmistaa. Tästä syystä Euroopan lentoturvallisuusvirasto päätti ottaa poikkeuslupamenettelyn käyttöön komission asetuksessa, jolla muutetaan asetuksia (EY) N:o 216/2008 ja (EY) N:o 1702/2003.
15. Näin ollen lausunnon tekstissä, joka koskee tuotannon keskeyttämisvaatimusta ja poikkeuslupamenettelyä, ehdotetaan seuraavaa:
 - a. Komission asetuksen, jolla muutetaan asetuksia (EY) 216/2008 ja (EY) N:o 1702/2003, 3 artiklan 2 kohdassa otetaan käyttöön neljän vuoden siirtymäaika, joka alkaa kulua sen päivämäärän jälkeen, jolloin valmistettavan moottorin on oltava CAEP/6:n NOx-päästöihin liittyvän tuotannon keskeyttämisvaatimuksen mukainen (eli 1. tammikuuta 2013). Tämän siirtymäajan (1. tammikuuta 2013 – 31. joulukuuta 2016) kuluessa jäsenvaltiot voivat myöntää poikkeuslupia. Poikkeuslupien lukumäärä on rajoitettu uuteen ilma-alukseen asennettavien uusien moottoreiden osalta. Viraston on perustettava näihin poikkeuksiin liittyvät tiedot sisältävä rekisteri ja ylläpidettävä sitä.
 - b. NOx-päästöihin liittyvää tuotannon keskeyttämisvaatimusta koskevat vaatimukset edellyttävät komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muuttamista A luvun osan 21 määräysten osalta (21A.4 (a), 21A.130 (b) ja 21A.165 (c)).

⁶ CAEP/6-standardia suositeltiin CAEP/6-kokouksessa helmikuussa 2004.

III. Yhteenveto lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnista

16. Edellä esitetyn mukaisesti ICAO:n liitteen 16 niteen I muutoksen 10 sekä ICAO:n liitteen 16 niteen II muutoksen 7 avulla voidaan poistaa lainsäädäntöön jääneitä aukkoja sekä kohdella kaikkia hakijoita tasapuolisesti. Koska jotkin näistä muutoksista vaikuttavat vaatimusten muotoiluun, nämä ICAO:n liitteen 16 parannukset on sisällytettävä Euroopan unionin lainsäädäntöön.
17. Muutettavien vaatimusten soveltamisala ei kuitenkaan rajoitu perusasetuksen 6 artiklaan. Kuten edellä on kuvattu, NOx-päästöihin liittyvä tuotannon keskeyttämisvaatimus ja poikkeuslupamenettely edellyttävät komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 osan 21 muuttamista.
18. Tältä osin keskeinen ongelma on uuden NOx-standardin hyväksyminen ja tuotannon keskeyttämismääräyksen päivitys moottoreiden osalta CAEP/6:n NOx-standardin mukaisesti. Vaikka ei voida arvioida määrällisesti, miten laajasti liiketoimintaa ja miten monia henkilöitä asia koskee, voidaan olettaa, etteivät perusasetuksen ja komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 (osa 21) muutokset kuitenkaan muuta nykyistä tilannetta merkittävästi.
19. Vaihtoehtoja on kolme:
 - a. Vaihtoehto 1: Ei tehdä mitään.
 - b. Vaihtoehto 2: Pannaan täytäntöön vaihtoehtoisia vaatimuksia, jotka mahdollistavat yhtenäisen ympäristönsuojelun.
 - c. Vaihtoehto 3: Hyväksytään muutokset sellaisina kuin ne on hyväksytty ICAO:ssa.

Turvallisuus

20. Näiden vaihtoehtojen mukaisten toimenpiteiden ei odoteta vaikuttavan turvallisuuteen.

Talous

21. Kaikista vaihtoehtoista voidaan odottaa aiheutuvan taloudellisia vaikutuksia teollisuudelle. Vaihtoehtojen 1 ja 2 osalta voidaan todeta, että ICAO:n hyväksymistä toimista poikkeaminen lisää riskiä, että eurooppalaisia tuotteita ei enää hyväksytä muualla maailmassa, mistä syntyisi myös kustannuksia. Vaihtoehtojen 3 osalta uuden NOx-standardin hyväksyminen ja tuotannon keskeyttämismääräyksen päivitys moottoreiden osalta CAEP/6:n NOx-standardin mukaisesti aiheuttaa valmistajille ja lentoyhtiöille lisäkustannuksia. Toisaalta vaihtoehtoihin 1 ja 2 verrattuna (jotka molemmat poikkeavat ICAO:n hyväksymistä toimista) vaihtoehtojen 3 (ICAO:n toimien hyväksyminen muuttamattomina) teollisuudelle aiheuttama hallinnollinen taakka pienenee, minkä odotetaan vaikuttavan talouteen myönteisesti.

Ympäristö

22. Vaihtoehto 1 ("ei tehdä mitään" -vaihtoehto) vaikuttaisi ympäristöön kielteisesti, kun taas vaihtoehtojen 2 ja 3 odotetaan vaikuttavan ympäristöön myönteisesti. Vaihtoehtojen 3 osalta tämä pitää paikkansa, kun ajatellaan eritoten NOx-standardin hyväksymistä ja tuotannon keskeyttämismääräyksen päivitystä moottoreiden osalta CAEP/6:n NOx-standardin mukaisesti. Myös muiden ICAO:n liitteen 16 osien I ja II muutosten uskotaan vaikuttavan ympäristöön myönteisesti. Näillä muutoksilla poistetaan monitulkintaisuuksia ja epäyhtenäisyyksiä, selvennetään tekstiä ja päivitetään sitä uusimman teknisen kehityksen mukaiseksi sekä otetaan käyttöön teknisesti hyvin perusteltuja ja hyvin määriteltäviä eritelmiä.

Yhteiskunta

23. Vaihtoehdoilla ei odoteta olevan muita yhteiskunnallisia vaikutuksia kuin ilmailualan ympäristöhaittojen lievenemisen välilliset vaikutukset.

Yhtenäistäminen kansainvälisen lainsäädännön kanssa

24. Ehdotetussa säännössä on otettu huomioon kansainvälisen lainsäädännön kehitys (ICAO). Ehdotettu sääntö perustuu vaihtoehtoon 3:
- a. se vastaa ICAO:n vaatimuksia ja sen suosittamia käytäntöjä
 - b. FAA:n (Yhdysvaltain ilmailuviranomaisen) ja TCCA:n (Kanadan ilmailuviranomaisen) laatimien sääntöjen sisältö ei ole vielä selvillä, mutta niissä voi olla joitakin eroja NOx-päästöihin liittyvän tuotannon keskeyttämisvaatimuksen toteuttamisen osalta; virasto kuitenkin katsoo, että on silti Euroopan unionin edun mukaista hyväksyä ICAO:ssa hyväksytyt muutokset.

Köln, pp. kuukausi VVVV

P. GOUDOU

Pääjohtaja