



UDTALELSE NR. 6/2011

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 2. december 2011

om Kommissionens forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF

OG

om Kommissionens forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer

"Gennemførelse af CAEP/8"

SAMMENDRAG

I artikel 6 i forordning (EF) nr. 216/2008 ("grundforordningen") defineres væsentlige miljøbeskyttelseskrav med en henvisning til bilag 16 til Chicago-konventionen.

Formålet med denne udtalelse fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur er at foreslå Kommissionen at ændre Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 og nr. 216/2008.

Formålet med disse ændringer er at gennemføre ændringerne af bilag 16, bind I og II, som anbefalet af ICAO's Udvalg for Miljøbeskyttelse inden for Luftfart på sit ottende møde og vedtaget af ICAO-Rådet den 4. marts 2011.

Formålet med ændring 10 i bilag 16, bind I, er at behandle tekniske spørgsmål, der opstår i forbindelse med anvendelsen af demonstrationsforanstaltninger og dermed forbundet vejledning i flystøjscertificering. Alle forslag anses for at være støjneutrale (dvs. medfører ingen ændring af støjgrænsen).

Formålet med ændring 7 i bilag 16, bind II, er at ajourføre bestemmelserne vedrørende stramning af emissionsbegrænsninger (dvs. en stramning af NO_x-grænser) og behandle de tekniske spørgsmål, der opstår i forbindelse med anvendelsen af demonstrationsforanstaltninger og dermed forbundet vejledning i certificering af emissioner fra flymotorer.

Dette omfatter en ajourføring af bestemmelsen om produktionsstop for motorer, der ikke opfylder CAEP/6-emissionsstandard for NO_x, som træder i kraft den 1. januar 2013, samt en fritagelsesprocedure.

Det væsentligste aspekt er vedtagelsen af en ny NO_x-standard og ajourføringen af bestemmelsen om produktionsstop for motorer efter CAEP/6-NO_x-standard. Selv om det ikke er muligt at foretage en kvantificeret evaluering af omsætningen og antallet af berørte personer, kan det antages, at ændringerne af grundforordningen og Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 (del-21) ikke i væsentlig grad vil ændre den aktuelle situation.

I. Procedure, omfang og høring

1. Med denne udtalelse foreslår Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende kaldt "agenturet") Kommissionen at ændre stk. 21A.4, litra a), stk. 21A.130, litra b) og stk. 21A.165 litra c) i sektion A i Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003¹ (i det følgende kaldt "del 21") og artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008² (i det følgende kaldt "grundforordningen").
2. Denne udtalelse er resultatet af følgende regelfastsættende opgave:

<i>Regelfastsættende opgave nr.</i>	<i>Titel</i>	<i>Kommissorium</i>	<i>NPA</i> (Nr. og dato)	<i>CRD nr.</i> (Nr. og dato)
RMT.BR.008	Gennemførelse af CAEP/8-ændringer	8.7.2010	2011-08 (16.5.11)	2011-08 (17.10.11)

3. Denne regelfastsættende opgave er beskrevet i kommissoriet (RMT.BR.008), og agenturet har udarbejdet meddelelsen om forslag til ændring 2011-08) på grundlag af dette kommissorium.
4. Meddelelsen om forslag til ændring 2011-08³, der indeholdt udkastet til udtalelse om Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 216/2008 og nr. (EF) 1702/2003 eller del 21, blev offentliggjort på agenturets hjemmeside den 16. maj 2011.
5. Ved fristens udløb den 16. august 2011 havde agenturet modtaget 38 bemærkninger fra nationale myndigheder, faglige organisationer og private virksomheder.
6. Agenturet har bekræftet modtagelsen af alle indkomne bemærkninger og indarbejdet dem i et dokument med reaktioner på bemærkninger 2011-08, som blev offentliggjort på agenturets hjemmeside den 17. oktober 2011⁴. Dette dokument indeholder en liste over alle personer og/eller organisationer, der har fremsat bemærkninger, samt agenturets svar. Der er indkommet to bemærkninger til dokumentet. Disse bemærkninger støttede dokumentet med reaktioner på bemærkninger og afføder således ingen ændringer.

¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6). Forordningen er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1194/2009 af 30. november 2009 (EUT L 321 af 8.12.2009, s. 5).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1). Forordning som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 (EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51).

³ Jf. Rulemaking Archives på adressen <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Jf. Rulemaking Archives på adressen <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

7. Denne udtalelse er vedtaget efter den procedure, der er fastsat af agenturets bestyrelse⁵, i overensstemmelse med bestemmelserne i grundforordningens artikel 19 og 52.
8. I den foreslåede regel er der taget hensyn til udviklingen i EU og international ret (ICAO) samt harmoniseringen med bestemmelser fastlagt af EU's vigtigste partnere, jf. målsætningerne i grundforordningens artikel 2. I den foreslåede regel er der taget hensyn til den nuværende status i den relevante EU-lovgivning.

II. Oversigt over de af agenturet foreslåede ændringer

9. I grundforordningen fastlægges de væsentligste miljøbeskyttelseskrav med henvisning til ICAO-bilag 16. I artikel 6, stk. 2, præciseres det, at der efter ændringen af ICAO-bilag 16 kan foretages en tilpasning efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. samme forordnings artikel 65, stk. 5, for i påkommende tilfælde at skabe overensstemmelse mellem de væsentligste miljøbeskyttelseskrav og de dertil relaterede ICAO-standarder.

Ændring 10 til ICAO-bilag 16, bind I

10. Formålet med ændring 10 i ICAO-bilag 16, bind I, er at behandle tekniske spørgsmål, der opstår i forbindelse med anvendelsen af demonstrationsforanstaltninger og dermed forbundet vejledning i flystøjscertificering. Forslagene omfatter:
 - a. Ændringer af anvendelsesbestemmelserne for at fjerne unødigt kompleksitet, gentagelser og redundans i teksten og samtidig forbedre klarheden og sammenhængen i de forskellige kapitler.
 - b. En ajourføring af bilaget for at skabe overensstemmelse med henvisningerne til ICAO-dokument 9501, miljøteknisk håndbog, bind I, om anvendelse af procedurer for støjcertificering af luftfartøjer.
 - c. Ny tekst i kapitel 3, bilag 16, bind I, for at præcisere startreferencehastighed med henblik på støjcertificering, i tilfælde hvor starthastighed for luftdygtigheds-certificering ikke er specificeret.
 - d. Forbedringer af læsbarheden og klarheden i tidligere vage og ufuldstændige vejledninger, herunder beregning af det effektivt opfattede støjniveau (Effective Perceived Noise level, EPNL), justering af luftfartøjsstøjdata til referencevilkår under anvendelse af forenklede, integrerede metoder, måling og karakterisering af atmosfærisk lyddæmpning samt forskellige tekniske spørgsmål og redaktionelle fejl.
 - e. Præcisering af, at det maksimale støjniveau for subsoniske jetfly kan anvendes som retningslinje for supersoniske fly.
11. Alle forslag til ændringer af ICAO-bilag 16, bind I, anses for at være støjneutrale (dvs. at ændringsforslagene ikke ændrer støjgrænserne).

Ændring 7 i ICAO-bilag 16, bind II

12. Formålet med ændring 7 i ICAO-bilag 16, bind II, er at ajourføre bestemmelserne vedrørende stramning af emissionsbegrænsninger (dvs. en stramning af NOx-grænser) og behandle de tekniske spørgsmål, der opstår i forbindelse med anvendelsen af demonstrationsforanstaltninger og dermed forbundet vejledning i flystøjscertificering. Forslagene omfatter:

⁵ Bestyrelsens beslutning om den procedure, som agenturet skal anvende ved udstedelse af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (proceduren for fastlæggelse af regler). EASA MB 08-2007 af 13.6.2007.

- a. Vedtagelse af den nye NOx-standard, som blev anbefalet af CAEP/8, for yderligere at mindske mængden af luftformige emissioner, hvilket strammer NOx-grænserne sammenholdt med den nugældende CAEP/6-standard⁶ med 5-15 % for små motorer og 15 % for store motorer fra dens ikrafttræden 1. januar 2014.
- b. Ajourføring af bestemmelsen om produktionsstop for motorer, som ikke opfylder emissionsstandarden for NOx (CAEP/6), der træder i kraft den 1. januar 2013.
- c. Ajourføring af teksten, således at ordene "variationer i procedurer" erstattes med "tilsvarende procedurer" for at øge sammenhængen i og harmoniseringen af bilag 16, bind II, og ICAO-dokument 9501, miljøteknisk håndbog, bind II, om anvendelse af procedurer for støjcertificering af luftfartøjer.
- d. Forbedringer af læsbarheden, idet nogle afsnit flyttes til en mere hensigtsmæssig placering, og typografiske og redaktionelle fejl rettes.

Krav om produktionsstop af hensyn til udledning af NOx og fritagelsesprocedure

13. Ændring 7 i bilag 16, bind II, indeholder et krav om produktionsstop af hensyn til udledning af NOx, idet motorer, der er fremstillet den 1. januar 2013 eller senere, skal overholde det NOx-niveau, der er vedtaget i forbindelse med CAEP/6. CAEP/6's krav om produktionsstop af hensyn til udledning af NOx giver sikkerhed for, at motorer, der ikke overholder kravet, ikke længere vil blive fremstillet efter denne dato. Der indføres dog også i bilag 16, bind II, mulighed for fritagelser fra dette krav, således at tidsrammen herfor kan tilpasses for at mindske de negative økonomiske følger. Fritagelsesproceduren er beskrevet i ICAO-dokument 9501, miljøteknisk håndbog, bind II, om anvendelse af procedurer for støjcertificering af luftfartøjer.
14. I forbindelse med den foreliggende regelfastsættende opgave skulle der foretages visse ændringer i teksten vedrørende fritagelsesproceduren i forhold til miljøteknisk håndbog, bind II, for at sikre opfyldelse af kravene i agenturets reguleringsystem. Desuden var det vigtigt at gøre visse centrale punkter bindende (f.eks. tidsrammen for indrømmelse af fritagelser og begrænsningen af antallet af fritagelser) for at sikre opfyldelse af kravet om produktionsstop. Derfor besluttede agenturet at indføre fritagelsesproceduren i Kommissionens forordning om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 og (EF) nr. 1702/2003.
15. Følgelig indeholder udtalelsen nedenstående forslag vedrørende kravet om produktionsstop og fritagelsesproceduren:
 - a. I artikel 3, stk. 2, i Kommissionens forordning (EF) nr. 216/2008 og (EF) nr. 1702/2003 indføres en overgangsperiode på fire år efter den dato, hvor den pågældende motor skal overholde kravet om produktionsstop af hensyn til udledning af NOx, jf. CAEP/6 (1. januar 2013). I overgangsperioden (1. januar 2013 til 31. december 2016) kan medlemsstaterne indrømme fritagelser. Antallet af fritagelser er begrænset for nye motorer, der er monteret i nye luftfartøjer. Agenturet skal oprette og administrere et register over disse fritagelser.
 - b. Bestemmelserne om kravet om produktionsstop af hensyn til udledning af NOx forudsætter en ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003, nemlig bestemmelserne i sektion A, del 21 (21A.4, litra a), 21A.130 litra b) og 21A.165, litra c)).

III. Resumé af konsekvensvurdering af lovgivning

16. Ændring 10 i ICAO-bilag 16, bind I, og ændring 7 i ICAO-bilag 16, bind II, jf. ovenstående redegørelse, lukker nogle huller og bidrager til at sikre lige behandling af

⁶ CAEP/6-standardens blev anbefalet på CAEP/6-mødet i februar 2004.

alle ansøgere. Da nogle af disse ændringer påvirker udformningen af selve kravene, er det nødvendigt at indarbejde disse forbedringer af ICAO-bilag 16 i EU-lovgivningen.

17. De krav, der skal ændres, er dog ikke begrænset til artikel 6 i grundforordningen. Som beskrevet ovenfor forudsætter kravet om produktionsstop af hensyn til udledning af NO_x og fritagelsesproceduren en ændring af del 21 i Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003.
18. Det væsentligste aspekt i den henseende er vedtagelsen af en ny NO_x-standard og ajourføringen af bestemmelsen om produktionsstop for motorer efter CAEP/6-NO_x-standard. Selv om det ikke er muligt at foretage en kvantificeret evaluering af omsætningen og antallet af berørte personer, kan det antages, at ændringerne af grundforordningen og Kommissionens forordning (EF) nr. (del 21) ikke i væsentlig grad vil ændre den aktuelle situation.
19. Der er tre muligheder:
 - a. Løsningsmodel 1: Status quo.
 - b. Løsningsmodel 2: Indføre alternative krav, der giver et tilsvarende miljøbeskyttelsesniveau.
 - c. Løsningsmodel 3: Vedtage ændringerne uændret som godkendt af ICAO.

Sikkerhedsmæssige følger

20. Disse foranstaltninger forventes ikke at få sikkerhedsmæssige følger for nogen af løsningsmodellerne.

Økonomiske følger

21. Alle tre løsningsmodeller kan forventes at få økonomiske følger for industrien. For løsningsmodel 1 og 2 kan enhver afvigelse fra de af ICAO vedtagne foranstaltninger øge risikoen for, at europæiske produkter ikke bliver godkendt i forskellige dele af verden med de deraf følgende omkostninger. Vedrørende løsningsmodel 3 vil vedtagelsen af en ny NO_x-standard og ajourføringen af bestemmelsen om produktionsstop for motorer, som ikke opfylder CAEP/6-NO_x-standard, føre til yderligere omkostninger for producenter og flyselskaber. Sammenlignet med løsningsmodel 1 og 2 (der begge afviger fra de af ICAO vedtagne foranstaltninger) vil den reduktion af den administrative byrde for industrien, som løsningsmodel 3 medfører (vedtagelse af ICAO's foranstaltninger i uændret form), på den anden side få en positiv økonomisk virkning.

Miljømæssige følger

22. Løsningsmodel 1 (status quo) vil få en negativ indvirkning på miljøet, mens løsningsmodel 2 og 3 forventes at få en positiv indvirkning på miljøet. Vedrørende løsningsmodel 3 gælder dette navnlig for vedtagelsen af en ny NO_x-standard og ajourføringen af bestemmelsen om produktionsstop for motorer efter CAEP/6-NO_x-standard. Det er imidlertid også antagelsen, at andre ændringer i ICAO-bilag 16, bind I og II, vil få en positiv indvirkning på miljøet. Disse ændringer løser problemer med tvetydighed og inkonsekvens, gør teksten klarere, ajourfører teksten i overensstemmelse med den seneste tekniske udvikling og indfører teknisk sunde og veldefinerede specifikationer.

Sociale følger

23. Der forventes ingen andre sociale følger af løsningsmodellerne end den indirekte virkning af begrænsningen af luftfartens negative indvirkning på miljøet.

Harmonisering med international ret

24. I den foreslåede regel er der taget hensyn til udviklingen i international ret (ICAO). Den foreslåede regel baseret på løsningsmodel 3:
- a. svarer til ICAO's standarder og anbefalede praksis
 - b. indholdet af FAA- og TCCA-reglerne er endnu ikke fastlagt, men der kan være en vis forskel vedrørende gennemførelsen af kravet om produktionsstop af hensyn til udledning af NOx. Agenturet finder alligevel, at det er relevant for EU at vedtage ændringerne som godkendt af ICAO.

Køln, <dd måned åååå>

P. GOUDOU
Administrerende direktør