



**UTTALELSE NR. 06/2011**

**FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ**

**av 2. desember 2011**

**om en kommisjonsforordning om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF**

**OG**

**om en kommisjonsforordning om endring av forordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner**

**«CAEP/8 Implementering»**

## SAMMENDRAG

I artikkel 6 i forordning (EF) nr. 216/2008 («grunnforordningen») defineres de grunnleggende miljøvernkravene med henvisning til ICAO Annex 16.

Denne uttalelse inneholder Det europeiske flysikkerhetsbyrås forslag til Kommisjonen om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 og forordning (EF) nr. 216/2008.

Formålet med disse endringene er å implementere de endringer av Annex 16 Vol. I og Vol. II som ble anbefalt av ICAOs miljøkomité på dens 8. møte og vedtatt av ICAOs råd 4. mars 2011.

Formålet med Amendment 10 av ICAO Annex 16 Volume I er å avklare tekniske problemstillinger knyttet til anvendelsen av demonstrasjonsprogrammer og tilhørende retningslinjer for støysertifisering av luftfartøyer. Alle endringsforslag anses som støynøytrale (dvs. medfører ingen endring av støygrense).

Formålet med Amendment 7 av ICAO Annex 16 Volume II er å oppdatere bestemmelsene om utslippskrav (dvs. skjerpe kravene med hensyn til utslipp av NO<sub>x</sub>) og avklare tekniske problemstillinger knyttet til anvendelsen av demonstrasjonsprogrammer og tilhørende retningslinjer for støysertifisering av flymotorer. Endringene omfatter også en oppdatering av bestemmelsen om produksjonsstopp for motorer som ikke oppfyller NO<sub>x</sub>-standarden vedtatt av CAEP/6, med virkning fra 1. januar 2013, samt en unntaksprosedyre.

Det viktigste her er vedtakelsen av en ny NO<sub>x</sub>-standard og oppdatering av bestemmelsen om produksjonsstopp for motorer i henhold til NO<sub>x</sub>-standarden vedtatt av CAEP/6. Selv om det ikke er mulig å tallfeste hvor stor denne industrien er og hvor mange personer som berøres, kan det antas at endringene av grunnforordningen og kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 (Part-21) ikke vil medføre større forandringer i forhold til dagens situasjon.

## I. Prosess, virkeområde og samråd

1. Med denne uttalelse foreslår Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt «Byrået») at Kommisjonen endrer 21A.4 bokstav a), 21A.130 bokstav b) og 21A.165 bokstav c) i avsnitt A i kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003<sup>1</sup> (heretter kalt «Part-21») og artikkel 6 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008<sup>2</sup> (heretter kalt «grunnforordningen»).
2. Denne uttalelse er resultatet av følgende regelverksforberedende oppdrag («Rulemaking Task»):

| <b>Regelverks-<br/>forb. oppdr.<br/>nr.</b> | <b>Tittel</b>                              | <b>Mandat</b> | <b>NPA<br/>(nr. og<br/>dato)</b> | <b>CRD nr.<br/>(nr. og dato)</b> |
|---|--|---------------|----------------------------------|----------------------------------|
| RMT.BR.008                                  | Implementering av endringer<br>iht. CAEP/8 | 08.07.2010    | 2011-08<br>(16.05.11)            | 2011-08<br>(17.10.2011)          |

3. Omfanget av regelverksarbeidet var skissert i mandat (ToR) RMT.BR.008. På grunnlag av dette mandatet utarbeidet Byrået kunngjøring om forslag til endring (NPA) 2011-08.
4. NPA 2011/-08<sup>3</sup>, som inneholdt utkastet til uttalelse om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 216/2008 og (EF) nr. 1702/2003, eller Part-21, ble offentliggjort på Byråets nettsted 16. mai 2011.
5. Ved høringsfristens utløp 16. august 2011 hadde Byrået mottatt 38 høringsuttalelser fra nasjonale luftfartsmyndigheter, bransjeorganisasjoner og private selskaper.
6. Alle innkomne kommentarer er bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument, Comment Response Document (CRD) 2011-08, som ble lagt ut på Byråets nettsted 17. oktober 2011<sup>4</sup>. CRD inneholder en oversikt over personer og/eller organisasjoner som har sendt inn kommentarer, samt Byråets svar. Det innkom bare to reaksjoner på CRD. Disse var til støtte for CRD, så de medførte ingen endringer i utkastet.
7. Denne uttalelse er avgitt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Byråets styre<sup>5</sup>, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 og 52 i grunnforordningen.
8. Forslaget til regelverk tar hensyn til utviklingen i Den europeiske union og i internasjonalt regelverk (ICAO) og til målet om harmonisering med regelverk vedtatt av myndighetene i Den europeiske unions viktigste partnere i samsvar med artikkel 2 i grunnforordningen. Forslaget til regelverk tar også hensyn til gjeldende status for Den europeiske unions regelverk.

<sup>1</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6). Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 1194/2009 av 30. november 2009 (EUT L 321 av 8.12.2009, s. 5).

<sup>2</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1). Forordningen sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 (EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51).

<sup>3</sup> Se Arkiv over regelverksarbeid på <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

<sup>4</sup> Se Arkiv over regelverksarbeid på <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>5</sup> Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved avgivelse av uttalelser og utstedelse av sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriale («regelverksprosedyre»). EASA MB 08-2007 av 13.6.2007.

## II. Oversikt over endringene foreslått av Byrået

9. Grunnforordningen fastsetter de grunnleggende kravene til miljøvern ved henvisning til ICAO Annex 16. Artikkel 6 nr. 2 fastsetter at der ICAO Annex 16 er blitt endret, kan tilpasning skje i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll fastsatt i artikkel 65 nr. 5 i samme forordning, slik at de grunnleggende kravene til miljøvern er i samsvar med relevante ICAO-standarder.

### Endringsutgave 10 av ICAO Annex 16 Volume I

10. Formålet med Amendment 10 av ICAO Annex 16 Volume I er å avklare tekniske problemstillinger knyttet til anvendelsen av demonstrasjonsprogrammer og tilhørende retningslinjer for støysertifisering av luftfartøyer. Forslagene omfatter:
- endring av bestemmelsene om anvendelsesområde for å fjerne unødvendig kompleksitet, repetisjoner og redundans i teksten samtidig som den gjøres klarere og harmoniseringen mellom de ulike kapitlene blir bedre,
  - en oppdatering i annekset av henvisningene til ICAO Doc 9501 — Environmental Technical Manual, Volume I — Procedures for the Noise Certification of Aircraft,
  - ny tekst i kapittel 3 i Annex 16 Volume I for å klargjøre referansehastighet ved avgang med sikte på støysertifisering («noise certification take-off reference speed») for tilfeller der avgangshastighet for luftdyktighetsertifisering ikke er spesifisert,
  - forbedring av lesbarhet og oppklaring av tidligere vage eller ufullstendige veiledninger, herunder om beregning av oppfattet støynivå («effective perceived noise level» – EPNL), korrigerings av flystøydata til referanseforhold ved bruk av forenklete og integrerte metoder, måling og karakterisering av atmosfærisk lydemping, samt diverse tekniske problemstillinger og redaksjonelle feil, samt
  - klargjøring av at maksimalt støynivå for subsoniske jetfly også kan brukes som veiledende for supersoniske fly.
11. Alle forslag til endringer i ICAO Annex 16 Volume I anses som støynøytrale (dvs. endringsforslagene medfører ingen endring av støygrenser).

### Endringsutgave 7 av ICAO Annex 16 Volume II

12. Formålet med endringen av SARPs i ICAO Annex 16 Volume II er å oppdatere bestemmelsene om utslippskrav (dvs. skjerpene kravene med hensyn til utslipp av NOx) og avklare tekniske problemstillinger knyttet til anvendelsen av demonstrasjonsprogrammer og tilhørende retningslinjer for støysertifisering av flymotorer. Forslagene omfatter:
- vedtakelse av en ny NOx-standard i henhold til anbefalingene fra CAEP/8 for å redusere gassutslippene ytterligere, noe som medfører at NOx-grensene skjerpes i forhold til dagens CAEP/6-standard<sup>6</sup> med mellom 5 og 15 prosent for små motorer og med 15 prosent for store motorer, med virkning fra 1. januar 2014,
  - oppdatering av bestemmelsen om produksjonsstopp for motorer som ikke oppfyller NOx-standardene vedtatt av CAEP/6, med virkning fra 1. januar 2013,
  - oppdatering av teksten slik at «endringer i prosedyrer» («variations in procedures») erstattes med «tilsvarende prosedyrer» («equivalent procedures») for å gjøre teksten mer konsekvent innenfor Annex 16 Volume II og mer samkjørt med

---

<sup>6</sup> CAEP/6-standardene ble anbefalt av CAEP på dens 6. møte i februar 2004.

ICAO Doc 9501 — Environmental Technical Manual, Volume II — Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines, samt

- d. forbedring av lesbarheten ved å flytte enkelte avsnitt til steder de passer bedre, og ved å rette en del skrivefeil og redaksjonelle feil.

#### Kravet om NOx-relatert produksjonsstopp og unntaksprosedyren

13. Endringsutgave 7 av Annex 16 Volume II inneholder et krav om NOx-relatert produksjonsstopp som fastsetter at motorer produsert på eller etter den 1. januar 2013, må oppfylle kravet om reduserte NOx-utslipp vedtatt av CAEP/6. Kravet fra CAEP/6 om NOx-relatert produksjonsstopp gir sikkerhet for at motorer som ikke overholder kravene, ikke vil bli produsert etter denne dato. Imidlertid gir Annex 16 Volume II mulighet for å dispensere fra dette kravet slik at industrien får tid til å tilpasse seg så de negative økonomiske konsekvensene blir minst mulig. Unntaksprosedyren er beskrevet i ICAO Doc 9501 – Environmental Technical Manual, Volume II – Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines.
14. For dette regelverksforberedende arbeidet måtte det gjøres visse tilpasninger i teksten vedrørende prosedyren for unntak fra Environmental Technical Manual, Volume II for at den skulle passe inn i Byråets regelverkssystem. Det var dessuten nødvendig å gjøre enkelte sentrale punkter bindende (f.eks. unntaksfristen, og begrensningen av antallet unntak) for å sikre at formålet med kravet om produksjonsstopp opprettholdes. Dette var bakgrunnen for at Byrådet bestemte seg for å innføre unntaksprosedyren i kommisjonsforordningen om endring av forordning (EF) nr. 216/2008 og (EF) nr. 1702/2003.
15. Med hensyn til kravet om produksjonsstopp og unntaksprosedyren framstår teksten til uttalelsen derfor som følger:
  - a. Artikkel 3 nr. 2 i kommisjonsforordning om endring av forordning (EF) nr. 216/2008 og (EF) nr. 1702/2003 innfører en overgangsperiode på fire år fra den dato da den produserte motor må være i samsvar med kravet om NOx-relatert produksjonsstopp vedtatt av CAEP/6 (som er 1. januar 2013). I løpet av denne overgangsperioden (1. januar 2013 til 31. desember 2016) kan medlemsstatene gi unntak. Det kan bare gis et begrenset antall unntak for nye motorer installert på nye luftfartøyer. Byrådet skal opprette og vedlikeholde et register som inneholder nærmere opplysninger om unntakene.
  - b. Bestemmelsene om NOx-relatert produksjonsstopp innebærer at kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 må endres, nærmere bestemt bestemmelsene i avsnitt A i Part-21 (21A.4 bokstav a), 21A.130 bokstav b) og 21A.165 bokstav c)).

### **III. Sammendrag av analysen av konsekvensene for regelverket (RIA)**

16. Som forklart i det ovenstående, dekker endringsutgave 10 av ICAO Annex 16 Volume I og endringsutgave 7 av ICAO Annex 16 Volume II disse hullene og bidrar til å sikre likebehandling av alle søkere. I og med at en del av disse endringene berører selve ordlyden i kravene, er det nødvendig å innarbeide forbedringene fra ICAO Annex 16 i unionsretten.
17. Virkeområdet for kravene endringene gjelder, er imidlertid ikke begrenset til artikkel 6 i grunnforordningen. Som beskrevet over, innebærer kravet om NOx-relatert produksjonsstopp og unntaksprosedyren endringer i Part 21 i kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003.
18. Det viktigste her er vedtakelsen av en ny NOx-standard og oppdatering av bestemmelsen om produksjonsstopp for motorer i henhold til NOx-standardens vedtatt av CAEP/6. Selv

om det ikke er mulig å tallfeste hvor stor denne industrien er og hvor mange personer som berøres, kan det antas at endringene i grunnforordningen og kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 (Part 21) ikke vil medføre store forandringer i forhold til dagens situasjon.

19. Tre alternativer skisseres:
- Alternativ 1: Gjøre ingenting.
  - Alternativ 2: Gjennomføre alternative krav som vil sikre samme miljøvernnivå.
  - Alternativ 3: Vedta endringene i samsvar med det som er avtalt i ICAO.

#### Sikkerhet

20. Uansett alternativ forventes det ingen sikkerhetsmessige konsekvenser av disse tiltakene.

#### Økonomi

21. Alle alternativer må forventes å få økonomiske konsekvenser for industrien. Når det gjelder alternativ 1 og 2, kan det slås fast at ethvert avvik fra tiltakene vedtatt av ICAO vil øke risikoen for at europeiske produkter ikke kan aksepteres i andre deler av verden, med de kostnader dette vil medføre. Når det gjelder alternativ 3, vil vedtakelsen av en ny NOx-standard og innføring av bestemmelsen om produksjonsstopp for motorer som ikke oppfyller NOx-standarden fastsatt av CAEP/6, gi merkostnader for produsenter og luftfartsselskaper. På den annen side, og sammenlignet med alternativ 1 og 2 (som begge avviker fra tiltakene vedtatt av ICAO), forventes den reduserte administrative byrden for industrien som alternativ 3 vil kunne gi (vedta ICAOs tiltak uten endringer), å få positive økonomiske konsekvenser.

#### Miljø

22. Alternativ 1 (gjøre ingenting) vil ha negative miljømessige konsekvenser, mens alternativ 2 og 3 forventes å gi positive miljøkonsekvenser. Når det gjelder alternativ 3, gjelder dette spesielt vedtakelsen av en ny NOx-standard og innføring av bestemmelsen om produksjonsstopp for motorer i henhold til NOx-standarden vedtatt av CAEP/6. Imidlertid vil andre endringer gjennomført i ICAO Annex 16 Volume I og II også forventes å gi positive miljøvirkninger. Med disse endringene vil tvetydigheter og inkonsekvens bli avklart, teksten blir klarere, og den tar hensyn til den nyeste teknologiske utvikling og innfører teknisk solide, godt definerte spesifikasjoner.

#### Sosialt

23. Disse alternativene forventes ikke å medføre noen sosiale konsekvenser annet enn indirekte, ved at de reduserer de negative miljøvirkningene av luftfarten.

#### Harmonisering med internasjonalt regelverk

24. Forslaget til regelverk er utarbeidet på bakgrunn av utviklingen i internasjonalt regelverk (ICAO). Forslaget til regelverk basert på alternativ 3
- tilsvarer ICAOs standarder og anbefalte framgangsmåter,
  - innholdet i FAAs og TCCAs regelverk er ennå ikke helt klart, men det kan bli visse forskjeller når det gjelder gjennomføringen av kravet om NOx-relatert produksjonsstopp. Byrået er av den oppfatning at det er i EUs interesse å vedta endringene slik de ble omforent i ICAO.

Köln, dd måned ÅÅÅÅ

P. GOUDOU  
Administrerende direktør