

## Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

### PRELIMINÄR BEDÖMNING AV FÖRSLAGETS KONSEKVENSER

#### Uppgift nr 21.040

#### Dokumentation om buller från luftfartyg

Rubrik	Underrubrik
1. Syfte och avsedd effekt	<p><b>a. Aktuell fråga:</b></p> <p>Under senare år har ICAO:s kommitté för miljöskydd inom luftfarten (CAEP) utarbetat regler och vägledande materiel om dokumentation för bullercertifiering i syfte att ändra bilaga 16 till Chicagokonventionen, volym I, om flygbuller, fjärde utgåvan, ändring 8. Bihang G till bilaga 16 innehåller riktlinjer för administration av dokumentation för bullercertifiering med följande tre förslag till alternativ:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>ICAO-alternativ 1:</u> Ett dokument. Ett miljövårdighetsbevis (buller) där all information ryms på en enda sida.</li><li>• <u>ICAO-alternativ 2:</u> Två kompletterande dokument. Det första dokumentet är en bullercertifiering, men är begränsat till en identifiering av luftfartyget och en försäkran om förenlighet. Det andra, kompletterande dokumentet innehåller ytterligare nödvändig information (om t.ex. bullernivåer), i regel som en godkänd del av luftfartygets flyghandbok eller instruktionsbok.</li><li>• <u>ICAO-alternativ 3:</u> Tre kompletterande dokument. Det första dokumentet är samma som det första i alternativ 2. Det andra dokumentet liknar det andra i alternativ 2 och innehåller alla tänkbara bullerkonfigurationer för luftfartyget. Det tredje dokumentet utfärdas i enlighet med en reglerad process och är en identifiering av den aktuella luftfartygskonfigurationen i form av en unik identitetsbeteckning som är kopplad till den faktiska maximala startmassan.</li></ul> <p>I kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003, ändrad genom förordning (EG) nr 335/2007, föreskrivs att EU:s medlemsstater ska använda EASA:s blankett 45 som miljövårdighetsbevis (buller), vilket överensstämmer med ICAO-alternativ 1.</p> <p>Mot bakgrund av den aktuella debatten om bullercertifieringsdokument togs sex olika alternativ upp i EASA:s föransökan av den föreslagna ändringen (A-NPA) 13-2006. De synpunkter som inkom utvärderades i förteckningen över synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD) för denna föransökan. Den viktigaste slutsatsen var att flertalet av synpunkterna stöder alternativ 1 i föransökan (dvs. att välja ICAO-alternativ 1</p>

**PRELIMINÄR BEDÖMNING AV FÖRSLAGETS KONSEKVENSER**  
**Uppgift 21.040**

Rubrik	Underrubrik
	<p>eller att inte göra någonting) och att ett betydande antal av synpunkterna stöder alternativ 4 i föranmälan (dvs. att välja mellan de tre ICAO-alternativen).</p> <p><b><u>b. Frågans omfattning (om möjligt kvantifierad):</u></b></p> <p>Medlemsstaterna måste utfärda miljövårdighetsbevis (buller) för alla luftfartyg som omfattas av bestämmelserna i bilaga 16 till Chicagokonventionen, volym I. Med tanke på att det har utfärdats luftvårdighetsbevis för cirka 90 000 luftfartyg i EU:s medlemsstater kan man räkna med att det för minst 60 000 bör finnas ett miljövårdighetsbevis (buller).</p> <p><b><u>c. Kort beskrivning av syftet:</u></b></p> <p>Syftet med att utfärda nya bestämmelser skulle vara att om möjligt förbättra systemet för dokumentation för bullercertifiering inom EU.</p>
<b>2. Alternativ</b>	<p><b><u>a. Fastställda alternativ</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Alternativ 1 i föranmälan:</u> Inte vidta nya åtgärder. Tillämpningsföreskrifterna inklusive EASA-blankett 45 behålls som de är.</li><li>• <u>Alternativ 4 i föranmälan:</u> Ändra kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 (genom att ändra EASA-blankett 45) för att kunna välja mellan de tre ICAO-alternativen.</li></ul> <p><b><u>b. Det valda alternativet (om möjligt):</u></b></p> <p>Alternativ 1 i föranmälan är det som har valts.</p>
<b>3. Berörda sektorer</b>	<p>Nationella luftfartsmyndigheter, ägare, operatörer och flygplatsmyndigheter.</p>
<b>4. Konsekvenser</b>	<p><b><u>a. Alla fastställda konsekvenser</u></b></p> <p><u>i. Säkerhet</u></p> <p>Om bestämmelserna om bränsleplanering tillämpas korrekt förväntas inga av dessa alternativ medföra några konsekvenser för säkerheten.</p> <p><u>ii Ekonomi</u></p> <p>Generellt är följande faktorer avgörande för alternativens ekonomiska konsekvenser:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Om operatörer utanför EU använder andra</li></ul>

**PRELIMINÄR BEDÖMNING AV FÖRSLAGETS KONSEKVENSER**  
**Uppgift 21.040**

Rubrik	Underrubrik
	<p>administrativa system än operatörer inom EU och om dessa skillnader skulle innebära en orättvis behandling av operatörer.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Om de olika administrativa systemen får olika ekonomiska effekter på nationella luftfartsmyndigheter, operatörer eller andra parter (oberoende av systemen utanför EU).</li><li>• Om de olika systemen skulle innebära olika stora totalkostnader för det administrativa systemet.</li></ul> <p>Byrån har inte möjlighet att utifrån den information som var tillgänglig och inkom under samrådsprocessen via föransökan (A-NPA) 13-2006 kvantifiera dessa faktors betydelse. Man skulle dock kunna hävda att alternativ 4 i föransökan, som ger sökande möjlighet att välja mellan de tre ICAO-systemen, skulle innebära en dyrare och mer komplicerad administration för nationella luftfartsmyndigheter.</p> <p>För att uppnå maximal flexibilitet med alternativ 4 skulle operatörerna dessutom behöva ha möjlighet att ändra sin bullercertifieringsstatus utan medverkan från luftfartsmyndigheter. Ett reglerat system skulle behöva införas för att kontrollera att tillämpningen och administrationen av konfigurationsändringarna är rättvis, vilket skulle innebära merkostnader.</p> <p><u>iii. Miljö</u></p> <p>Administrativa system för bullercertifiering anses allmänt ha en positiv effekt på miljön. Buller med låg nivå är ett viktigt marknadsföringsargument för flygplanstillverkare och operatörer och bullercertifieringssystemet bidrar till att förmå marknadskrafterna att minska bullernivåerna för luftfartyg. Korrekt och lättillgänglig bullerinformation av hög kvalitet bidrar till att differentiera mellan olika typer av luftfartyg och främjar konkurrens när det gäller denna aspekt.</p> <p>Med ett enkelt och genomsynligt system, t.ex. ett miljövårdighetsbevis (buller) på en sida enligt alternativ 1 i föransökan, garanterar man därför att bullernivåerna påverkas mindre av dagliga variationer i operationell massa och det är alltså mer representativt för i hur hög grad bullerreduktionsteknik tillämpas i utformningen av luftfartyget.</p> <p>Å andra sidan har det framhållits att miljön skulle gynnas av den ökade flexibiliteten i alternativ 4 i föransökan, eftersom det innebär ett incitament för lägre startmassa där det är möjligt. Detta stämmer dock endast om flygplatsmyndigheterna inför incitamentssystem i det syftet.</p> <p>Slutsatsen är därför att formatet för miljövårdighetsbevis (buller) troligen inte är avgörande när det gäller potentiella miljöfördelar.</p>

**PRELIMINÄR BEDÖMNING AV FÖRSLAGETS KONSEKVENSER**  
**Uppgift 21.040**

Rubrik	Underrubrik
	<p><u>iv. Samhälle</u></p> <p>Det verkar inte finnas några skäl att anta att valet av ett system skulle få några andra samhällskonsekvenser än dem som nämns under Ekonomi.</p> <p><u>v. Andra krav inom luftfart utanför EASA:s område</u></p> <p>Inga fastställda.</p> <p><u>vi. Jämförbara krav i andra länder</u></p> <p>Inga fastställda. Det bör dock påpekas att ju större harmonisering som uppnås inom de stater som är avtalsparter till ICAO, desto större fördelar skulle uppnås ur ekonomiskt och administrativt perspektiv.</p> <p><b><u>b. Jämlikhet och rättvisa</u></b></p> <p>Alternativ 1 i föransökan är enkelt att administrera och ger en rättvis behandling av alla inblandade. Ett enhetligt genomförande av detta alternativ skulle ge samma villkor för samtliga operatörer och därför i bästa fall garantera en rättvis behandling.</p> <p>Å andra sidan skulle man även kunna hävda att alternativ 4 i föransökan, med den flexibilitet som ICAO medger, skulle vara den bästa garantin för att flygplatsmyndigheterna behandlar alla operatörer rättvist när de inför incitamentssystem. Det verkar emellertid lite underligt att regler om miljöcertifiering för luftfartsprodukter skulle behöva anpassas för att införa sådana incitament. Det är flygplatsbestämmelserna som ska garantera en rättvis behandling av alla operatörer oberoende av vilket alternativ/system som används för dokumentation om buller från luftfartyg och säkerställa att det inte förekommer någon diskriminering av användare av något av alternativen/systemen. Om bestämmelserna inte uppfyller dessa krav måste de omprövas med hänsyn till gällande ICAO-principer och andra tillämpliga principer inom internationell rätt gällande icke-diskriminering.</p>
<b>5. Sammanfattning och slutlig utvärdering</b>	<p><b><u>a. Jämförelse av positiva och negativa konsekvenser av varje utvärderat alternativ:</u></b></p> <p><u>Alternativ 1 i föransökan:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• All information om bulleregenskaper är lättillgänglig i ett enda dokument. Det krävs ingen större teknisk fackkunskap för att hitta de certifierade bullernivåerna för luftfartyget, vilket underlättar för dem som ska använda informationen.</li><li>• Det främsta syftet med bullercertifiering är att se till att den senaste tekniken för bullerreducering tillämpas i utformningen av luftfartyg med hjälp av förfaranden som är viktiga för den dagliga driften så att den</li></ul>

**PRELIMINÄR BEDÖMNING AV FÖRSLAGETS KONSEKVENSER**  
**Uppgift 21.040**

Rubrik	Underrubrik
	<p>bullerreducering som kan åstadkommas med teknikens hjälp ger resultat i områden runt flygplatser. Bullercertifieringen (och de dokument som ska utfärdas) är inte tänkt att utgöra bakgrundsinformation för att införa incitamentssystem på flygplatser. Ur det perspektivet kan alternativ 1 i förämälan anses vara den lämpligaste lösningen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• De certifierade bullernivåerna uppmätta enligt bilaga 16 till Chicagokonventionen, volym I, beskriver på ett entydigt sätt luftfartygets bulleregenskaper.</li><li>• Alternativet väntas få positiva ekonomiska konsekvenser jämfört med alternativ 4 i förämälan (jämför ovan).</li></ul> <p><u>Alternativ 4 i förämälan:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Detta alternativ kan anses vara den mest flexibla lösningen för operatörer. Det innebär t.ex. att ICAO-alternativ 3 kan användas för luftfartyg där operatören har ett ekonomiskt eller miljömässigt behov av att regelbundet anpassa den certifierade bullerinformationen. Detta kan dock även uppnås med alternativ 1 i förämälan genom att en kompletterande överenskommelse träffas mellan operatören och flygplatsen. Överenskommelsen kan t.ex. innebära att operatören rapporterar faktiska startmassor till flygplatsen och, i somliga fall, även motsvarande bullernivåer för varje flygning. Utifrån dessa uppgifter beräknar flygplatsen sedan landningsavgifter för flygningen i fråga. Utifrån detta koncept ser byrån ingen anledning att ändra bestämmelserna i del 21, kapitel I, i kommissionens förordning nr 1702/2003.</li><li>• Det ursprungliga ICAO-systemet som överenskommet i CAEP-processen behålls.</li></ul> <p><b><u>b. Sammanfattning av vilka som skulle påverkas av dessa konsekvenser och frågor om jämlikhet och rättvisa:</u></b></p> <p>De berörda parterna, de nationella luftfartsmyndigheterna, ägarna, operatörerna och flygplatsoperatörerna påverkas i lika hög grad.</p> <p><b><u>c. Slutlig utvärdering och rekommendation om det alternativ som bör väljas:</u></b></p> <p>Miljövårdighetsbevis (buller) utfärdas för att visa att luftfartyget uppfyller de bullerkrav som föreskrivs i bilaga 16, volym I, i Chicagokonventionen (införlivad i gemenskapslagstiftningen genom artikel 6 i förordning (EG) nr 1592/2002) och därför omfattas av den fria rörlighet som fastställs i denna konvention. Med detta dokument kan operatören och/eller ägaren bevisa för</p>

**PRELIMINÄR BEDÖMNING AV FÖRSLAGETS KONSEKVENSER**  
**Uppgift 21.040**

---

<b>Rubrik</b>	<b>Underrubrik</b>
	<p>flygplatsmyndigheterna eller andra myndigheter att luftfartyget uppfyller de uppställda kraven. Miljövärldighetsbeviset (buller) innehåller teknisk information om bl.a. maximal startmassa och bullernivåer, men det är inte tänkt att utgöra bakgrundsinformation för att införa incitamentssystem på flygplatser och därför anses de två alternativ som övervägs ge samma resultat och därmed samma miljömässiga fördelar.</p> <p>Alternativ 1 i föransmälan är emellertid mindre kostsamt att administrera och gör det lättare att förvissa sig om att luftfartyget uppfyller gällande certifieringskrav. Det var ett av kommissionens huvudargument för att inledningsvis införa ICAO-alternativ 1 i tillämpningsföreskrifterna (del 21, kapitel I).</p> <p>EASA ser därför ingen anledning att utfärda bestämmelser för att ändra den rådande lagstiftningen gällande formatet för miljövärldighetsbevis (buller) med tanke på att justeringar av incitamentssystemen på flygplatser i enlighet med det buller som varje luftfartyg faktiskt genererar kommer att behandlas i relevanta förordningar.</p>