

## Euroopa Lennundusohutusamet

### ESIALGNE REGULATIIVSE MÕJU HINNANG

Dok nr 21.040

#### Õhusõiduki müradokumendid

Pealkirjad	Vahepealkirjad
1. Eesmärk ja ettenähtud mõju	<p><b>a. Käsitletav teema:</b></p> <p>Hiljuti töötas ICAO lennunduse keskkonnakaitse komitee (<i>Committee of Aviation Environmental Protection, CAEP</i>) välja eeskirjad ja suunismaterjalid müra sertifitseerimise dokumentide kohta, mis on sätestatud Chicago konventsiooni 16. lisa I köite „Õhusõiduki müra” neljanda redaktsiooni 8. paranduses. 16. lisa liide G sisaldab suuniseid müra sertifitseerimise dokumentide haldamise kohta, pakkudes välja kolm võimalust. Nendeks on:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>ICAO esimene võimalus:</u> üks dokument. Mürasertifikaat, kus kogu teave on esitatud üheleheküljelisel dokumendil.</li><li>• <u>ICAO teine võimalus:</u> kaks teineteist täiendavat dokumenti. Esimene dokument kinnitab müra sertifitseerimist, kuid piirdub õhusõiduki tuvastamise ja nõuetele vastavuse kinnitamisega. Teine täiendav dokument sisaldab vajalikku lisateavet (nt müratasemed), ning selleks on tavaliselt õhusõiduki lennukäsiraamatu või õhusõiduki käitamiskäsiraamatu heakskiidetud lehekülg või leheküljed.</li><li>• <u>ICAO kolmas võimalus:</u> kolm üksteist täiendavat dokumenti. Esimene dokument on sama, mis ICAO teise võimaluse esimene dokument. Teine on sarnane teise võimaluse teise dokumendiga, sisaldades õhusõiduki kõiki võimalikke müraga seotud konfiguratsioone. Kolmas dokument antakse välja regulatiivmenetluse teel. Selles tuvastatakse õhusõiduki konfiguratsioon, määrates tegelikule maksimaalsele stardimassile kordumatu tunnuskoodi.</li></ul> <p>Komisjoni määrus (EÜ) nr 1702/2003, mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 335/2007, kohustab ELi liikmesriike kasutama mürasertifikaadina EASA vormi 45, mis vastab ICAO esimesele võimalusele.</p> <p>Lähtuvalt jätkuvast arutelust müra sertifitseerimise dokumentide üle käsitleti ameti muudatusettepaneku eelteates 13-2006 kuut eri võimalust. Laekunud märkusi hinnati muudatusettepaneku eelteate märkustele saadetud vastuste koonddokumendis. Põhijäreldus oli, et enamik märkusi pooldab muudatusettepaneku eelteate esimest võimalust (ICAO esimene võimalus ehk mitte midagi muuta), ning et märkimisväärne arv märkusi toetab eelteate</p>

**ESIALGNE REGULATIIVSE MÕJU HINNANG**  
**Dok 21.040**

Pealkirjad	Vahepealkirjad
	<p>neljandat võimalust (võimalus valida kolme ICAO võimaluse vahel).</p> <p><b><u>b. Küsimuse ulatus (võimaluse korral mõõdetuna):</u></b></p> <p>Liikmesriigid peavad väljastama mürasertifikaadi iga õhusõiduki kohta, mille suhtes kohaldatakse Chicago konventsiooni 16. lisa I köites sätestatud eeskirju. Arvestades, et EASA riikides on registreeritud ligikaudu 90 000 lennukõlblikkuse sertifikaadiga õhusõidukit, peab umbkaudsete arvutuste järgi olema mürasertifikaat vähemalt 60 000 õhusõidukil.</p> <p><b><u>c. Eesmärkide lühikirjeldus:</u></b></p> <p>Eesseisva eeskirjade koostamise eesmärk on parandada võimaluse korral müra sertifitseerimise dokumendisüsteemi ELis.</p>
<b>2. Võimalused</b>	<p><b><u>a. Tuvastatud võimalused</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Muudatusettepaneku eelteate esimene võimalus:</u> teha mitte midagi. Rakenduseeskirju, sh EASA vormi 45 ei muudeta.</li><li>• <u>Muudatusettepaneku eelteate neljas võimalus:</u> muuta komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003 (muutes EASA vormi 45), et võimaldada valida kolme ICAO võimaluse vahel.</li></ul> <p><b><u>b. Valitud eelistatud võimalus (võimaluse korral):</u></b></p> <p>Muudatusettepaneku eelteate esimene võimalus on eelistatud võimalus.</p>
<b>3. Mõjutatud sektorid</b>	<p>Riiklikud lennuametid, omanikud, käitajad ja lennujaamavaldajad.</p>
<b>4. Mõjud</b>	<p><b><u>a. Kõik tuvastatud mõjud</u></b></p> <p><b><u>i. Ohutus</u></b></p> <p>Kui kütuse planeerimisega seotud sätteid rakendatakse nõuetekohaselt, ei tohiks ükski kõnealustest võimalustest ohutust mõjutada.</p> <p><b><u>ii. Majanduslikud mõjud</u></b></p> <p>Üldiselt sõltub võimaluste majanduslik mõju sellest, kas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ELi-välised käitajad kasutavad ELi süsteemist erinevaid</li></ul>

**ESIALGNE REGULATIIVSE MÕJU HINNANG**  
**Dok 21.040**

Pealkirjad	Vahepealkirjad
	<p>haldussüsteeme ning kas need erinevused tingivad käitajate ebavõrdse kohtlemise;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• eri haldussüsteemidel on erinev majanduslik mõju riiklikele lennuametitele, käitajatele või muudele pooltele (olenemata ELi välistest süsteemidest);</li><li>• eri süsteemide üldine halduskulu on erinev.</li></ul> <p>Kättesaadava ja muudatusettepaneku eelteate 13-2006 konsulteerimisprotsessi kaudu saadud teabe põhjal ei ole ametil võimalik nimetatud tegurite ulatust mõõta. Samas võib märkida, et muudatusettepaneku eelteate neljas võimalus, kus taotlejad saavad valida kolme ICAO süsteemi vahel, muudaks halduse riiklike lennuametite jaoks keerukamaks ja kulukamaks.</p> <p>Peale selle peavad käitajad muudatusettepaneku eelteate neljanda võimaluse puhul maksimaalse paindlikkuse saavutamiseks saama muuta sertifitseerimisdokumente, ilma et sellesse oleks vaja kaasata riiklike lennuameteid. Seega tuleks kehtestada reguleeritud süsteem, et kontrollida konfiguratsiooni muudatuste õiglast kohaldamist ja haldamist. See tooks kaasa lisakulusid.</p> <p><u>iii. Keskkonnamõjud</u></p> <p>Üldiselt ollakse nõus, et müra sertifitseerimise haldussüsteemil on keskkonnale soodne mõju. Madal müratase on õhusõidukite tootjate ja käitajate oluline müügiargument ning müra sertifitseerimise süsteem aitab mobiliseerida turujõude õhusõidukite tekitavat müra vähendada. Lihtsasti kättesaadavad kõrgekvaliteedilised ja täpsed andmed müra kohta aitavad eristada õhusõidukite projekte ja edendavad sellealast konkurentsi.</p> <p>Nimetatud suunda järgides tagab lihtne ja läbipaistev süsteem, nagu muudatusettepaneku eelteate esimese võimaluse üheleheküljeline mürasertifikaat, et müratasemed on vähem mõjutatud igapäevasest käitusmassi kõikumisest ning esindavad seega paremini õhusõiduki projektis kasutatud müravähendamistehnoloogia üldist taset.</p> <p>Teisest küljest väideti, et keskkonna seisukohast oleks kasulik muudatusettepaneku eelteate neljanda võimaluse pakutav suurem paindlikkus, kuna see soodustab võimalusel väiksema stardimassi kasutamist. See kehtib aga üksnes juhul, kui lennujaamavaldajad kehtestavad vastavad soodustuskeemid.</p> <p>Võib järeldada, et võimalike keskkonnamõjude seisukohalt ei ole mürasertifikaadi vorm tõenäoliselt oluline.</p> <p><u>iv. Sotsiaalsed mõjud</u></p> <p>Ei tundu olevat põhjust arvata, et süsteemi valikul oleks muid sotsiaalseid mõjusid peale nende, mida on käsitletud majanduslike mõjude raames.</p>

**ESIALGNE REGULATIIVSE MÕJU HINNANG**  
**Dok 21.040**

Pealkirjad	Vahepealkirjad
	<p>v. <u>Muud EASA pädevusalast välja jäävad lennundusnõuded</u></p> <p>Ei ole tuvastatud.</p> <p>vi. <u>Võrreldavad välisriikide reguleerivad nõuded</u></p> <p>Ei ole tuvastatud. Samas tuleb märkida, et mida rohkem ühtlust ICAOga ühinenud riikides saavutatakse, seda suurem on majanduslik ja halduslik kasu.</p> <p><b><u>b. Võrdsus ja õiglus</u></b></p> <p>Muudatusettepaneku eelteate esimest võimalust on lihtne hallata ja see on asjassepuutuvate isikute suhtes õiglane. Nimetatud võimaluse ühtlane rakendamine looks ühesugused tingimused kõikidele käitajatele ning tagaks seega võrdseima võimaliku kohtlemise.</p> <p>Teisest küljest võib väita, et muudatusettepaneku eelteate neljas võimalus, mis pakub ICAO võimaldatavat paindlikkust, tagab kõikide käitajate võrdse kohtlemise kõige paremini, kui lennujaamavaldajad rakendavad soodustuskeeme. Tundub siiski kaheldav, et lennundustoodete keskkonnaohutuse suhtes kohaldatavaid eeskirju tuleks kohandada selliste skeemide rakendamise tarbeks. Lennujaamaeeskirjade ülesanne on tagada kõikide käitajate võrdne kohtlemine, olenemata õhusõiduki müradokumentidega seoses kasutatavast võimalusest/süsteemist, ning hoolitseda selle eest, et teatud võimaluse/süsteemi kasutajaid ei diskrimineerita. Kui lennujaamaeeskirjades neid nõudeid ei täideta, tuleb need kohaldatavate ICAO ja muude diskrimineerimisvastaste rahvusvaheliste seaduste valguses läbi vaadata.</p>
<p><b>5. Kokkuvõte ja lõplik hinnang</b></p>	<p><b><u>a. Hinnatud võimaluste positiivsete ja negatiivsete mõjude võrdlus</u></b></p> <p><u>Muudatusettepaneku eelteate esimene võimalus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kogu teave müraalaste näitajate kohta on esitatud mugavalt ühes dokumendis. Õhusõiduki sertifitseeritud müratasemete välja selgitamiseks on vaja vähe tehnilisi eriteadmisi ja sellest on teabe kasutajatele palju abi.</li><li>• Müra sertifitseerimise põhieesmärk on kindlustada, et õhusõiduki projektis kasutatakse uusimat müravähendamistehnoloogiat, mis avaldub igapäevaste tegevuste jaoks olulistes protseduurides, et tagada tehnoloogia poolt võimaldatav müra vähendamine lennujaama ümbruses. Müra sertifitseerimise (ning väljastatavate dokumentide) eesmärk ei ole lennujaama soodustuskeemi toetamine. Sellest seisukohast võib muudatusettepaneku eelteate esimest võimalust pidada sobivamaks lahenduseks.</li><li>• Sertifitseeritud müratasemed, mida mõõdetakse</li></ul>

**ESIALGNE REGULATIIVSE MÕJU HINNANG**  
**Dok 21.040**

Pealkirjad	Vahepealkirjad
	<p>vastavalt Chicago konventsiooni 16. lisa I kõitele, kirjeldavad õhusõiduki müraomadusi üheselt mõistetavalt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Muudatusettepaneku eelteate neljanda võimalusega võrreldes on esimesel võimalusel eeldatav positiivne majanduslik mõju (vt eespool).</li></ul> <p><u>Muudatusettepaneku eelteate neljas võimalus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nimetatud võimalus tundub olevat käitajate jaoks kõige paindlikum lahendus. See võimaldab nt kasutada ICAO kolmandat võimalust õhusõiduki puhul, mille käitajal on majanduslik ja keskkondlik vajadus sertifitseeritud müraalaseid andmeid korraliselt muuta. Samas on see võimalik ka muudatusettepaneku eelteate esimese võimaluse puhul, kasutades lisakokkulepet käitaja ja lennujaama vahel. Selline korraldus võib tähendada näiteks seda, et käitaja teatab lennujaamale iga lennu kohta tegeliku stardimassi ning vajadusel vastavad müratasemed ning selle alusel arvutab lennujaamavaldaja välja konkreetse lennu maandumismaksu. Seda kontseptsiooni järgides ei näe amet vajadust muuta komisjoni määruse 1702/2003 21. osa I alajao sätteid.</li><li>• CAEPI menetluse korras kokkulepitud algne ICAO süsteem jääb kehtima.</li></ul> <p><b><u>b. Kokkuvõtte isikutest, keda kirjeldatud mõjud ja võrdsuse ning õigluse küsimused puudutavad</u></b></p> <p>Nimetatud küsimused puudutavad võrdselt mõjutatavaid pooli, riiklikke lennuameteid, omanikke, käitajaid ning lennujaama käitajaid.</p> <p><b><u>c. Lõplik hinnang ja eelistatud võimaluse soovitamine:</u></b></p> <p>Mürasertifikaate väljastatakse näitamaks õhusõiduki vastavust Chicago konventsiooni 16. lisas sätestatud müraalastele nõuetele (ühenduse õigusesse üle võetud määruse 1592/2002 artikliga 6), millest lähtuvalt on õhusõidukil õigus nimetatud konventsioonis ettenähtud vabale liikumisele. Kõnealuse dokumendiga saab käitaja ja/või omanik tõendada lennujaamale või muule ametiasutusele, et õhusõiduk vastab vajalikele nõuetele. Mürasertifikaadi põhieesmärk ei ole lennujaama soodustuskeemi toetamine, kuigi selles dokumenteeritakse tehnilist teavet, sh maksimaalne stardimass ja müratase(med). Sellest lähtuvalt leiab amet, et kahe käsitletud võimalusega saavutatakse sama tulemus ja seega ka keskkonnaalane kasu jääb samaks.</p> <p>Muudatusettepaneku eelteate esimese võimaluse haldus on aga vähem kulukas ning tagab paremini selle, et õhusõiduk</p>

**ESIALGNE REGULATIIVSE MÕJU HINNANG**  
**Dok 21.040**

---

Pealkirjad	Vahepealkirjad
	<p>vastab kohaldatavatele sertifitseerimistingimustele. See oli üks peamisi põhjusi, miks komisjon otsustas võtta rakenduseeskirjadesse üle ICAO esimese võimaluse (21. osa alaosa I).</p> <p>Eespool kirjeldatu tulemusena ei näe amet põhjust algatada eeskirjade koostamist, et muuta praeguse mürasertifikaadi vormi suhtes kohaldatavaid reguleerivaid sätteid, märkides samas, et lennujaamade soodustuskeemide varieerimist, võttes arvesse õhusõiduki tekitatava müra tegelikku taset, tuleb käsitleda asjakohastes määrustes.</p>