

Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart

VOORLOPIGE EFFECTBEOORDELING VAN DE REGELGEVING

Taak nr. 21.040

Geluidsdocumentatie luchtvaartuigen

Rubriek	Onderrubriek
1. Doel en beoogd effect	<p><u>a. Te behandelen kwestie:</u></p> <p>De voorbije jaren heeft het Comité Milieubescherming en Luchtvaart (CAEP) van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) regels en richtsnoeren voor geluidscertificatiedocumentatie ontwikkeld, zoals vastgelegd in bijlage 16 van het Verdrag van Chicago, deel I, Vliegtuiglawaai, vierde druk, wijziging 8. Aanhangsel G van bijlage 16 bevat richtlijnen voor het beheer van documentatie over geluidscertificatie, met drie verschillende opties. Het betreft:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>ICAO-optie 1:</u> één document. Een geluidscertificaat met alle informatie op één enkele bladzijde.• <u>ICAO-optie 2:</u> twee elkaar aanvullende documenten. Het eerste document is een bewijs van geluidscertificatie, maar blijft inhoudelijk beperkt tot de identificatie van het luchtvaartuig en de conformiteitsverklaring. Het tweede bevat aanvullende benodigde informatie (zoals geluidsniveaus), meestal in de vorm van één of meerdere goedgekeurde bladzijden in het vlieghandboek.• <u>ICAO-optie 3:</u> drie elkaar aanvullende documenten. Het eerste document is gelijk aan het eerste document van optie 2. Het tweede is vergelijkbaar met het tweede document van optie 2 en bevat alle mogelijke geluidsconfiguraties van het luchtvaartuig. Het derde document, dat wordt afgegeven volgens een vaste procedure, geeft de actuele configuratie van het luchtvaartuig aan door middel van een uniek identificatieteken dat is gekoppeld aan de maximale startmassa. <p>Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 335/2007, bepaalt dat EU-lidstaten EASA-formulier 45 moeten gebruiken als geluidscertificaat, hetgeen overeenkomt met ICAO-optie 1.</p> <p>Naar aanleiding van een lopende discussie over geluidscertificatiedocumenten werden zes verschillende opties voorgelegd in een "advanced notice of proposed amendment" van het Agentschap (A-NPA 13-2006). De ontvangen op- en aanmerkingen zijn geëvalueerd in het bijbehorende Comment Response Document (CRD). De belangrijkste conclusie was dat de meerderheid van de</p>

Voorlopige effectbeoordeling van de regelgeving
Taak 21.040

Rubriek	Onderrubriek
	<p>respondenten voor A-NPA-optie 1 is (ICAO-optie 1, m.a.w. niets veranderen) en dat daarnaast een belangrijk aantal respondenten een voorkeur had voor A-NPA-optie 4 (eigen keuze uit de drie ICAO-opties).</p> <p><u>b. Omvang van de kwestie (zo mogelijk gekwantificeerd):</u></p> <p>Lidstaten dienen geluidscertificaten af te geven voor alle luchtvaartuigen waarop de regels van bijlage 16 van het Verdrag van Chicago, deel I, van toepassing zijn. Aangezien in de EASA-staten ongeveer 90 000 luchtvaartuigen met een luchtwaardigheidscertificaat zijn geregistreerd, kan het aantal luchtvaartuigen met een geluidscertificaat ruwweg op ongeveer minstens 60 000 worden geschat.</p> <p><u>c. Korte uiteenzetting van de doelstellingen:</u></p> <p>De uit te voeren regelgevende activiteit zou zijn bedoeld om het systeem voor geluidscertificatiedocumentatie binnen de EU te verbeteren, indien mogelijk.</p>
<p>2. Opties</p>	<p><u>a. De vastgestelde opties</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>A-NPA-optie 1:</u> niets doen. De uitvoeringsvoorschriften en EASA-formulier 45 blijven ongewijzigd. • <u>A-NPA-optie 4:</u> Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie wijzigen (door EASA-formulier 45 aan te passen) zodat er een keuze ontstaat tussen de drie ICAO-opties. <p><u>b. De gekozen voorkeursoptie (indien mogelijk):</u></p> <p>A-NPA-optie 1 is de voorkeursoptie.</p>
<p>3. Betrokken sectoren</p>	<p>Nationale luchtvaartautoriteiten, eigenaars, exploitanten en luchthavenautoriteiten.</p>
<p>4. Gevolgen</p>	<p><u>a. Alle geïdentificeerde gevolgen</u></p> <p><u>i. Veiligheid</u></p> <p>Indien de bepalingen die betrekking hebben op brandstofplanning correct worden uitgevoerd, valt niet te verwachten dat deze opties gevolgen voor de veiligheid zullen hebben.</p> <p><u>ii. Economisch</u></p> <p>In het algemeen hangen de economische gevolgen van de</p>

Voorlopige effectbeoordeling van de regelgeving
Taak 21.040

Rubriek	Onderrubriek
	<p>opties af van de volgende factoren:</p> <ul style="list-style-type: none">• of exploitanten van buiten de EU administratieve systemen gebruiken die verschillen van het EU-systeem en of deze verschillen tot een ongelijke behandeling van exploitanten leiden;• of de verschillende administratieve systemen verschillende economische effecten hebben op nationale luchtvaartautoriteiten, exploitanten en andere partijen (niet-EU-systemen buiten beschouwing gelaten);• of de verschillende systemen leiden tot verschillen in de totale kosten van het administratieve systeem. <p>Op basis van de beschikbare en tijdens het raadplegingsproces via A-NPA 13-2006 ontvangen informatie is het voor het Agentschap niet mogelijk het belang van deze factoren te bepalen. Wel is echter duidelijk dat A-NPA-optie 4, waarin aanvragers de keuze krijgen tussen de drie ICAO-systemen, zou leiden tot een complexere en duurere administratie voor nationale luchtvaartautoriteiten.</p> <p>Bovendien vereist de maximale flexibiliteit van A-NPA-optie 4 dat exploitanten hun geluidscertificatiestatus moeten kunnen wijzigen zonder tussenkomst van nationale luchtvaartautoriteiten. Er zou dan een gereguleerd systeem moeten worden geïnstalleerd om te controleren of configuratiewijzigingen eerlijk worden uitgevoerd en geadmistreerd. Dat zou extra kosten meebrengen.</p> <p><u>iii. Milieu</u></p> <p>Er bestaat algemene overeenstemming over het feit dat het administratieve systeem van geluidscertificatie positieve milieugevolgen heeft. Lage geluidsemissies vormen een belangrijk marketingargument voor fabrikanten en exploitanten van luchtvaartuigen en het geluidscertificatiesysteem helpt bij het mobiliseren van marktspelers om vliegtuiglawaai terug te dringen. Gemakkelijk toegankelijke, nauwkeurige geluidsgegevens van hoge kwaliteit helpen bij het differentiëren tussen verschillende vliegtuigontwerpen en bevorderen daarmee de concurrentie op dit gebied.</p> <p>In die zin zorgt een eenvoudig, transparant systeem, zoals het uit één bladzijde bestaande geluidscertificaat van A-NPA-optie 1, ervoor dat de geluidsniveaus minder worden beïnvloed door de dagelijkse variaties in operationele massa en daarmee representatiever zijn voor de algemene prestaties van de in het vliegtuigontwerp geïncorporeerde geluidsreductietechnologie.</p> <p>Hiertegenover is beargumenteerd dat het milieu baat zou hebben bij de grotere flexibiliteit van A-NPA-optie 4, aangezien deze een mogelijke stimulans bevat om de startmassa waar mogelijk te minimaliseren. Dit is echter</p>

Voorlopige effectbeoordeling van de regelgeving
Taak 21.040

Rubriek	Onderrubriek
	<p>uitsluitend het geval indien de luchthavenautoriteiten hiertoe stimuleringsmaatregelen treffen.</p> <p>Er kan worden geconcludeerd dat de vorm van het geluidscertificaat waarschijnlijk geen significante invloed heeft op eventuele milieuvoordelen.</p> <p><u>iv. Maatschappelijk</u></p> <p>Er lijkt geen aanleiding te zijn om aan te nemen dat de keuze voor een bepaald systeem andere maatschappelijke effecten zou hebben dan die welke zijn behandeld in het deel hierboven over economische gevolgen.</p> <p><u>v. Andere luchtvaartvereisten buiten het kader van EASA</u></p> <p>Geen gevonden.</p> <p><u>vi. Vergelijkbare regelgeving in het buitenland</u></p> <p>Geen gevonden. Opgemerkt zij echter dat naarmate er meer wordt geharmoniseerd door de ICAO-staten, de economische en administratieve voordelen groter worden.</p> <p><u>b. Kwesties van rechtvaardigheid en billijkheid</u></p> <p>A-NPA-optie 1 is eenvoudig te administreren en billijk jegens de betrokkenen. De uniforme tenuitvoerlegging van deze optie zou zorgen voor gelijke voorwaarden voor alle exploitanten en daarmee gelijke behandeling het best garanderen.</p> <p>Aan de andere kant zou men ook kunnen stellen dat door met A-NPA-optie 4 de door ICAO mogelijk gemaakte flexibiliteit te behouden, dit de beste garantie zou zijn voor gelijke behandeling van alle exploitanten wanneer luchthavenautoriteiten stimuleringsmaatregelen instellen. Het komt echter eigenaardig over dat regels met betrekking tot de milieucertificatie van luchtvaartproducten zouden moeten worden aangepast ten behoeve van dergelijke maatregelen. Het is aan de luchthavens zelf om de regels zo te maken dat gelijke behandeling van exploitanten wordt gegarandeerd, ongeacht de gebruikte opties/systemen voor de geluidsdocumentatie van luchtvaartuigen, en dat gebruikers van bepaalde opties/systemen niet worden gediscrimineerd. Als de regels van een luchthaven hier niet aan voldoen, moeten ze worden heroverwogen tegen het licht van de uitgangspunten van de ICAO en andere toepasselijke beginselen uit het internationaal recht met betrekking tot non-discriminatie.</p>
5. Samenvatting en definitieve beoordeling	<p><u>a. Vergelijking van de positieve en negatieve effecten van de geëvalueerde opties:</u></p> <p><u>A-NPA-optie 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle informatie over de geluidseigenschappen zijn beschikbaar in één document. Er is slechts weinig technische kennis nodig om de gecertificeerde

Voorlopige effectbeoordeling van de regelgeving
Taak 21.040

Rubriek	Onderrubriek
	<p>geluidsniveaus van een luchtvaartuig te vinden, wat de gebruikers van de informatie ten goede komt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het belangrijkste doel van geluidscertificatie is ervoor te zorgen dat de nieuwste geluidsreductie-technologieën in vliegtuigontwerpen worden toegepast, aangetoond door procedures die relevant zijn voor de dagelijkse activiteiten, zodat het lawaai rondom luchthavens daadwerkelijk afneemt dankzij technologie. Het doel van geluidscertificatie (en de bijbehorende af te geven documenten) is niet input te leveren voor stimuleringsmaatregelen van luchthavens. Zo bezien kan A-NPA-optie 1 als de meest passende oplossing worden beschouwd. • De gecertificeerde geluidsniveaus, bepaald volgens bijlage 16 van het Verdrag van Chicago, deel I, beschrijven op eenduidige wijze de geluidseigenschappen van het luchtvaartuig. • Vergeleken met A-NPA-optie 4 wordt van deze optie een positief economisch effect verwacht (zie hierboven). <p><u>A-NPA-optie 4:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Deze optie kan worden gezien als de meest flexibele oplossing voor exploitanten. Hiermee is het bijvoorbeeld mogelijk gebruik te maken van ICAO-optie 3 wanneer de exploitant om economische of milieutechnische redenen regelmatig de gecertificeerde geluidsgegevens moet veranderen. Hetzelfde resultaat kan echter ook worden bereikt met A-NPA-optie 1 aangevuld met een extra regeling tussen exploitant en luchthaven. Zo'n regeling kan bijvoorbeeld inhouden dat de exploitant de luchthaven laat weten wat de feitelijke startmassa is en, zo nodig, wat de bijbehorende geluidsemissies per vlucht zijn, zodat de luchthavenautoriteiten de landingsrechten voor die specifieke vlucht kunnen bepalen. Uitgaande van dit idee ziet het Agentschap geen noodzaak de bepalingen van deel 21, subdeel I, van Verordening 1702/2003 van de Commissie te wijzigen. • Het originele ICAO-systeem, zoals overeengekomen in het CAEP-proces, wordt behouden. <p><u>b. Samenvatting van wie zou worden beïnvloed door deze effecten en kwesties van rechtvaardigheid en billijkheid:</u></p> <p>Nationale luchtvaartautoriteiten, eigenaars, exploitanten en luchthavenautoriteiten worden alle in gelijke mate beïnvloed.</p>

Voorlopige effectbeoordeling van de regelgeving
Taak 21.040

Rubriek	Onderrubriek
	<p data-bbox="630 286 1401 353"><u>c. Definitieve beoordeling en aanbeveling van een voorkeursoptie:</u></p> <p data-bbox="671 369 1401 936">Geluidscertificaten worden afgegeven om te kunnen aantonen dat een luchtvaartuig voldoet aan de geluidsvereisten zoals vastgelegd in bijlage 16 van het Verdrag van Chicago (omgezet in EG-recht middels artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1592/2002) en derhalve aanspraak kan maken op het recht van vrij verkeer zoals voorzien in dat verdrag. Met dit document in de hand kunnen de exploitant en/of de eigenaar bij de (luchthaven)autoriteiten aantonen dat het luchtvaartuig voldoet aan de voorschriften. Hoewel het geluidscertificaat technische informatie bevat zoals de maximale startmassa en geluidsniveaus, is het niet in de eerste plaats bedoeld als informatiebron voor stimuleringsmaatregelen van luchthavens; in dit verband worden de twee overwogen opties geacht tot dezelfde resultaten te leiden en dus dezelfde milieuvoordelen te hebben.</p> <p data-bbox="671 958 1401 1220">A-NPA-optie 1 is echter minder duur qua administratie en biedt meer zekerheid met betrekking tot de vraag of het luchtvaartuig voldoet aan de geldende certificatievereisten. Dit was een van de belangrijkste argumenten voor de oorspronkelijke keuze van de Commissie om de toekomstige ICAO-optie 1 op te nemen in haar uitvoeringsvoorschrift (deel 21, subdeel I).</p> <p data-bbox="671 1243 1401 1505">Het Agentschap ziet dan ook geen reden om regelgeving te ontwikkelen tot wijziging van de bestaande bepalingen met betrekking tot de vorm van het geluidscertificaat, rekening houdend met het feit dat de afstemming van stimuleringsmaatregelen van luchthavens op de daadwerkelijk door elk afzonderlijk luchtvaartuig geproduceerde geluidsemisies in de desbetreffende regelingen moet worden aangepakt.</p>