



**ÁLIT NR. 06/2011**

**FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU**

**frá 2. desember 2011**

**varðandi reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og Evrópuráðsins (EB) nr. 216/2008 um sameiginlegar reglur um almenningisflug og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91/670/EEC, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004/36/EB**

**OG**

**um reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um breytingu á reglugerð (EB) nr. 1702/2003 frá 24. september 2003 um framkvæmdarreglur lofthæfis- og umhverfissvottunar loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottunar hönnunar- og framleiðslufyrirtækja**

**'CAEP/8 útfærsla'**

## STUTT YFIRLIT

Í 6. grein skilgreinir reglugerð (EB) nr. 216/2008 ('grunnreglugerðin') grunnkröfur umhverfisverndar með tilvísun í ICAO viðauka 16.

Með þessu álit leggur Flugöryggisstofnun Evrópu til við framkvæmdastjórnina að hún breyti reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003 og reglugerð (EB) nr. 216/2008.

Tilgangur þessara breytinga er að útfæra breytingar viðauka 16, I. bindis og II. bindis, sem 8. nefnd ICAO um umhverfisvernd í flugmálum mælti með og samþykktar voru af ICAO ráðinu þann 4. mars 2011.

Tilgangur 10. breytingar ICAO viðauka 16, I. bindis, er að taka á tæknilegum atriðum sem tilkomin eru vegna notkunar á sannprófunarkerfum og tengdri leiðsögn er varðar hávaðavottun loftfara. Allar tillögur um breytingar teljast hlutlausar hvað varðar nákvæmni (þ.e. engar breytingar á hávaðamörkum).

Tilgangur 7. breytingar ICAO viðauka 16, II. bindis, er að uppfæra ákvæðin er varða nákvæmni útblásturs (þ.e. aukning á nákvæmni NOx marka) og að taka á tæknilegum atriðum sem tilkomin eru vegna notkunar á sannprófunarkerfum og tengdri leiðsögn fyrir vottun útblásturs úr hreyflum loftfara. Breytingarnar fela í sér uppfærslu á ákvæðinu um framleiðsluviðmiðanir fyrir hreyfla sem ekki uppfylla CAEP/6 NOx staðalinn, sem tekur gildi þann 1. janúar 2013 en þar á eftir kemur undanþáguferli.

Aðalatriðið er setning nýs NOx staðals og uppfærsla ákvæðis um framleiðsluviðmiðanir fyrir hreyfla samkvæmt CAEP/6 NOx staðlinum. Þrátt fyrir að ekki sé mögulegt að framkvæma mælanlegt mat á því magni viðskipta og fjölda einstaklinga sem verða fyrir áhrifum, má ætla að breytingarnar á grunnreglugerðinni og á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003 (lið-21) leiði ekki til meiriháttar breytinga á núverandi aðstæðum.

## I. Ferli, umfang og samráð

- Með þessu álit leggur Flugöryggisstofnun Evrópu (hér eftir nefnd 'Stofnunin') til við framkvæmdastjórnina breytingar á málsgreinum 21A.4 (a), 21A.130 (b) og 21A.165 (c) í hluta A við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003<sup>1</sup> (hér eftir nefnd 'liður-21') og 1. málsgrein í 6. grein reglugerðar (EB) nr. 216/2008<sup>2</sup> (hér eftir nefnd 'grunnreglugerðin').
- Þetta álit er niðurstaða eftirfarandi reglusetningarverkefnis:

<b>Reglus etninga rverkef ni nr.</b>	<b>Titill</b>	<b>Skipunarbr éf</b>	<b>NPA (Nr. og dags.)</b>	<b>CRD nr. (Nr. og dags.)</b>
RMT.BR. 008	Útfærsla CAEP 8 breytinga	08/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

- Umfang þessarar reglusetningar var útlistað í skipunarbréfi (e. Terms of Reference, ToR) RMT.BR.008. Á grundvelli þessa ToRs þróaði Stofnunin tilkynningu um fyrirhugaða breytingu (e. Notice of Proposed Amendment, NPA) nr. 2011-08.
- Tilkynningin um fyrirhugaða breytingu (e. Notice of Proposed Amendment, NPA) 2011-08<sup>3</sup> sem innihélt drög að álitum fyrir reglugerð framkvæmdastjórnarinnar til breytinga á reglugerðum framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 216/2008 og (EB) nr. 1702/2003 eða lið-21 var gefin út á vefsíðu Stofnunarinnar þann 16. maí 2011.
- Fyrir lokafrestinn 16. ágúst 2011, hafði Stofnunin fengið 38 athugasemdir frá stjórnvöldum þjóða, fagfélögum og einkafyrirtækjum.
- Allar athugasemdirnar hafa verið teknar til greina og innlimaðar í viðbrögð við umsögnum (e. Comment Response Document, CRD) nr. 2011-08, sem gefin voru út á vefsíðu Stofnunarinnar þann 17. október 2011<sup>4</sup>. Þessi viðbrögð við umsögnum innihalda lista yfir alla einstaklinga og/eða stofnanir sem veittu athugasemdir sem og svör frá Stofnuninni. Tvö svör bárust vegna CRD. Þessi svör studdu CRD og því var engra breytinga þörf vegna þessa.
- Þetta álit hefur verið samþykkt, í kjölfar ferlisins sem var tilgreint af stjórn Stofnunarinnar<sup>5</sup>, í samræmi við ákvæði 19. og 52. greinar í grunnreglugerðinni.
- Reglan sem lögð er til tekur tillit til þróunar Evrópusambands- og alþjóðalaga (ICAO), og samstillingar við reglur yfirvalda samstarfsaðila Evrópusambandsins eins og þær eru

<sup>1</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar nr. 1702/2003 frá 24. september 2003 sem fyrirskar framkvæmdareglugerðir fyrir lofthæfis- og umhverfisvottanir loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja (OJ L 243, 27.9.2003, bls. 6). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1194/2009 frá 30.11.09 (Stjórnartíðindi Evrópu L 321. 08.12.09, bls. 5)

<sup>2</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) frá 20. febrúar 2008 nr. 216/2008 um almennar reglur á sviði almenningsflugs, stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004/36/EB (Stjórnartíðindi Evrópu L 79, 19.03.08, bls. 1). Reglugerð með síðustu breytingu reglugerðar Evrópuþingsins og leiðtogaráðsins (EB) nr. 1108/2009 frá 21. október 2009 (Stjórnartíðindi Evrópu L 309, 24.11.2009, bls. 51).

<sup>3</sup> Sjá skjalageymslu reglugerðar á <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

<sup>4</sup> Sjá skjalageymslu reglugerðar á <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>5</sup> Ákvörðun stjórnarinnar varðandi ferlið sem Stofnunin skal beita við útgáfu álita, vottunarforskrifta og leiðbeiningarefnis (reglusetningarferli). EASA MB 08-2007, 13.06.07.

tilgreindar í markmiðum greinar 2 í grunnreglugerðinni. Reglan sem lögð er til tekur tillit til núverandi stöðu viðkomandi löggjafar Evrópusambandsins.

## II. Yfirlit yfir þær breytingar sem Stofnunin leggur til

9. Grunnreglugerðin skilgreinir grunnkröfurnar fyrir umhverfisvernd með því að vísa í ICAO viðauka 16. Grein 6(2) tilgreinir að þegar ICAO viðauka 16 hefur verið breytt, má aðlögun fara fram í samræmi við stjórnsýsluferli undir því nákvæma eftirliti sem vísað er til í grein 65(5) í sömu reglugerð, til að samræma eins og við á grunnkröfurnar fyrir umhverfisvernd við viðeigandi ICAO staðla.

### Breyting 10 við ICAO viðauka 16, bindi I

10. Tilgangur 10. breytingar ICAO viðauka 16, I. bindis, er að taka á tæknilegum atriðum sem tilkomin eru vegna notkunar á sannpröfunarkerfum og tengdri leiðsögn er varðar hávaðavottun loftfara. Tillögurnar fela í sér:
  - a. Breytingar á ákvæðum um nothæfi svo að losna megi við óþarfa margbreytileika, endurtekningu og ofauka í textanum og á sama tíma bæta skýrleika og samræmingu á milli kafla;
  - b. Uppfærslu á viðaukanum við tilvísanir í ICAO skjal 9501 – Umhverfistæknihandbók, bindi I – Ferli fyrir hávaðavottun loftfara;
  - c. Nýjan texta í kafla 3 í viðauka 16, bindi I til að skýra viðmiðunarhraða við flugtak í hávaðavottun í tilvikum þar sem flugtakshraði í lofthæfisvottun er ekki tilgreindur;
  - d. Endurbætur á læsileika og skýringu á áður óskýrum eða ófullgerðum leiðbeiningum, þar á meðal útreikningur á áhrifaríkum hávaðamörkum (e. effective perceived noise level, EPNL), á aðlögun hávaðagagna loftfara að viðmiðunarskilyrðum með einfölduðum og samþættum aðferðum, á mælingu og flokkun á hljóðdeyfiingu í andrúmslofti og á ýmsum tæknilegum atriðum og ritstjórnarvillum; og
  - e. Skýringu þess efnis að notast megi við hámarks hávaðamörk sem eiga við um hljóðseinar þotur, sem leiðbeiningu fyrir hljóðfráar flugvélar.
11. Allar tillögur um breytingar í ICAO viðauka 16, bindi I, teljast hlutlausar hvað varðar nákvæmni (þ.e. breytingartillögurnar breyta ekki hávaðamörkunum).

### Breyting 7 við ICAO viðauka 16, bindi II

12. Tilgangur breytingarinnar á SARP í ICAO viðauka 16, bindi II, er að uppfæra ákvæðin er varða nákvæmni útblásturs (þ.e. aukningu á nákvæmni NOx marka) og að taka á tæknilegum atriðum sem tilkomin eru vegna notkunar á sannpröfunarkerfum og tengdri leiðsögn fyrir vottun útblásturs úr hreyflum loftfara. Tillögurnar fela í sér:
  - a. Setningu nýs NOx staðals sem CAEP/8 mælir með í því skyni að draga enn frekar úr gaskennndri losun, sem eykur á nákvæmni NOx marka samanborið við fyrri CAEP/6 staðalinn<sup>6</sup> á milli 5 prósent og 15 prósent fyrir litla hreyfla og um 15 prósent fyrir stóra hreyfla, með gildistímann 1. janúar 2014;
  - b. Uppfærslu á ákvæðinu um framleiðsluviðmiðanir fyrir hreyfla sem ekki uppfylla CAEP/6 NOx staðalinn, sem tekur gildi þann 1. janúar 2013;
  - c. Uppfærslur á textanum þar sem 'mismunur á ferlum' er skipt út fyrir 'jafngild ferli' til að bæta samræmi og samstillingu innan viðauka 16, bindis II og innan ICAO

<sup>6</sup> Mælt var með CAEP/6 staðlinum á CAEP/6 fundinum í febrúar 2004.

skjals 9501 – Umhverfistæknihandbók, bindi II – Ferli fyrir útblástursvottun hreyfla loftfara; og

- d. Endurbætur á læsileika með því að færa sumar málsgreinar á meiri viðeigandi staði og leiðréttingu á prent- og ritstjórnarvillum.

#### NOx framleiðsluviðmiðunarkrafan og undanþágufjerlið

13. Breyting 7 á viðauka 16, bindi II felur í sér NOx framleiðsluviðmiðunarkröfu sem lýsir því yfir að þeir hreyflar sem framleiddir eru þann 1. janúar 2013 eða síðar skuli uppfylla NOx nákvæmnistigið sem samþykkt var á CAEP/6. CAEP/6 NOx framleiðsluviðmiðunarkrafan veitir vissu fyrir því að engir hreyflar sem ekki uppfylla kröfuna verði lengur framleiddir eftir þessa dagsetningu. Hins vegar innleiðir viðauki 16, bindi II, möguleikann á undanþágum frá þessari kröfu sem leyfir tímaaðlögun til að dregið sé úr neikvæðum efnahagslegum áhrifum. Undanþágufjerlinu er lýst í ICAO skjali 9501 – Umhverfistæknihandbók, bindi II – Ferli fyrir útblástursvottun hreyfla loftfara.
14. Hvað varðar núverandi reglusetningu, þarfnadist textinn sem lýtur að undanþágufjerlinu úr Umhverfistæknihandbókinni, bindi II, nokkurra breytinga svo að uppfylla mætti þarfir reglakerfis Stofnunarinnar. Ennfremur var nauðsynlegt að gera nokkur lykilatriði bindandi (t.d. þann tímaramma innan hvers heimilt er að veita undanþágur og takmarkanir á fjölda undanþága) til að tryggja að tilgangi þessarar framleiðsluviðmiðunarkröfu sé viðhaldið. Af þessari ástæðu ákvað Stofnunin að innleiða undanþágufjerlið á stigi reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar til breytinga á reglugerðum (EB) nr. 216/2008 og (EB) nr. 1702/2003.
15. Þar af leiðandi leggur textinn fyrir álit, er lýtur að framleiðsluviðmiðunarkröfunni og undanþágufjerlinu, til eftirfarandi:
- a. Málsgrein 2 í grein 3 í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar til breytinga á reglugerðum (EB) nr. 216/2008 og (EB) nr. 1702/2003 innleiðir fjögurra ára aðlögunartímabil eftir þá dagsetningu sem framleiddur hreyfill verður að uppfylla CAEP/6 NOx framleiðsluviðmiðunarkröfuna (sem er 1. janúar 2013). Aðildarríkjum er heimilt að veita undanþágur innan þessa aðlögunartímabils (1. janúar 2013 til 31. desember 2016). Fjöldi undanþága er takmarkaður þegar um er að ræða nýja hreyfla sem settir eru upp á nýjum loftförum. Koma verður á fót skrá sem inniheldur gögnin sem tengjast þessum undanþágum og henni skal viðhaldið af Stofnuninni.
- b. Ákvæðin fyrir NOx framleiðsluviðmiðunarkröfuna krefjast breytinga á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003, þ.e. ákvæðunum í hluta A í lið-21 (21A.4 (a), 21A.130 (b) og 21A.165(c)).

### **III. Yfirlit yfir mat á áhrifum reglugerðar**

16. Breyting 10 á ICAO viðauka 16, bindi I, og breyting 7 á ICAO viðauka 16, bindi II, eins og útskýrt er hér að ofan, loka fyrir glufur og stuðla að því að allir umsækjendur hljóti sömu meðferð. Þar sem sumar þessara breytinga hafa áhrif á framsetningu krafanna sjálfra, er þörf á því að fella þessar úrbætur á ICAO viðauka 16 inn í lög ESB.
17. Umfang þeirra krafna sem á að breyta takmarkast hins vegar ekki við grein 6 í grunnreglugerðinni. Eins og lýst er að ofan, krefst NOx framleiðsluviðmiðunarkrafan og undanþágufjerlið breytinga á lið 21 í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003.
18. Aðalatriðið í þessu tilliti er setning nýs NOx staðals og uppfærsla ákvæðis um framleiðsluviðmiðanir fyrir hreyfla samkvæmt CAEP/6 NOx staðlinum. Þrátt fyrir að ekki sé mögulegt að framkvæma mælanlegt mat á því magni viðskipta og fjölda einstaklinga sem verða fyrir áhrifum, má ætla að breytingarnar á grunnreglugerðinni og á reglugerð

framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003 (lið-21) leiði ekki til meiriháttar breytinga á núverandi aðstæðum.

19. Þrjár valmöguleikar eru tilgreindir:

- a. Valmöguleiki 1: Gera ekkert.
- b. Valmöguleiki 2: Að útfæra aðrar kröfur sem myndu veita jafngilda vernd umhverfisins.
- c. Valmöguleiki 3: Að lögleiða breytingarnar óbreyttar eins og samþykkt er í ICAO

### Öryggi

20. Ekki er vænst neinna öryggisáhrifa á neinn valmöguleikanna vegna þessara ráðstafana.

### Efnahagsleg

21. Vænta má efnahagslegra áhrifa fyrir iðnaðinn frá öllum valmöguleikum. Hvað varðar valmöguleika 1 og 2 má segja að öll frávik frá þeim ráðstöfunum sem ICAO setur myndu auka hættuna á því að evrópskar vörur yrðu ekki samþykktar í öðrum heimshlutum, með öllum þeim kostnaði sem af því myndi hljóta. Hvað varðar valmöguleika 3, mun setning nýs NOx staðals og uppfærsla ákvæðis um framleiðsluviðmiðun fyrir hreyfla sem ekki uppfylla CAEP/6 staðalinn, leiða til aukins kostnaðar fyrir framleiðendur og flugfélög. Á hinn bóginn og þegar hann er borinn saman við valmöguleika 1 og 2 (sem víkja báðir frá þeim ráðstöfunum sem ICAO setur), er þess vænst að sú minnkun á stjórnsýslulegri byrði iðnaðarins sem valmöguleiki 3 hefur í för með sér (að taka upp ráðstafanir ICAO óbreyttar) hafi jákvæð efnahagsleg áhrif.

### Umhverfisleg

22. Valmöguleiki 1 ('gera ekkert' valmöguleikinn) myndi hafa neikvæð áhrif á umhverfið, á meðan valmöguleikar 2 og 3 myndu væntanlega hafa jákvæð áhrif á umhverfið. Hvað varðar valmöguleika 3, á þetta einkum við um setningu nýs NOx staðals og uppfærslu ákvæðis um framleiðsluviðmiðanir fyrir hreyfla samkvæmt CAEP/6 NOx staðlinum. Hins vegar er einnig talið að aðrar breytingar sem útfærðar eru í ICAO viðauka 16, bindum I og II, myndu hafa jákvæð áhrif á umhverfið. Þessar breytingar taka af öll tvímæli og ósamræmi, gefa skýringu, veita uppfærslu þannig að viðhöfð sé nýjasta tækni og innleiða tæknilega öruggar og vel skilgreindar lýsingar.

### Félagsleg

23. Ekki er búist við neinum félagslegum áhrifum af valkostunum öðrum en óbeinum áhrifum við mildun neikvæðra áhrifa flugmála á umhverfið

### Samstilling við alþjóðleg lög

24. Reglan sem lögð hefur verið til tekur tillit til þróunar alþjóðlegra laga (ICAO). Reglan sem lögð er til og byggist á valmöguleika 3:

- a. jafngildir ICAO stöðlunum og viðurkenndu verklagi;
- b. innihald FAA og TCCA reglna er enn ekki öruggt, en þó gæti einhver mismunur verið fyrir hendi hvað varðar útfærslu NOx framleiðsluviðmiðunarkröfunnar; Stofnunin telur að það sé enn ESB í hag að lögleiða breytingarnar eins og fallist er á í ICAO.

Köln, dd mánuður ÁÁÁÁ

P. GOUDOU  
Framkvæmdastjóri