

Det europeiske flysikkerhetsbyrå

FORELØPIG KONSEKVENSANALYSE

Oppdrag nr. 21.040

Flystøy-dokumenter

Avsnitt	Underavsnitt
1. Formål og hensikt	<p><u>a. Problemstilling:</u></p> <p>I de senere årene har ICAOs miljøkomité (CAEP) utarbeidet regler og veiledningsmaterieell for dokumentasjon av støysertifisering i henhold til Annex 16 til Chicago-konvensjonen, Volume I, Aircraft Noise, Fourth Edition, Amendment 8. Attachment G til Annex 16 inneholder retningslinjer for administrasjon av dokumentasjon av støysertifisering, med tre ulike alternativer. Alternativene er:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>ICAO Option 1:</u> Ett dokument. Et støysertifikat hvor all informasjon er lagt i ett énsides dokument.• <u>ICAO Option 2:</u> To komplementære dokumenter. Det første dokumentet er en bekreftelse på støysertifisering, men begrenser seg til å identifisere luftfartøyet og attestere samsvar. Det andre dokumentet inneholder ytterligere opplysninger som er nødvendig (f.eks. støynivå), normalt som en eller flere godkjente sider av flygehåndboken (AFM) eller driftshåndboken (AOM).• <u>ICAO Option 3:</u> Tre komplementære dokumenter. Det første dokumentet er identisk med det første i ICAO Option 2. Det andre tilsvarer det andre dokumentet i Option 2, med alle mulige støykonfigurasjoner for luftfartøyet. Det tredje dokumentet utstedes i samsvar med en regulert prosess. Det identifiserer luftfartøyets aktuelle konfigurasjon ved å knytte en unik identifikator til den aktuelle maksimale startmasse (MTOM). <p>Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003, endret ved forordning (EF) nr. 335/2007, fastsetter at EUs medlemsstater skal bruke EASA-formular 45 som støysertifikat, som er i tråd med ICAO Option 1.</p> <p>Etter en debatt om støysertifiseringsdokumenter ble seks ulike alternativer drøftet i Byråets forhåndskunngjøring om forslag til endring (Advance-Notice of Proposed Amendment – A-NPA) 13-2006. Innkomne kommentarer ble vurdert i høringsdokumentet (Comment Response Document – CRD) til A-NPA. Hovedkonklusjonene var at de fleste høringsinstansene støttet A-NPA Option 1 (som er ICAO Option 1, eller å ikke gjøre noe), og at et betydelig antall høringsinstanser også støttet A-NPA Option 4 (fritt valg mellom de tre ICAO-alternativene).</p>

FORELØPIG KONSEKVENSANALYSE
Oppdrag 21.040

Avsnitt	Underavsnitt
	<p><u>b. Problemstillingens omfang (om mulig kvantifisert):</u></p> <p>Medlemsstatene må utstede støysertifikater for hvert enkelt luftfartøy som er underlagt reglene i Annex 16 til Chicago-konvensjonen, Volume I. Når vi vet at om lag 90 000 luftfartøy med luftdyktighetsbevis er registrert i EASA-statene, bør grovt regnet minst 60 000 ha et støysertifikat.</p> <p><u>c. Kort redegjørelse for målsettingen:</u></p> <p>Målet med et regelverksarbeid vil være å forbedre systemet for dokumentasjon av støysertifisering i EU, om det er mulig.</p>
2. Alternativer	<p><u>a. Alternativer som er identifisert</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>A-NPA Option 1:</u> Gjøre ingenting. Gjennomføringsreglene, herunder EASA-formular 45, beholdes uendret.• <u>A-NPA Option 4:</u> Endre kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 (ved å endre EASA-formular 45) for dermed å få valget mellom de tre ICAO-alternativene. <p><u>b. Alternativ som foretrekkes (om mulig):</u></p> <p>A-NPA Option 1 er det alternativet som foretrekkes.</p>
3. Berørte sektorer	<p>Nasjonale luftfartsmyndigheter, eiere, operatører og flyplassmyndigheter.</p>
4. Konsekvenser	<p><u>a. Alle konsekvenser som er identifisert</u></p> <p><u>i. Sikkerhet</u></p> <p>Dersom bestemmelsene om drivstoffplanlegging gjennomføres korrekt, burde ikke noen av disse alternativene ha noen konsekvenser for sikkerheten.</p> <p><u>ii. Økonomi</u></p> <p>Generelt vil de økonomiske konsekvensene av disse alternativene avhenge av følgende faktorer:</p> <ul style="list-style-type: none">• Hvorvidt ikke-EU-operatører bruker andre administrasjonssystemer enn EU-systemet, og hvorvidt disse forskjellene vil føre til forskjellsbehandling av operatører.• Hvorvidt de ulike administrasjonssystemene har forskjellige økonomiske konsekvenser for de nasjonale luftfartsmyndighetene, operatørene eller andre parter

FORELØPIG KONSEKVENSANALYSE
Oppdrag 21.040

Avsnitt	Underavsnitt
	<p>(uten hensyn til ikke-EU-systemene).</p> <ul style="list-style-type: none">• Hvorvidt de ulike systemene vil påvirke total kostnadene for administrasjonssystemet. <p>Ut fra den informasjonen som er tilgjengelig og som er kommet inn under samrådsprosessen i forbindelse med A-NPA 13-2006, er det ikke mulig for Byrået å tallfeste omfanget av disse faktorene. Imidlertid kan det fastslås at A-NPA Option 4, som gir søkerne valget mellom de tre ICAO-systemene, vil føre til at administrasjonen blir mer kompleks og kostbar for nasjonale luftfartsmyndigheter.</p> <p>For at A-NPA Option 4 skal bli så fleksibel som mulig, må operatørene dessuten kunne endre støysertifiseringsstatus uten å måtte trekke inn nasjonale luftfartsmyndigheter. Et regulert system må deretter etableres for å kontrollere korrekt anvendelse og administrasjon av endringene av konfigurasjon. Dette vil bety merkostnader.</p> <p><u>iii. Miljøet</u></p> <p>Det er allmenn enighet om at systemet med støysertifisering har en positiv miljøeffekt. Lave støynivåer er et viktig markedsføringsargument for luftfartøyperdusenter og -operatører, og støysertifiseringssystemet bidrar til å mobilisere markedskreftene for å redusere flystøyen. Høy kvalitet og nøyaktige, lett tilgjengelige støydata vil gjøre forskjellen mellom de ulike konstruksjonene og fremme konkurransen i så måte.</p> <p>Da vil et enkelt, åpent system som det ettsides støysertifikatet som A-NPA Option 1 innebærer, sikre at støynivåene blir mindre påvirket av variasjoner i operativ masse fra en dag til en annen, og derfor vil være mer representative for det generelle nivået på støydempingsteknologien som er brukt i den aktuelle konstruksjonen av luftfartøyet.</p> <p>På den annen side ble det påstått at miljøet vil vinne på den fleksibilitet som A-NPA Option 4 åpner for, i og med at dette alternativet inneholder et insentiv for å operere med lavere startmasse der det er mulig. Dette vil imidlertid bare være tilfelle dersom flyplassmyndighetene får på plass insentivordninger med dette for øyet.</p> <p>Det kan konkluderes at støysertifikatets format sannsynligvis ikke er vesentlig i forhold til mulige miljøgevinster.</p> <p><u>iv. Samfunnsmessig</u></p> <p>Det synes ikke å være noen grunn til å tro at valg av system vil ha noen samfunnsmessige konsekvenser annet enn det som er beskrevet under økonomi over.</p> <p><u>v. Andre krav utenfor EASAs myndighetsområde</u></p> <p>Ingen identifisert.</p>

FORELØPIG KONSEKVENSANALYSE
Oppdrag 21.040

Avsnitt	Underavsnitt
	<p><u>vi. Tilsvarende utenlandske reguleringskrav</u></p> <p>Ingen identifisert. Imidlertid bør det anføres at jo bedre harmonisering som oppnås innenfor ICAO-statene, jo større vil de økonomiske og administrative fordelene være.</p> <p><u>b. Rimelighet og rettferdighet</u></p> <p>A-NPA Option 1 er enkelt å administrere og rettferdig for dem som berøres. Enhetlig gjennomføring av dette alternativet vil gi samme vilkår for alle operatører og derfor sikre best mulig likebehandling.</p> <p>På den annen side er det også mulig å hevde at A-NPA Option 4, med fleksibiliteten som ICAO gir, vil være den beste garanti for likebehandling av alle operatører der flyplassmyndighetene innfører insentivordninger. Det virker imidlertid rart at slike ordninger ikke skulle kunne gjennomføres uten å måtte foreta en tilpasning av reglene for miljøsertifisering av luftfartøyperprodukter. Det er flyplassforskriftene som skal garantere likebehandling av alle operatører uten hensyn til alternativ/system som brukes for flystøy-dokumentene, og sikre at det ikke forekommer forskjellsbehandling av brukere av et av disse alternativene/systemene. Dersom reglene for flyplassen ikke oppfyller disse kravene, må de revurderes i lys av gjeldende ICAO-prinsipper og andre gjeldende prinsipper i folkeretten som gjelder likebehandling.</p>
5. Sammendrag og endelig vurdering	<p><u>a. Sammenligning av positive og negative konsekvenser av hvert alternativ som er vurdert:</u></p> <p><u>A-NPA Option 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Alle opplysninger om støyegenskaper ligger lett tilgjengelig i ett enkelt dokument. Det trengs liten teknisk fagkunnskap for å finne sertifisert støynivå for luftfartøyet, noe som gjør det enkelt for brukerne av informasjonen.• Støysertifiseringens fremste formål er å sikre at den nyeste støydempingsteknologien blir tatt i bruk i konstruksjonen av luftfartøy, dokumentert ved prosedyrer som er relevante for den daglige drift, for å sikre at støyreduksjonen som oppnås med teknologien, får effekt rundt flyplassene. Formålet med støysertifisering (og dokumentene som skal utstedes) er ikke å bidra til eventuelle insentivordninger en flyplass måtte ha. I et slikt perspektiv kan A-NPA Option 1 betraktes som den mest hensiktsmessige løsningen.• Sertifiserte støynivåer målt i henhold til Annex 16 til Chicago-konvensjonen, Volume I, beskriver helt utvetydig et luftfartøys støyegenskaper.

FORELØPIG KONSEKVENSANALYSE
Oppdrag 21.040

Avsnitt	Underavsnitt
	<ul style="list-style-type: none">• Dette alternativet forventes å ha en positiv økonomisk effekt sammenlignet med A-NPA Option 4 (se over). <p><u>A-NPA Option 4:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Dette alternativet representerer nok den mest fleksible løsningen for operatørene. Det vil f.eks. gjøre det mulig å benytte ICAO Option 3 for luftfartøy der operatøren har et økonomisk eller miljømessig behov for regelmessig å endre sertifiserte støydata. Dette kan imidlertid også oppnås med A-NPA Option 1 med en tilleggsavtale mellom operatøren og flyplassen. En slik ordning ville f.eks. kunne gå ut på at operatøren skal rapportere faktisk startmasse til flyplassen samt eventuelt tilsvarende støynivåer for hver flyging, så kan flyplassmyndighetene på dette grunnlag beregne landingsavgift for den aktuelle flygingen. Hvis dette konseptet følges, ser ikke Byrået noe behov for å endre bestemmelsene i del 21, underdel I i kommisjonsforordning 1702/2003.• Da vil det opprinnelige ICAO-systemet som omforent i CAEP-prosessen bli beholdt. <p><u>b. Kort oversikt over berørte parter i forhold til disse konsekvensene og rimelighet og rettferdighet:</u></p> <p>De berørte parter, nasjonale luftfartsmyndigheter, eiere, operatører og flyplassoperatører, blir alle berørt i like stor grad.</p> <p><u>c. Endelig vurdering og anbefaling av foretrukket alternativ:</u></p> <p>Hensikten med utstedelsen av støysertifikater er å dokumentere at luftfartøyet overholder støykravene i henhold til Annex 16 i Chicago-konvensjonen (slik denne er innarbeidet i EF-lovgivningen med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 1592/2002) og følgelig er sikret retten til fri bevegelighet i henhold til denne konvensjonen. Med dette dokumentet i hende kan operatøren og/eller eieren dokumentere overfor flyplassmyndigheter og andre myndigheter at luftfartøyet oppfyller de nødvendige krav. Selv om støysertifikatet dokumenterer teknisk informasjon, herunder maksimal startmasse og støynivå(er), er det ikke primært ment brukt i forbindelse med eventuelle insentivordninger på flyplasser, så i så måte anses de to aktuelle alternativene å gi samme resultater og følgelig også samme miljøfordeler.</p> <p>A-NPA Option 1 er imidlertid billigere å administrere og gir bedre sikkerhet for hvorvidt luftfartøyet overholder gjeldende sertifiseringskrav. Dette var et av de viktigste argumentene for at Kommisjonen opprinnelig valgte å legge det framtidige</p>

FORELØPIG KONSEKVENSANALYSE
Oppdrag 21.040

Avsnitt	Underavsnitt
	<p>ICAO Option 1 til grunn i gjennomføringsreglene (del 21 underdel I).</p> <p>Derfor ser Byrået heller ingen grunn til å sette i gang noe nytt arbeid for å endre dagens regelverk vedrørende støysertifikatets format, når det er klart at tilpasning av insentivordninger på flyplasser i forhold til den støyen hvert luftfartøy faktisk avgir, er et forhold som vil bli regulert i relevante forordninger.</p>