



ADVIES NR. 06/2011

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

van 2 december 2011

betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

EN

betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

'Tenuitvoerlegging CAEP/8'

SAMENVATTING

In artikel 6 van Verordening (EG) nr. 216/2008 (de 'basisverordening') worden de essentiële milieubeschermingseisen gedefinieerd onder verwijzing naar bijlage 16 van het Verdrag van Chicago.

Dit advies van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart behelst de aanbeveling aan de Commissie om Verordening (EG) nr. 1702/2003 en Verordening (EG) nr. 216/2008 te wijzigen.

Doel van deze wijzigingen is het ten uitvoer leggen van de wijzigingen van bijlage 16, volume I en volume II, die zijn aanbevolen door het 8e Comité milieubescherming in de luchtvaart (CAEP, *Committee on Aviation Environmental Protection*) en die de ICAO-raad op 4 maart 2011 heeft aangenomen.

Met wijziging 10 van ICAO-bijlage 16, volume I, wordt beoogd technische vraagstukken op te lossen die voortvloeien uit de toepassing van demonstratieactiviteiten en bijbehorende richtsnoeren voor de geluidscertificering van vliegtuigen. Alle wijzigingsvoorstellen worden als neutraal ten aanzien van de grenswaarden beschouwd (d.w.z. geen verandering in de maximale geluidsniveaus).

Met wijziging 7 van ICAO-bijlage 16, volume II, wordt beoogd de bepalingen aangaande de emissiegrenswaarden te actualiseren (d.w.z. verlaging van de grenswaarden voor NO_x-uitstoot) en technische vraagstukken op te lossen die voortvloeien uit de toepassing van demonstratieactiviteiten en bijbehorende richtsnoeren voor de emissiecertificering van vliegtuigmotoren. De wijzigingen omvatten onder meer een aanpassing van de bepaling betreffende emissieplafonds voor motoren die niet voldoen aan de CAEP/6-norm voor de uitstoot van NO_x. De bijgewerkte bepaling zal per 1 januari 2013 van kracht worden en gepaard gaan met een vrijstellingsprocedure.

Het belangrijkste punt is de aanneming van een nieuwe NO_x-norm en de aanpassing van de bepaling betreffende de emissieplafonds voor motoren overeenkomstig de CAEP/6-norm voor de uitstoot van NO_x. Hoewel het niet mogelijk is een kwantitatieve beoordeling te geven van de omvang van de handel en het aantal personen waarop de wijzigingen van de basisverordening en van Verordening (EG) nr. 1702/2003 (deel 21) van invloed zullen zijn, kan ervan worden uitgegaan dat deze wijzigingen de huidige situatie niet ingrijpend zullen veranderen.

I. Procedure, reikwijdte en raadpleging

1. Dit advies van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna te noemen 'het Agentschap') behelst een aanbeveling aan de Commissie tot wijziging van de paragrafen 21A.4(a), 21A.130(b) en 21A.165(c) van sectie A van Verordening (EG) nr. 1702/2003¹ (hierna te noemen 'deel 21') en artikel 6, lid 1 van Verordening (EG) nr. 216/2008² (hierna te noemen 'de basisverordening').
2. Dit advies is het resultaat van de volgende regelgevingstaak:

Regelgevings- taak	Titel	Opdracht- beschrijving	NPA (nr. en datum)	CRD nr. (nr. en datum)
RMT.BR.008	Tenuitvoerlegging wijzigingen CAEP/8	08/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

3. De reikwijdte van regelgevingstaak RMT.BR.008 is beschreven in de opdrachtbeschrijving. Op grond daarvan heeft het Agentschap de kennisgeving van voorgestelde wijziging NPA 2011-08 opgesteld (NPA: *Notice of Proposed Amendment*).
4. NPA 2011-08³ met het ontwerpadvies voor een verordening van de Commissie tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 216/2008 en (EG) nr. 1702/2003 of deel 21 is op 16 mei 2011 gepubliceerd op de website van het Agentschap.
5. Op de sluitingsdatum van 16 augustus 2011 had het Agentschap 38 reacties ontvangen van nationale overheden, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
6. Alle commentaren werden bevestigd en opgenomen in een Comment Response Document (CRD). Dit CRD 2011-08 is op 17 oktober 2011 op de website van het Agentschap gepubliceerd⁴. Het CRD bevat een lijst van alle personen en/of organisaties die opmerkingen hebben ingediend, alsmede de antwoorden van het Agentschap. Naar aanleiding van het CRD zijn twee reacties ontvangen. Deze ondersteunden het CRD, zodat er geen wijzigingen nodig waren.
7. Dit advies is vastgesteld volgens de door de raad van bestuur van het Agentschap aangegeven procedure⁵, in overeenstemming met de bepalingen van artikelen 19 en 52 van de basisverordening.

¹ Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1194/2009 van de Commissie van 30 november 2009 (PB L 321 van 8.12.2009, blz. 5).

² Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 (PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51).

³ Zie regelgevingsarchieven op <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

⁴ Zie regelgevingsarchieven op <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Besluit van de raad van bestuur betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren ("regelgevingsprocedure"). EASA MB 08-2007 van 13.6.2007.

8. In dit voorschriftvoorstel wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van het Europese en internationale recht (ICAO), en met de overeenstemming met de voorschriften van autoriteiten van de belangrijkste partners van de Europese Unie, zoals beschreven in de doelstellingen van artikel 2 van de basisverordening. Ook de huidige status van de relevante wetgeving van de Europese Unie is erin verdisconteerd.

II. Overzicht van de door het Agentschap voorgestelde wijzigingen

9. In de basisverordening worden de essentiële milieubeschermingseisen gedefinieerd onder verwijzing naar ICAO-bijlage 16. Artikel 6, lid 2, bepaalt dat wanneer ICAO-bijlage 16 gewijzigd is, de aanpassing kan worden uitgevoerd overeenkomstig de in artikel 65, lid 5, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing, om de essentiële milieubeschermingseisen waar nodig in overeenstemming te brengen met de desbetreffende ICAO-normen.

Wijziging 10 van ICAO-bijlage 16, volume I

10. Met wijziging 10 van ICAO-bijlage 16, volume I wordt beoogd technische vraagstukken op te lossen die voortvloeien uit de toepassing van demonstratieactiviteiten en bijbehorende richtsnoeren voor de geluidscertificering van vliegtuigen. De voorstellen omvatten onder meer:
- wijzigingen van de bepalingen inzake toepasbaarheid om onnodige complexiteit, herhalingen en overbodige elementen in de tekst te verwijderen en tegelijkertijd de duidelijkheid te verbeteren en de verschillende hoofdstukken met elkaar in overeenstemming te brengen;
 - een aanpassing in de bijlage bij verwijzingen naar ICAO-document 9501, "Environmental Technical Manual, volume I — procedures for the noise certification of aircraft";
 - nieuwe tekst in hoofdstuk 3 van bijlage 16, volume I, ter verduidelijking van de referentiewaarden voor de opstijgsnelheid in het kader van geluidscertificatie voor gevallen waarin de opstijgsnelheid niet op het luchtwaardigheidscertificaat wordt gespecificeerd;
 - verbeteringen met het oog op de leesbaarheid en verduidelijking van voorheen vage of onvolledige richtsnoeren, waaronder die voor het berekenen van de effectief waargenomen geluidsterkte (EPNL, 'effective perceived noise level'), het aanpassen van de geluidsgegevens van vliegtuigen aan referentieomstandigheden met gebruikmaking van de vereenvoudigde en geïntegreerde methoden, het meten en karakteriseren van atmosferische geluiddemping, en diverse technische punten en redactionele fouten; en
 - Een verduidelijking dat de maximale geluidsniveaus voor subsonische straalvliegtuigen als richtsnoer kunnen worden gebruikt voor supersonische vliegtuigen.
11. Alle wijzigingsvoorstellen voor ICAO-bijlage 16, volume I, worden als neutraal ten aanzien van de grenswaarden beschouwd (d.w.z. de wijzigingsvoorstellen brengen geen verandering in de maximale geluidsniveaus).

Wijziging 7 van ICAO-bijlage 16, volume II

12. De wijziging van de normen en aanbevolen handelwijzen (SARP's, standards and recommended practices) in ICAO-bijlage 16, volume II heeft tot doel de bepalingen aangaande de emissiegrenswaarden te actualiseren (d.w.z. verlaging van de grenswaarden voor NOx-uitstoot) en technische vraagstukken op te lossen die

voortvloeien uit de toepassing van demonstratieactiviteiten en bijbehorende richtsnoeren voor de emissiecertificering van vliegtuigen. De voorstellen omvatten onder meer:

- a. de aanneming van een nieuwe NOx-norm die is aanbevolen door CAEP/8 om de gasemissies verder terug te dringen, en die in vergelijking tot de huidige CAEP/6-norm⁶ de grenswaarden voor NOx-uitstoot met 5 tot 15 procent verlaagt voor kleine motoren en met 15 procent voor grote motoren, met ingang van 1 januari 2014;
- b. een aanpassing van de bepaling betreffende emissieplafonds voor motoren die niet voldoen aan de CAEP/6-norm voor de uitstoot van NOx, met ingang van 1 januari 2013;
- c. vervanging van 'variations in procedures' door 'equivalent procedures' met het oog op een grotere consistentie en overeenstemming binnen bijlage 16, volume II, en binnen ICAO-document 9501, "Environmental Technical Manual, volume II — procedures for the emissions certification of aircraft engines"; en
- d. verbetering van de leesbaarheid door bepaalde paragrafen te verplaatsen en een aantal typografische en redactionele fouten te corrigeren.

Het voorschrift voor NOx-emissieplafonds en de vrijstellingsprocedure

13. Wijziging 7 van bijlage 16, volume II, bevat een voorschrift voor NOx-emissieplafonds waarin bepaald wordt dat voor motoren die op of na 1 januari 2013 worden geproduceerd de NOx-grenswaarde geldt die is aangenomen onder CAEP/6. Dit voorschrift biedt de zekerheid dat na die datum geen motoren meer zullen worden geproduceerd die niet voldoen aan de NOx-emissieplafonds van CAEP/6. In bijlage 16, volume II, wordt echter ook de mogelijkheid geïntroduceerd een vrijstelling van dit voorschrift te verkrijgen, waarbij ruimte wordt gelaten voor aangepaste termijnen om negatieve economische gevolgen te beperken. De vrijstellingsprocedure wordt beschreven in ICAO-document 9501, "Environmental Technical Manual, volume II – procedures for the emissions certification of aircraft engines".
14. Met betrekking tot de onderhavige regelgevingsactiviteit vergde de tekst over de vrijstellingsprocedure uit "Environmental Technical Manual, volume II" enige aanpassing om te voldoen aan de eisen van het regelgevingssysteem van het Agentschap. Bovendien was het noodzakelijk bepaalde essentiële elementen bindend te maken (bijvoorbeeld het tijdsbestek waarbinnen vrijstellingen kunnen worden verleend en de beperking van het aantal vrijstellingen) om te waarborgen dat het doel van de emissiegrenswaarde behouden blijft. Daarom besloot het Agentschap de vrijstellingsprocedure te introduceren via de Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 en Verordening (EG) nr. 1702/2003.
15. In het advies wordt in verband met het voorschrift voor emissieplafonds en de vrijstellingsprocedure dan ook het volgende voorgesteld:
 - a. Artikel 3, lid 2 van de Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 en Verordening (EG) nr. 1702/2003 voorziet in een overgangperiode van vier jaar vanaf de datum waarop de geproduceerde motor moet voldoen aan het CAEP/6-voorschrift inzake NOx-emissieplafonds (d.w.z. 1 januari 2013). Tijdens deze overgangperiode (1 januari 2013 tot en met 31 december 2016) mogen de lidstaten vrijstellingen verlenen. Het aantal vrijstellingen is beperkt wanneer het nieuwe motoren betreft die in nieuwe luchtvaartuigen worden geïnstalleerd. Het Agentschap moet een register met de gegevens over deze vrijstellingen opzetten en bijhouden.

⁶ De CAEP/6-norm werd aanbevolen tijdens de CAEP/6-vergadering in februari 2004.

- b. De bepalingen aangaande de NOx-emissieplafonds vergen wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie, meer in het bijzonder de bepalingen in sectie A van deel 21 (21A.4 (a), 21A.130 (b) en 21A.165 (c)).

III. Samenvatting van de beoordeling van de gevolgen van de regelgeving

16. Zoals hiervoor uitgelegd, hebben wijziging 10 van ICAO-bijlage 16, volume I en wijziging 7 van ICAO-bijlage 16, volume II tot doel maken in de regelgeving te dichten en een gelijke behandeling van alle aanvragers tot stand te helpen brengen. Aangezien een aantal van deze veranderingen gevolgen hebben voor de bewoording van de voorschriften zelf, is het nodig deze verbeteringen van ICAO-bijlage 16 op te nemen in de regelgeving van de Europese Unie.
17. De werkingssfeer van de te veranderen voorschriften is echter niet beperkt tot artikel 6 van de basisverordening. Zoals eerder aangegeven, vereisen de bepalingen aangaande het voorschrift voor NOx-emissieplafonds en de vrijstellingsprocedure dat deel 21 van Verordening (EG) nr. 1702/2003 wordt gewijzigd.
18. Het belangrijkste punt in dit verband is de aanneming van een nieuwe NOx-norm en de aanpassing van de bepaling betreffende de emissieplafonds voor motoren overeenkomstig de CAEP/6-norm voor de uitstoot van NOx. Hoewel het niet mogelijk is een kwantitatieve beoordeling te geven van de omvang van de handel en het aantal personen waarop de wijzigingen van de basisverordening en van Verordening (EG) nr. 1702/2003 (deel 21) van invloed zullen zijn, kan ervan worden uitgegaan dat deze wijzigingen de huidige situatie niet ingrijpend zullen veranderen.
19. Er worden drie opties genoemd:
 - a. Optie 1: niets doen.
 - b. Optie 2: alternatieve voorschriften ten uitvoer leggen die een gelijkwaardig niveau van milieubescherming bieden.
 - c. Optie 3: de wijzigingen zoals ze binnen de ICAO zijn overeengekomen, ongewijzigd overnemen.

Veiligheid

20. Deze maatregelen hebben naar verwachting voor geen van de genoemde opties veiligheidsgevolgen.

Economie

21. Alle opties hebben naar verwachting economische gevolgen voor de sector. Wat de opties 1 en 2 betreft, kan worden gesteld dat elke afwijking van de maatregelen die door de ICAO zijn aangenomen, het risico zou verhogen dat Europese producten in verschillende delen van de wereld niet aanvaardbaar zijn, met alle bijkomende kosten van dien. Wat optie 3 betreft: de aanneming van een nieuwe NOx-norm en de aanpassing van de bepaling betreffende de emissieplafonds voor motoren die niet voldoen aan de CAEP/6-norm voor NOx-uitstoot zullen extra kosten tot gevolg hebben voor fabrikanten en luchtvaartmaatschappijen. Aan de andere kant zal de vermindering van de administratieve lasten voor de sector die optie 3 (ICAO-maatregelen ongewijzigd overnemen) met zich meebrengt, in vergelijking met de opties 1 en 2 (die beide afwijken van de door de ICAO aangenomen maatregelen) naar verwachting een positief economisch effect hebben.

Milieu

22. Optie 1 ('Niets doen') zou negatieve gevolgen opleveren voor het milieu, terwijl de opties 2 en 3 naar verwachting een positief milieueffect zullen hebben. Bij optie 3 geldt dit in het bijzonder voor de aanneming van een nieuwe NOx-norm en de aanpassing van de bepaling betreffende de emissieplafonds voor motoren in overeenstemming met de CAEP/6-norm voor de uitstoot van NOx. Verondersteld wordt echter ook dat andere wijzigingen in ICAO-bijlage 16, volume I en volume II eveneens gunstig zullen zijn voor het milieu. Deze wijzigingen verhelpen dubbelzinnigheden en inconsistenties, verschaffen opheldering, zorgen voor aanpassing aan de laatste technische ontwikkelingen en introduceren technisch correcte en duidelijk omschreven specificaties.

Sociaal

23. Naar verwachting zullen de opties geen ander sociaal effect hebben dan het indirecte effect van minder negatieve invloed van de luchtvaart op het milieu.

Harmonisatie met het internationale recht

24. In het voorgestelde voorschrift wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van het internationale recht (ICAO). Over het voorgestelde voorschrift op basis van optie 3 kan het volgende gezegd worden:

- a. het is gelijkwaardig aan de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO;
- b. het is nog niet zeker wat de voorschriften van de FAA en TCCA zullen inhouden, maar mogelijk zullen er enige verschillen zijn ten aanzien van de uitvoering van het voorschrift voor NOx-emissieplafonds; het Agentschap is van mening dat het desalniettemin in het belang van de EU is de wijzigingen zoals die zijn overeengekomen binnen de ICAO over te nemen.

Keulen, dd maand jjjj

P. GOUDOU
directeur