



YTTRANDE NR 06/2011

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 2 december 2011

om en kommissionsförordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

OCH

om en kommissionsförordning om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

CAEP/8 – genomförande

SAMMANFATTNING

I artikel 6 i förordning (EG) nr 216/2008 (nedan kallad *grundförordningen*) fastställs de grundläggande kraven på miljöskydd genom hänvisning till ICAO:s bilaga 16.

Genom detta yttrande lägger Europeiska byrån för luftfartssäkerhet fram olika förslag för kommissionen om hur kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 och (EG) nr 216/2008 skulle kunna ändras.

Syftet med dessa ändringar är att genomföra de ändringar av bilaga 16 volym I och II som rekommenderats av det åttonde mötet i ICAO:s miljökommitté (Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP) och som antogs av ICAO:s råd den 4 mars 2011.

Syftet med ändring 10 av ICAO:s bilaga 16 volym I är att åtgärda tekniska frågor som uppstår till följd av tillämpningen av demonstrationsprogram och tillhörande vägledning för bullercertifiering av luftfartyg. Alla förslag till ändringar anses hålla samma strikthetsnivå (vilket innebär att bullergränsvärdet är oförändrat).

Syftet med ändring 7 av ICAO:s bilaga 16 volym II är att uppdatera bestämmelserna om utsläppsgränserna (dvs. att skärpa gränsvärdena för NO_x) samt att åtgärda tekniska frågor som uppstår till följd av tillämpningen av demonstrationsprogram och tillhörande vägledning för bullercertifiering av luftfartyg. Till dessa ändringar hör en uppdatering av bestämmelsen om produktionsstopp för de motorer som inte uppfyller NO_x-normen enligt CAEP/6. Denna bestämmelse ska träda i kraft den 1 januari 2013 och åtföljas av ett undantagsförfarande.

Huvudfrågan är antagandet av en ny NO_x-norm samt uppdateringen av bestämmelsen om produktionsstopp för motorer enligt CAEP/6 NO_x-normen. Det går visserligen inte att göra någon kvantifierad bedömning av hur stor verksamhetsvolym och hur många personer som berörs, men man kan ändå utgå från att ändringarna av grundförordningen respektive av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 (Del-21) inte leder till någon större förändring av nuläget.

I. Förfarande, omfattning och samråd

1. Genom detta yttrande lägger Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) fram förslag för kommissionen om ändring av avsnitt A punkterna 21A.4 a, 21A.130 b och 21A.165 c i kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 ⁽¹⁾ (nedan kallad *Del-21*) samt artikel 6.1 i förordning (EG) nr 216/2008 ⁽²⁾ (nedan kallad *grundförordningen*).

2. Detta yttrande är ett resultat av följande regleringsuppdrag:

Regleringsuppdrag nr	Benämning	Uppdragsbeskrivning	NPA (Nr och datum)	CRD nr (Nr och datum)
RMT.BR.008	Genomförande av CAEP 8-ändringar	8.7.2010	2011-08 (16.5.11)	2011-08 (17.10.11)

3. Omfattningen av denna regleringsaktivitet fastställdes i uppdragsbeskrivningen (Terms of Reference, ToR) RMT.BR.008. Utifrån denna uppdragsbeskrivning har byrån utarbetat meddelandet om föreslagen ändring (Notice of Proposed Amendment, NPA) 2011-08.
4. NPA 2011-08 ⁽³⁾ som innehöll utkastet till yttrande om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 216/2008 och (EG) nr 1702/2003 eller Del-21 offentliggjordes på byråns webbplats den 16 maj 2011.
5. Vid slutdatumet den 16 augusti 2011 hade byrån fått in 38 synpunkter från nationella myndigheter, branschorganisationer och privata företag.
6. Alla inkomna synpunkter har bekräftats och införlivats i CRD 2011-08, (Comment Response Document, en förteckning med synpunkter och svar), som offentliggjordes på byråns webbplats den 17 oktober 2011 ⁽⁴⁾. CRD-dokumentet innehåller en förteckning över alla personer och/eller organisationer som har lämnat synpunkter samt över byråns svar. Som svar på CRD-dokumentet inkom två reaktioner. Genom dessa reaktioner uttalades ett stöd för CRD-dokumentet och några ändringar krävdes därför inte.
7. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet ⁽⁵⁾, i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 19 och 52 i grundförordningen.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1194/2009 av den 30 november 2009 (EUT L 321, 8.12.2009, s. 5).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1). Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 (EUT L 309, 24.11.2009, s. 51).

⁽³⁾ Se regelarbetsarkivet på <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁽⁴⁾ Se regelarbetsarkivet på <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁽⁵⁾ Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och vägledande materiel (regleringsförfarandet). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

8. När det gäller den föreslagna regeln har hänsyn tagits till utvecklingen av EU-rätt och internationell rätt (ICAO) samt till harmoniseringen med de regler som tillämpas av myndigheterna hos Europeiska unionens huvudsakliga samarbetsparter i enlighet med målen i artikel 2 i grundförordningen. Hänsyn har även tagits till relevant gällande EU-lagstiftning.

II. Översikt över de ändringar som har föreslagits av byrån

9. I grundförordningen fastställs de grundläggande kraven på miljöskydd genom hänvisning till ICAO:s bilaga 16. I artikel 6.2 anges att när ICAO:s bilaga 16 har ändrats får en anpassning genomföras i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.5 i samma förordning för att anpassa de grundläggande kraven för miljöskydd till ICAO:s tillhörande normer när detta är lämpligt.

Ändring 10 av ICAO:s bilaga 16 volym I

10. Syftet med ändring 10 av ICAO:s bilaga 16 volym I är att åtgärda tekniska frågor som uppstår till följd av tillämpningen av demonstrationsprogram och tillhörande vägledning för bullercertifiering av luftfartyg. Förslagen omfattar följande:
- Ändringar av tillämpningsbestämmelserna för att ta bort onödig komplexitet, repetition och redundans i texten och samtidigt åstadkomma ökad tydlighet och harmonisering mellan olika kapitel.
 - En uppdatering i bilagan när det gäller hänvisningarna till ICAO dok 9501 – *Environmental Technical Manual, Volume I – Procedures for the Noise Certification of Aircraft*.
 - Ny text i bilaga 16 volym I kapitel 3 för att klargöra bullercertifieringens referenshastighet för start i de fall där luftvärdighetscertifieringens starthastighet inte anges.
 - Ökad läsbarhet och tydlighet i tidigare oklara eller ofullständiga riktlinjer, inklusive beräkningen av den faktiska upplevda bullernivån (effective perceived noise level, EPNL), justering av bullerdata från luftfartyg i förhållande till referensförhållanden med hjälp av förenklade och integrerade metoder, mätning och karaktärisering av atmosfärisk ljudabsorption samt olika tekniska frågor och redaktionella felaktigheter.
 - Klargörande att den maximala bullernivån för jetdrivna underljudsflygplan får användas som riktlinje för överljudsflygplan.
11. Alla förslag till ändringar av ICAO:s bilaga 16 volym I anses hålla samma strikthetsnivå (vilket innebär att bullergränsvärdet är oförändrat).

Ändring 7 av ICAO:s bilaga 16 volym II

12. Syftet med ändringen av normer och rekommenderad praxis (SARP) i ICAO:s bilaga 16 volym II är att uppdatera bestämmelserna om utsläppsgränserna (dvs. att skärpa gränsvärdena för NO_x) samt att åtgärda tekniska frågor som uppstår till följd av tillämpningen av demonstrationsprogram och tillhörande vägledning för bullercertifiering av luftfartyg. Förslagen omfattar följande:
- Antagande av en ny NO_x-norm enligt rekommendationen från CAEP/8 för att minska gasutsläppen ytterligare. Detta innebär att NO_x-gränsvärdena från och med

den 1 januari 2014 skulle skärpas i förhållande till nuvarande CAEP/6-norm ⁽⁶⁾ med 5–15 procent för små motorer och 15 procent för stora motorer.

- b. En uppdatering av bestämmelsen om produktionsstopp för de motorer som inte uppfyller NOx-normen enligt CAEP/6 från och med den 1 januari 2013.
- c. Uppdateringar av texten i syfte att ersätta "variationer i förfaranden" (variations in procedures) med "likvärdiga förfaranden" (equivalent procedures) för ökad överensstämmelse och harmonisering inom bilaga 16 volym II samt inom ICAO dok 9501 – *Environmental Technical Manual, Volume II – Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines*.
- d. Ökad läsbarhet genom att några stycken har flyttats till lämpligare ställen. Vissa typografiska och redaktionella saker har också rättats till.

Kravet på ett NOx-relaterat produktionsstopp och undantagsförfarandet

- 13. Ändring 7 av bilaga 16 volym II innehåller ett krav på ett NOx-relaterat produktionsstopp. Här fastslås det att motorer som tillverkas den 1 januari 2013 eller senare måste uppfylla de NOx-gränsvärden som godkändes vid CAEP/6. Med CAEP/6-kravet på ett NOx-relaterat produktionsstopp kan det säkerställas att motorer som inte uppfyller dessa krav inte tillverkas efter det datumet. I bilaga 16 volym II införs emellertid också en möjlighet till undantag från detta krav. Därigenom kan det göras tidsmässiga justeringar för att minska negativa ekonomiska konsekvenser. Undantagsförfarandet beskrivs i ICAO dok 9501 – *Environmental Technical Manual, Volume II – Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines*.
- 14. För denna regleringsaktivitet behövde texten om undantagsförfarandet som hämtats från *Environmental Technical Manual, Volume II* anpassas något för att motsvara behoven i byråns regleringssystem. Det var också nödvändigt att göra några viktiga punkter bindande (t.ex. tidsfristen för att bevilja undantag och begränsningen av antalet undantag) för att se till att syftet med kravet på ett produktionsstopp upprätthålls. Byrån beslöt därför att införa undantagsförfarandet i kommissionsförordningen om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 och (EG) nr 1702/2003.
- 15. I den text för yttrandet som gäller kravet på ett produktionsstopp samt undantagsförfarandet föreslås därför följande:
 - a. I artikel 3.2 i kommissionens förordning om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 och (EG) nr 1702/2003 införs därför en övergångsperiod på fyra år efter det datum då den tillverkade motorn måste uppfylla CAEP/6-kravet på ett NOx-relaterat produktionsstopp (som är den 1 januari 2013). Under denna övergångsperiod (1 januari 2013–31 december 2016) får medlemsstaterna bevilja undantag. Antalet undantag är begränsat när det gäller nya motorer som är installerade på nya luftfartyg. Ett register med uppgifter om dessa undantag ska upprättas och föras av byrån.
 - b. Bestämmelserna om kravet på ett NOx-relaterat produktionsstopp innebär att kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 måste ändras. Detta gäller bestämmelserna i Del-21 avsnitt A (21A.4 a, 21A.130 b och 21A.165 c).

III. Sammanfattning av konsekvensanalysen

- 16. Som tidigare har nämnts fyller ändring 10 av ICAO:s bilaga 16 volym I och ändring 7 av ICAO:s bilaga 16 volym II igen olika luckor och bidrar till att åstadkomma lika behandling av alla sökande. Eftersom vissa av dessa ändringar påverkar utformningen av kraven behöver dessa förbättringar av ICAO:s bilaga 16 införlivas i EU-lagstiftningen.

⁽⁶⁾ CAEP/6-normen rekommenderades vid CAEP/6-mötet i februari 2004.

17. Tillämpningsområdet för de krav som ska ändras är emellertid inte begränsat till artikel 6 i grundförordningen. Som tidigare har nämnts innebär kravet på ett NO_x-relaterat produktionsstopp och undantagsförfarandet att Del-21 i kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 ska ändras.
18. Huvudfrågan här är antagandet av en ny NO_x-norm samt uppdateringen av bestämmelsen om produktionsstopp för motorer enligt CAEP/6 NO_x-normen. Det går visserligen inte att göra någon kvantifierad bedömning av hur stor verksamhetsvolym och hur många personer som berörs, men man kan ändå utgå från att ändringarna av grundförordningen respektive av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 (Del-21) inte leder till någon större förändring av nuläget.
19. Tre olika alternativ kan identifieras:
 - a. Alternativ 1: Att inte göra någonting.
 - b. Alternativ 2: Att införa andra krav som skulle ge en likvärdig miljöskyddsnivå.
 - c. Alternativ 3: Att anta ändringarna utan förändringar, så som de har godkänts inom ICAO.

Säkerhet

20. Dessa åtgärder beräknas inte innebära några säkerhetskONSEKVENSER för något av alternativen.

Ekonomi

21. För samtliga alternativ kan man räkna med att de får ekonomiska konsekvenser för branschen. När det gäller alternativ 1 och 2 kan det konstateras att varje avvikelse från de åtgärder som antagits av ICAO skulle öka risken för att europeiska produkter inte är godtagbara i olika delar av världen, med de olika kostnader som det skulle medföra. För alternativ 3 kommer antagandet av en ny NO_x-norm och uppdateringen av bestämmelsen om produktionsstopp för motorer som inte uppfyller NO_x-normen enligt CAEP/6 att leda till extrakostnader för tillverkare och flygbolag. Jämfört med alternativ 1 och 2 (som båda avviker från de åtgärder som antagits av ICAO) innebär alternativ 3 (att anta ICAO:s åtgärder utan någon förändring) å andra sidan en minskad administrativ börda, vilket beräknas ha en positiv ekonomisk effekt.

Miljö

22. Alternativ 1 (alternativet att inte göra något) skulle få en negativ effekt på miljön, medan alternativ 2 och 3 beräknas få en positiv effekt på miljön. För alternativ 3 gäller detta särskilt för antagandet av en ny NO_x-norm samt uppdateringen av bestämmelsen om produktionsstopp för motorer enligt CAEP/6 NO_x-normen. Även andra ändringar som genomförs i ICAO:s bilaga 16 volym I och II beräknas få en positiv effekt på miljön. Dessa ändringar åtgärdar tvetydigheter och inkonsekvenser, klargör och uppdaterar i förhållande till den senaste tekniska utvecklingen samt inför tekniskt sunda och väldefinierade specifikationer.

Det sociala området

23. Alternativen beräknas inte ha några andra sociala effekter än den indirekta effekten att de mildrar luftfartens negativa miljöeffekter på miljön.

Harmonisering med internationell rätt

24. När det gäller den föreslagna regeln har hänsyn tagits till utvecklingen av internationell rätt (ICAO). Den föreslagna regeln baseras på alternativ 3:
- a. Den är likvärdig med ICAO:s normer och rekommenderade praxis.
 - b. Innehållet i FAA:s och TCCA:s regler är ännu inte säkert, men det kan förekomma en del skillnader när det gäller genomförandet av krav på NOx-relaterat produktionsstopp. Byrån anser att det alltså ligger i EU:s intresse att anta de ändringar som antagits inom ICAO.

Köln den dd månad ÅÅÅÅ

P. GOUDOU
Verkställande direktör