

Euroopan lentoturvallisuusvirasto

LAINSÄÄDÄNNÖLLISTEN VAIKUTUSTEN ALUSTAVA ARVIOINTI

Tehtävä nro 21.040

Ilma-alusten melua koskevat asiakirjat

Otsikot	Alaotsikot
1. Tavoite ja aiottu vaikutus	<p>a. Käsiteltävä asia:</p> <p>Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ympäristönsuojelukomitea (CAEP) on viime vuosina kehittänyt melutodistuksia koskevia sääntöjä ja ohjeaineistoa, jotka on annettu Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 neljännessä painoksessa olevan lentomelua koskevan I niteen muutoksessa 8. Liitteen 16 liite G sisältää melutodistusten hallintaa koskevat ohjeet, joissa annetaan kolme erilaista vaihtoehtoa. Vaihtoehdot ovat seuraavat:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>ICAO:n vaihtoehto 1:</u> Yksi asiakirja. Melutodistus, jossa kaikki tiedot ovat yhdessä yksisivuisessa asiakirjassa.• <u>ICAO:n vaihtoehto 2:</u> Kaksi toisiaan täydentävää asiakirjaa. Ensimmäisessä asiakirjassa vahvistetaan melutodistus, mutta se sisältää vain ilma-aluksen tunnistetiedot ja vaatimuksenmukaisuusilmoituksen. Toinen, täydentävä asiakirja sisältää tarvittavat lisätiedot (kuten melutasojen tiedot) ja on tavallisesti yksi tai useampi ilma-aluksen lentokäsikirjan (AFM) tai käyttäjän käsikirjan (AOM) hyväksytyt sivu.• <u>ICAO:n vaihtoehto 3:</u> Kolme toisiaan täydentävää asiakirjaa. Ensimmäinen asiakirja on samanlainen kuin ICAO:n vaihtoehdon 2 ensimmäinen asiakirja. Toinen asiakirja on samanlainen kuin vaihtoehdon 2 toinen asiakirja, ja se sisältää ilma-aluksen kaikki mahdolliset melumääritykset. Kolmas asiakirja myönnetään säännellyn menettelyn mukaisesti. Siinä määritetään ilma-aluksen nykyinen kokoonpano liittämällä yksilöity tunniste suurimpaan todelliseen lentoonlähdomassaan (MTOM). <p>Komission asetuksessa (EY) N:o 1702/2003, jota on muutettu asetuksella (EY) N:o 335/2007, määrätään, että EU:n jäsenvaltioiden on käytettävä EASA 45 -lomaketta melutodistuksena, mikä on yhdenmukaista ICAO:n vaihtoehdon 1 kanssa.</p> <p>Melutodistuksista parhaillaan käytävän keskustelun seurauksena viraston antaman ehdotetun muutoksen ennakoilmoituksessa (A-NPA) 13-2006 käsiteltiin kuutta eri vaihtoehtoa. Saatuja kannanottoja arvioitiin kyseistä A-NPA:ta koskevassa kommenttien ja vastausten asiakirjassa (CRD). Tärkein päätelmä oli, että valtaosassa kommentteista tuetaan A-NPA:n vaihtoehtoa 1 (joka on ICAO:n</p>

LAINSÄÄDÄNNÖLLISTEN VAIKUTUSTEN ALUSTAVA ARVIINTI
Tehtävä nro 21.040

Otsikot	Alaotsikot
	<p>vaihtoehto 1 eli se, ettei tehdä mitään) ja että huomattavan useissa kannanotoissa tuetaan myös A-NPA:n vaihtoehtoa 4 (valinta ICAO:n kolmesta vaihtoehdosta).</p> <p><u>b. Asian laajuus (määrällinen, jos mahdollista):</u></p> <p>Jäsenvaltioiden on myönnettävä melutodistukset kaikille ilma-aluksille, joita Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen määräykset koskevat. EASA-valtioissa on noin 90 000 lentokelpoisuustodistuksen saanutta rekisteröityä ilma-alusta, ja voidaan arvioida karkeasti, että niistä vähintään 60 000 saa jatkossa melutodistuksen.</p> <p><u>c. Tavoitteiden lyhyt esittely:</u></p> <p>Tulevien sääntöjenlaatimistoimien tavoitteena on kehittää EU:n melutodistusjärjestelmää mahdollisuuksien mukaan.</p>
2. Vaihtoehdot	<p><u>a. Määritetyt vaihtoehdot</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>A-NPA:n vaihtoehto 1:</u> Ei tehdä mitään. Täytäntöönpanosäännöt, myös EASA 45 -lomake, säilytetään entisellään.• <u>A-NPA:n vaihtoehto 4:</u> Muutetaan komission asetusta (EY) N:o 1702/2003 (muuttamalla EASA 45 -lomaketta), minkä jälkeen voidaan tehdä valinta ICAO:n kolmen vaihtoehdon välillä. <p><u>b. Parhaaksi valittu vaihtoehto (jos mahdollista):</u></p> <p>Parhaana pidetään A-NPA:n vaihtoehtoa 1.</p>
3. Alat, joita asia koskee	<p>Kansalliset ilmailuviranomaiset, omistajat, lentotoiminnan harjoittajat ja lentokenttäviranomaiset.</p>
4. Vaikutukset	<p><u>a. Kaikki määritetyt vaikutukset</u></p> <p><u>i. Turvallisuus</u></p> <p>Jos polttoainesuunnitteluun liittyvät määräykset toteutetaan asianmukaisesti, minkään näistä vaihtoehdoista ei oleteta vaikuttavan turvallisuuteen.</p> <p><u>ii. Talous</u></p> <p>Yleisesti ottaen vaihtoehtojen taloudelliset vaikutukset riippuvat laajalti seuraavista tekijöistä:</p> <ul style="list-style-type: none">• Käyttävätkö EU:n ulkopuoliset lentotoiminnan harjoittajat hallintojärjestelmiä, jotka poikkeavat EU:n

LAINSÄÄDÄNNÖLLISTEN VAIKUTUSTEN ALUSTAVA ARVIOINTI
Tehtävä nro 21.040

Otsikot	Alaotsikot
	<p>järjestelmästä, ja johtavatko eroavaisuudet toimijoiden eriarvoiseen kohteluun.</p> <ul style="list-style-type: none">• Onko erilaisilla hallintojärjestelmillä erilaisia taloudellisia vaikutuksia kansallisiin ilmailuviranomaisiin, lentotoiminnan harjoittajiin tai muihin osapuoliin (riippumatta EU:n ulkopuolisista järjestelmistä).• Johtavatko erilaiset järjestelmät hallintojärjestelmän erilaisiin kokonaiskustannuksiin. <p>Virasto ei pysty kvantitatiivisesti määrittämään näiden tekijöiden merkittävyyttä käytettävissä olevien tietojen ja A-NPA 13-2006:n kautta käydyn kuulemismenettelyn aikana saatujen tietojen perusteella. Voidaan kuitenkin todeta, että A-NPA:n vaihtoehto 4, joka antaa hakijoiden valita kolmen ICAO:n järjestelmän väliltä, lisää hallinnon kustannuksia ja tekisi siitä monimutkaisempaa kansallisille ilmailuviranomaisille.</p> <p>Jotta A-NPA:n vaihtoehto 4 kehittyisi lisäksi mahdollisimman joustavaksi, lentotoiminnan harjoittajien on voitava muuttaa melutodistuksensa statusta ilman kansallisten ilmailuviranomaisten puuttumista asiaan. Tämän jälkeen olisi otettava käyttöön säännelty järjestelmä, jonka avulla seurataan kokoonpanomuutosten tasapuolista soveltamista ja hallinnointia. Tämä aiheuttaisi lisäkustannuksia.</p> <p><u>iii. Ympäristö</u></p> <p>Yleisen mielipiteen mukaan melutodistuksia koskevalla hallinnollisella järjestelmällä on myönteinen vaikutus ympäristöön. Matalat melutasot ovat tärkeä markkinointiperuste ilma-alusten valmistajille ja lentotoiminnan harjoittajille, ja melutodistusjärjestelmän avulla markkinavoimat voidaan saada vähentämään lentomelua. Korkealaatuiset, tarkat ja helposti saatavissa olevat melutiedot auttavat luomaan eroja eri ilma-alustyyppien välille ja edistävät tässä suhteessa kilpailua.</p> <p>Tämän perusteella yksinkertainen ja avoin järjestelmä, kuten A-NPA:n vaihtoehdon 1 mukainen yksisivuinen melutodistus, takaa, että käyttömäärän päivittäiset vaihtelut vaikuttavat melutasoihin vähemmän. Näin melutasot vastaavat myös paremmin ilma-aluksen rakenteeseen sisällytetyn melunvähentämistekniikan yleistä tasoa.</p> <p>Toisaalta on myös väitetty, että ympäristö hyötyisi A-NPA:n vaihtoehdon 4 muita suuremmasta joustavuudesta, sillä tähän vaihtoehtoon sisältyy kannustin käyttää mahdollisuuksien mukaan tavallista pienempiä lentoonlähtömassoja. Tämä toteutuu kuitenkin vain, jos lentokenttäviranomaiset ottavat käyttöön asiaa tukevia kannustinjärjestelmiä.</p> <p>Yhteenvetona voidaan todeta, ettei melutodistuksen muodolla ole todennäköisesti suurta merkitystä mahdollisten ympäristöhyötyjen kannalta.</p>

LAINSÄÄDÄNNÖLLISTEN VAIKUTUSTEN ALUSTAVA ARVIOINTI
Tehtävä nro 21.040

Otsikot	Alaotsikot
	<p><u>iv. Yhteiskunta</u></p> <p>Ilmeisesti ei ole syytä uskoa, että järjestelmän valinnalla olisi muita yhteiskunnallisia vaikutuksia kuin ne vaikutukset, jotka on mainittu edellä olevassa taloutta käsittelevässä kappaleessa.</p> <p><u>v. Muut, EASA:n toiminta-alaan kuulumattomat ilmailumääräykset</u></p> <p>Ei määritetty.</p> <p><u>vi. Vertailukelpoiset ulkomaiset määräykset</u></p> <p>Ei määritetty. On kuitenkin syytä huomata, että mitä parempi yhdenmukaisuus ICAO:n sopimusvaltioiden kesken saavutetaan, sitä suurempi taloudellisia ja hallinnollisia näkökohtia koskeva hyöty on.</p> <p><u>b. Oikeudenmukaisuuteen ja tasapuolisuuteen liittyvät seikat</u></p> <p>A-NPA:n vaihtoehtoa 1 on helppo hallinnoida, ja se on tasapuolinen asianosaisille. Tämän vaihtoehdon yhtenäinen täytäntöönpano tarjoaisi samat olosuhteet kaikille lentotoiminnan harjoittajille ja takaisi siten parhaimmillaan tasavertaisen kohtelun.</p> <p>Toisaalta voidaan myös todeta, että ICAO:n hyväksymää joustavuutta tukeva A-NPA:n vaihtoehto 4 takaisi parhaiten kaikkien lentotoiminnan harjoittajien tasavertaisen kohtelun lentokenttäviranomaisten soveltamien kannustinjärjestelmien yhteydessä. Vaikuttaa kuitenkin oudolta, että ilmailutuotteiden ympäristöhyväksyntään sovellettavia sääntöjä jouduttaisiin muuttamaan tällaisten järjestelmien toteuttamiseksi. Lentokenttämääräysten on sellaisenaan taattava kaikkien lentotoiminnan harjoittajien tasavertainen kohtelu riippumatta vaihtoehdosta tai järjestelmästä, jota ilma-alusten meluasiakirjojen osalta käytetään, sekä varmistettava, ettei minkään vaihtoehdon tai järjestelmän käyttäjiä syrjitä. Jos lentokenttäsäännökset eivät täytä näitä vaatimuksia, niitä on harkittava uudelleen sovellettavien ICAO:n periaatteiden ja muiden sovellettavien syrjimättömyyteen liittyvien kansainvälisen oikeuden periaatteiden valossa.</p>
<p>5. Yhteenveto loppuarviointi</p>	<p><u>a. Kunkin arvioidun vaihtoehdon myönteisten ja kielteisten vaikutusten vertailu:</u></p> <p><u>A-NPA:n vaihtoehto 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kaikki meluun liittyvät seikat ovat helposti saatavilla yhdessä asiakirjassa. Ilma-aluksen hyväksytyjen melutasojen selvittäminen ei edellytä merkittävää teknistä osaamista, mistä on apua tietojen käyttäjille. • Melutodistuksen ensisijaisena tarkoituksena on

LAINSÄÄDÄNNÖLLISTEN VAIKUTUSTEN ALUSTAVA ARVIOINTI
Tehtävä nro 21.040

Otsikot	Alaotsikot
	<p>varmistaa, että ilma-aluksissa käytetään uusinta melunvähentämistekniikkaa. Tämä osoitetaan päivittäiselle toiminnalle merkityksellisin toimenpitein, joilla varmistetaan, että melun vähentämistä koskevaa tekniikkaa hyödynnetään tuloksekkaasti lentokenttien läheisyydessä. Melutodistuksen (ja myönnettävien asiakirjojen) tarkoituksena ei ole palvella lentokenttien kannustinjärjestelmää. Tässä suhteessa A-NPA:n vaihtoehtoa 1 voidaan pitää muita tarkoituksenmukaisempaa ratkaisuna.</p> <ul style="list-style-type: none">• Hyväksytyt melutasot, jotka mitataan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen mukaisesti, antavat yksiselitteisen kuvan ilma-aluksen meluominaisuuksista.• Vaihtoehdolla oletetaan olevan myönteisiä taloudellisia vaikutuksia verrattuna A-NPA:n vaihtoehtoon 4 (katso edellä). <p><u>A-NPA:n vaihtoehto 4:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Tätä vaihtoehtoa voidaan pitää joustavimpana ratkaisuna lentotoiminnan harjoittajien kannalta. Tämän vaihtoehdon mukaan ilma-aluksen osalta voidaan käyttää esimerkiksi ICAO:n vaihtoehtoa 3, jos lentotoiminnan harjoittajan on taloudellisesta tai ympäristöön liittyvästä syystä muutettava hyväksytyjä melutietoja säännöllisesti. Tämä on kuitenkin mahdollista myös A-NPA:n vaihtoehdossa 1, jos lentotoiminnan harjoittajan ja lentokentän välillä sovelletaan lisäjärjestelyjä. Tällainen järjestely voi esimerkiksi tarkoittaa, että lentotoiminnan harjoittaja raportoi lentokentälle todellisen lentoonlähtömassan ja tarvittaessa sitä vastaavat melutasot kaikkien lentojen osalta, minkä perusteella lentokenttäviranomaiset laskevat kyseisen lennon laskeutumismaksut. Tämän käsityksen mukaisesti virasto ei katso tarpeelliseksi muuttaa komission asetuksen 1702/2003 osan 21 alaluvun I määräyksiä.• ICAO:n alkuperäinen järjestelmä säilytetään CAEP-prosessissa sovitussa muodossa. <p><u>b. Yhteenveto osapuolista, joita mainitut oikeudenmukaisuuden ja tasapuolisuuden vaikutukset ja näkökohdat koskisivat:</u></p> <p>Vaikutukset koskevat yhtäläisesti kaikkia osapuolia eli kansallisia ilmailuviranomaisia, omistajia, lentotoiminnan harjoittajia ja lentokenttätoiminnan harjoittajia.</p> <p><u>c. Parhaana pidetyn vaihtoehdon lopullinen arviointi ja suositus:</u></p>

LAINSÄÄDÄNNÖLLISTEN VAIKUTUSTEN ALUSTAVA ARVIOINTI
Tehtävä nro 21.040

Otsikot	Alaotsikot
	<p>Melutodistuksia myönnetään sen osoitukseksi, että ilma-alus on Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 annettujen melumääräysten mukainen (sellaisina kuin ne on siirretty osaksi yhteisön lainsäädäntöä asetuksen (EY) N:o 1592/2002 6 artiklan nojalla) ja on siten oikeutettu liikkumaan vapaasti kyseisen yleissopimuksen mukaisesti. Kun tämä asiakirja on käytettävissä, lentotoiminnan harjoittaja ja/tai omistaja voi osoittaa lentokenttäviranomaisille tai muille viranomaisille, että ilma-alus on vaadittujen määräysten mukainen. Vaikka melutodistukseen kirjataan teknisiä tietoja, kuten suurin lentoonlähtömassa ja melutaso(t), sen ensisijaisena tarkoituksena ei ole palvella lentokenttien kannustinjärjestelmiä. Tässä yhteydessä katsotaan, että nämä kaksi vaihtoehtoa tuottavat samat tulokset ja siten myös samat ympäristöhyödyt.</p> <p>A-NPA:n vaihtoehto 1 on kuitenkin hallinnollisesti edullisempi, ja sen avulla saavutetaan suurempi varmuus siitä, onko ilma-alus sovellettavien hyväksymismääräysten mukainen. Tämä oli yksi tärkeimmistä perusteista, joiden vuoksi komissio alun perin päätti ottaa täytäntöönpanosäännössään (osa 21, alaluku I) käyttöön ICAO:n tulevan vaihtoehdon 1.</p> <p>Tämän perusteella virasto ei näe tarpeelliseksi laatia uusia sääntöjä ja muuttaa siten nykyisiä melutodistuksen muotoon sovellettavia määräyksiä, sillä lentokenttien kannustinjärjestelmien muuttamista kunkin ilma-aluksen tuottaman todellisen melun mukaisiksi on käsiteltävä asiaa koskevissa asetuksissa.</p>