

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

PŘEDBĚŽNÉ POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Úkol č. 21.040

Dokumenty týkající se hluku pocházejícího z letadel

Okruhy	Podokruhy
1. Účel a zamýšlený účinek	<p data-bbox="563 589 1002 622"><u>a. Projednávaná problematika:</u></p> <p data-bbox="611 636 1401 1003">V průběhu posledních let Výbor pro ochranu životního prostředí v letectví (<i>Committee of Aviation Environmental Protection, CAEP</i>) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (<i>International Civil Aviation Organization, ICAO</i>) vytvořil pravidla a pokyny týkající se dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti, stanovené v příloze 16 Chicagské úmluvy, svazek I – hluk pocházející z letadel, čtvrté vydání, změna 8. Příloha G přílohy 16 obsahuje pokyny týkající se správy dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti a navrhuje tři různé možnosti. Tyto možnosti jsou:</p> <ul data-bbox="624 1025 1401 1765" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 1025 1401 1126">• <u>Možnost 1 ICAO:</u> Jeden dokument. Osvědčení hlukové způsobilosti, kde jsou veškeré údaje obsaženy v jednom jednostránkovém dokumentu.<li data-bbox="624 1144 1401 1444">• <u>Možnost 2 ICAO:</u> Dva vzájemně se doplňující dokumenty. První dokument potvrzuje hlukovou způsobilost, zahrnuje ovšem pouze identifikaci letadla a prohlášení o vyhovění požadavkům. Druhý, doplňující dokument obsahuje další potřebné údaje (například úroveň hluku), obvykle v podobě schválené strany či více stran letové příručky letadla (<i>Aircraft Flight Manual, AFM</i>) nebo provozní příručky letadla (<i>Aircraft Operating Manual, AOM</i>).<li data-bbox="624 1462 1401 1765">• <u>Možnost 3 ICAO:</u> Tři vzájemně se doplňující dokumenty. První z nich je stejný jako první dokument možnosti 2 ICAO. Druhý dokument je podobný druhému dokumentu možnosti 2 a obsahuje veškeré možné hlukové konfigurace letadla. Třetí dokument je vydaný na základě řízeného procesu. Identifikuje současnou konfiguraci letadla tím, že přiřazuje specifický identifikátor stávající maximální vzletové hmotnosti. <p data-bbox="611 1783 1401 1915">Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, ve znění nařízení (ES) č. 335/2007, stanovuje, že členské státy EU musí používat jako osvědčení hlukové způsobilosti formulář 45 EASA, což je v souladu s možností 1 ICAO.</p> <p data-bbox="611 1933 1401 2063">Na základě stále trvající debaty týkající se dokumentů k osvědčením hlukové způsobilosti agentura projednala v předběžném oznámení o navrhované změně 13-2006 (<i>Advance-Notice of Proposed Amendment, A-NPA</i>) šest</p>

PŘEDBĚŽNÉ POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ
Úkol 21.040

Okruhy	Podokruhy
	<p>různých možností. Obdržené připomínky byly vyhodnoceny v dokumentu komentářů a odpovědí (<i>Comment Response Document, CRD</i>) ke zmíněnému předběžnému oznámení o navrhované změně (A-NPA). Hlavním závěrem bylo, že většina připomínek podpořila možnost 1 předběžného oznámení o navrhované změně (A-NPA) (tedy možnost 1 ICAO nebo nepodnikat žádné kroky) a že dále podstatná část připomínek podpořila možnost 4 A-NPA (volba mezi třemi možnostmi ICAO).</p> <p><u>b. Rozsah problematiky (pokud možno kvantifikovaný):</u></p> <p>Členské státy musí vydat osvědčení hlukové způsobilosti pro každé letadlo, na které se vztahují pravidla stanovená přílohou 16 Chicagské úmluvy, svazek I. Vzhledem k tomu, že ve státech EASA je registrováno přibližně 90 000 letadel s osvědčením letové způsobilosti, lze hrubým odhadem stanovit, že osvědčením hlukové způsobilosti by mělo disponovat nejméně zhruba 60 000 letadel.</p> <p><u>c. Stručné stanovení cílů:</u></p> <p>Cílem nadcházejícího legislativního kroku by bylo zlepšení systému dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti v rámci EU, je-li možné.</p>
2. Možnosti	<p><u>a. Identifikované možnosti</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Možnost 1 A-NPA:</u> Nebudou podnikány žádné kroky. Prováděcí pravidla včetně formuláře 45 EASA zůstanou beze změny.• <u>Možnost 4 A-NPA:</u> Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 bude změněno (pomocí změny formuláře 45 EASA), aby poté bylo možno volit mezi třemi možnostmi ICAO. <p><u>b. Vybraná upřednostňovaná možnost (pokud existuje):</u></p> <p>Je upřednostňována možnost 1 A-NPA.</p>
3. Dotčené sektory	Vnitrostátní letecké úřady, vlastníci, provozovatelé a letištní orgány.
4. Dopad	<p><u>a. Identifikované oblasti dopadu</u></p> <p><u>i. Bezpečnost</u></p> <p>Pokud jsou správně uplatňována ustanovení týkající se plánování paliva, neočekává se, že by kterákoli z těchto</p>

PŘEDBĚŽNÉ POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ
Úkol 21.040

Okruhy	Podokruhy
	<p>možností měla dopad na bezpečnost.</p> <p><u>ii. Ekonomika</u></p> <p>Obecně vzato, ekonomický dopad těchto možností závisí do značné míry na těchto faktorech:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zda provozovatelé ze zemí mimo EU používají správní systémy, které se liší od systému EU, a zda by tyto odlišnosti vedly k nerovnému zacházení s provozovateli.• Zda rozdílné správní systémy mají rozdílný ekonomický dopad na vnitrostátní letecké úřady, provozovatele či jiné strany (bez ohledu na systémy mimo EU).• Zda by rozdílné systémy měly za následek rozdílné celkové náklady na správní systém. <p>Na základě dostupných informací a údajů získaných během procesu konzultace prostřednictvím předběžného oznámení o navrhované změně 13-2006 (A-NPA) agentura nedokáže vyčíslit, jakého rozsahu tyto faktory dosahují. Lze však říci, že možnost 4 A-NPA, která umožňuje žadatelům volit mezi třemi systémy ICAO, by byla z hlediska správy pro vnitrostátní letecké úřady složitější a nákladnější.</p> <p>Aby možnost 4 A-NPA nabyla maximální pružnost, provozovatelé musí být navíc schopni změnit svůj status týkající se hlukové způsobilosti, aniž by se tím musely zabývat vnitrostátní letecké úřady. Měl by poté být zaveden regulovaný systém, který by kontroloval spravedlivé uplatňování a správu změn konfigurace. To by představovalo další náklady.</p> <p><u>iii. Životní prostředí</u></p> <p>Obecně se má za to, že správní systém certifikace hlukové způsobilosti má pozitivní vliv na životní prostředí. Nízké úrovně hluku představují pro výrobce a provozovatele letadel důležitý prodejní argument a systém certifikace hlukové způsobilosti napomáhá zmobilizovat síly trhu za účelem omezení hluku pocházejícího z letadel. Vysoce kvalitní, přesné údaje o hlukové způsobilosti, které jsou snadno dostupné, umožňují lépe rozlišovat mezi různými typy konstrukce letadel a podporují konkurenci v této oblasti.</p> <p>Dále lze říci, že při použití jednoduchého a transparentního systému, jakým je jednostránkové osvědčení hlukové způsobilosti z možnosti 1 A-NPA, jsou úrovně hluku méně ovlivňovány každodenními změnami provozní hmotnosti a lze tedy lépe určit obecnou úroveň technologie pro omezení hluku, která je součástí konstrukce letadla.</p> <p>Na druhou stranu se objevily argumenty, že pro životní prostředí by byla prospěšná větší pružnost možnosti 4 A-NPA, neboť tato možnost podporuje provoz s nižší vzletovou hmotností, kde je to možné; tento účinek však bude mít pouze v případě, že letecké úřady zavedou</p>

PŘEDBĚŽNÉ POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ
Úkol 21.040

Okruhy	Podokruhy
	<p>pobídkové programy na podporu takového provozu.</p> <p>Závěrem lze říci, že formát osvědčení hlukové způsobilosti pravděpodobně nemá výrazný vliv na možný přínos pro životní prostředí.</p> <p><u>iv. Sociální oblast</u></p> <p>Nic nenasvědčuje tomu, že volba typu systému by měla mít nějaký dopad na sociální oblast, mimo vlivů zmíněných výše v rámci ekonomické oblasti.</p> <p><u>v. Jiné požadavky na leteckou dopravu mimo oblast působnosti agentury EASA</u></p> <p>Nebyly identifikovány.</p> <p><u>vi. Srovnatelné požadavky právních předpisů v jiných státech</u></p> <p>Nebyly identifikovány. Je však třeba zmínit, že dosažení vyšší míry harmonizace v rámci smluvních států ICAO přinese vyšší užitek v oblastech ekonomiky a správy.</p> <p><u>b. Otázky spravedlnosti a rovného zacházení</u></p> <p>Možnost 1 A-NPA je jednoduchá z hlediska správy a spravedlivá vůči všem zúčastněným subjektům. Při jednotném uplatňování by tato možnost poskytla stejné podmínky všem provozovatelům, a v ideálním případě by se tak zajistilo rovné zacházení.</p> <p>Na druhou stranu však lze také říci, že možnost 4 A-NPA, pokud si zachová pružnost povolenou organizací ICAO, by rovné zacházení s provozovateli zajistila nejlépe, pokud letištní orgány budou uplatňovat pobídkové programy. Nezdá se však správné, že by pravidla vztahující se na certifikaci ochrany životního prostředí týkající se leteckých výrobků měla být přizpůsobována za účelem uplatňování takových programů. Letištní předpisy samy o sobě by měly zajistit rovné zacházení se všemi provozovateli bez ohledu na možnost či systém, které se používají pro dokumenty o hluku pocházejícím z letadel, a měly by zaručit, že nedojde k diskriminaci uživatelů některé z možností či některého ze systémů. Pokud letištní pravidla neplní tyto požadavky, je třeba je přehodnotit ve světle použitelných zásad organizace ICAO a jiných použitelných zásad mezinárodního práva, které se týkají nediskriminace.</p>
5. Shrnutí a konečné vyhodnocení	<p><u>a. Srovnání pozitivního a negativního dopadu každé z projednávaných možností:</u></p> <p><u>Možnost 1 A-NPA:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Veškeré údaje o hlukových vlastnostech jsou snadno dostupné v jednom dokumentu. Pro uživatele údajů je výhodné, že mohou najít certifikované úrovně hluku letadla, aniž by k tomu potřebovali hlubší odborné

PŘEDBĚŽNÉ POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ
Úkol 21.040

Okruhy	Podokruhy
	<p>znalosti.</p> <ul style="list-style-type: none">• Hlavním účelem certifikace hlukové způsobilosti je zajistit, aby nejnovější technologie pro omezení hluku byly začleněny do konstrukce letadel a jejich účinnost prokázána během postupů používaných v každodenním provozu, a tím zaručit, že dostupná technologie pro omezení hluku bude používána na letištích. Účelem certifikace hlukové způsobilosti (a dokumentů v souvislosti s ní vydaných) není poskytovat informace pro pobídkové programy letišť. Z tohoto hlediska lze možnost 1 A-NPA považovat za vhodnější řešení.• Certifikované úrovně hluku měřené podle ustanovení přílohy 16 Chicagské úmluvy, svazek I, definují jednoznačným způsobem hlukové vlastnosti letadla.• Předpokládá se, že tato možnost bude mít v porovnání s možností 4 A-NPA pozitivní vliv na ekonomiku (viz výše). <p><u>Možnost 4 A-NPA:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Tuto možnost lze považovat za nejpružnější řešení pro provozovatele. Umožňuje například zvolit možnost 3 ICAO pro letadla, jejichž provozovatel potřebuje z ekonomických důvodů nebo s ohledem na životní prostředí pravidelným způsobem měnit certifikované údaje o hluku. Nicméně toho lze dosáhnout též u možnosti 1 A-NPA pomocí dodatečné domluvy mezi provozovatelem a letištem. Taková domluva by například znamenala, že provozovatel nahlásí letišti stávající vzletovou hmotnost, a pokud je to vhodné, příslušné úrovně hluku pro každý let, a letištní orgány na základě toho vypočítají přistávací poplatky pro ten konkrétní let. V souladu s tímto pojetím agentura nepovažuje za nutné měnit ustanovení části 21 hlavy I nařízení Komise č. 1702/2003.• Původní systém ICAO schválený v rámci procesu ve výboru CAEP zůstane zachován. <p><u>b. Shrnutí subjektů, kterých se týkají zmíněné dopady a otázky spravedlnosti a rovného zacházení:</u></p> <p>Všech zúčastněných stran – vnitrostátních leteckých úřadů, vlastníků, provozovatelů a provozovatelů letišť – se dopady a otázky spravedlnosti a rovného zacházení týkají stejnou měrou.</p> <p><u>c. Konečné zhodnocení a doporučení upřednostňované možnosti:</u></p> <p>Účelem vydávání osvědčení hlukové způsobilosti je</p>

PŘEDBĚŽNÉ POSOUZENÍ DOPADU PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ
Úkol 21.040

Okruhy	Podokruhy
	<p>prokázat, že letadlo splňuje hlukové požadavky stanovené v příloze 16 Chicagské úmluvy (přenesené do práva ES v článku 6 nařízení 1592/2002) a je tudíž oprávněno k volnému pohybu podle ustanovení této úmluvy. Pokud má provozovatel a/nebo vlastník letadla tento dokument, může dokázat letišti nebo jiným orgánům, že letadlo splňuje potřebné požadavky. Osvědčení hlukové způsobilosti dokládá technické údaje včetně maximální vzletové hmotnosti a úrovně či úrovní hluku, není však primárně určeno k tomu, aby poskytovalo informace pro pobídkové programy letišť; v tomto ohledu se má za to, že obě zvažované možnosti vedou ke stejným výsledkům, a představují tedy stejný přínos pro životní prostředí.</p> <p>Možnost 1 A-NPA je však méně nákladná z hlediska správy a s větší jistotou určuje, zda letadlo vyhovuje použitelným certifikačním požadavkům. Toto byl jeden z hlavních důvodů, které vedly Komisi k tomu, že se původně rozhodla začlenit budoucí možnost 1 ICAO do svého prováděcího pravidla (část 21 hlava I).</p> <p>V důsledku toho agentura nepovažuje za nutné vytvářet nové právní úpravy, které by měnily ustanovení stávajících předpisů týkajících se formátu osvědčení hlukové způsobilosti; přitom však má na paměti, že související předpisy by měly upravit přizpůsobení pobídkových programů letišť aktuální úrovni hluku vydávaného každým letadlem.</p>