

European Aviation Safety Agency – Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

ELŐZETES SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT

21.040 sz. feladat

Légi járművek zajdokumentumai

Címek	Alcímek
1. Cél és elérni kívánt hatás	<p>a. A megoldandó kérdés:</p> <p>Az elmúlt években az ICAO Repülési Környezetvédelmi Bizottsága (CAEP) zajtanúsítási dokumentumokra vonatkozó szabályokat és útmutató anyagokat dolgozott ki a Chicagói Egyezmény 16. mellékletének légi járművek keltette zajról szóló I. kötete negyedik kiadásának 8. módosításában előírtak szerint. A 16. melléklet G függeléke útmutatókat tartalmaz a zajtanúsítási dokumentumok adminisztrációjához és három különböző lehetőséget ajánl annak megvalósításához. Ezek a lehetőségek következők:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>1. ICAO-lehetőség:</u> Egy dokumentum. Egy olyan zajbizonyítvány, ahol egy darab egyoldalas dokumentum tartalmazza az összes információt.• <u>2. ICAO-lehetőség:</u> Két, egymást kiegészítő dokumentum. Az első dokumentum a zajtanúsítvány meglétét bizonyítja, de kizárólag a légi jármű azonosításához szükséges adatokat és a megfelelőségi nyilatkozatot tartalmazza. A második, kiegészítő dokumentum további szükséges információkat tartalmaz (például zajszinteket), és általában a légi jármű repülési kézikönyvének (AFM) vagy üzemeltetési kézikönyvének (AOM) egy vagy több jóváhagyott lapja alkotja.• <u>3. ICAO-lehetőség:</u> Három, egymást kiegészítő dokumentum. Az első dokumentum megegyezik a 2. ICAO lehetőségnél szereplő első dokumentummal. A második hasonló a 2. lehetőségnél szereplő, a légi jármű összes lehetséges zajkonfigurációját tartalmazó második dokumentumhoz. A harmadik dokumentumot egy szabályozott folyamat szerint adják ki. Ez a dokumentum a légi jármű aktuális konfigurációját határozza meg egy, a pillanatnyi maximális felszállótömeghez (MTOM) rendelt egyedi azonosítóval. <p>A 335/2007/EK rendelettel módosított 1702/2003/EK bizottsági rendelet előírja az Európai Unió tagállamainak, hogy zajbizonyítványként az 1. ICAO-lehetőségnek megfelelő 45. számú EASA-úrlapot használják.</p> <p>A zajtanúsítási dokumentumokról folytatott vitát követően hat különböző lehetőséget vizsgáltunk meg az Ügynökség</p>

ELŐZETES SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT
21.040 sz. feladat

Címek	Alcímek
	<p>13-2006 számú módosítási javaslatról szóló előzetes értesítésében (A-NPA). A beérkezett észrevételeket az A-NPA-hoz készített észrevétel-válasz dokumentumban (CRD) értékeltük ki. A végeredmény azt mutatta, hogy az észrevételt beküldők többsége az A-NPA-ban szereplő 1. lehetőséget támogatta (amely megfelel az 1. ICAO-lehetőségnek, illetve a jelenlegi megoldás fenntartásának), valamint azt, hogy jelentős számú észrevétel támogatta az A-NPA-ban szereplő 4. opciót (vagyis a három ICAO-lehetőség közötti választás lehetőségét).</p> <p><u>b. A probléma nagyságrendje (lehetőség szerint számszerűsítve):</u></p> <p>A tagállamoknak minden olyan légi járműre zajbizonyítványt kell kiállítaniuk, amely a Chicagói Egyezmény 16. melléklete I. kötetének hatálya alá esik. Figyelembe véve azt, hogy az EASA-államokban körülbelül 90 000 légi járművel rendelkező légi járművet tartanak nyilván, ezek közül durva becslés alapján legalább körülbelül 60 000-nek kell rendelkeznie zajbizonyítvánnyal.</p> <p><u>c. A célok rövid megfogalmazása:</u></p> <p>Egy elkövetkező szabályalkotási tevékenység célja a zajtanúsítási dokumentációs rendszer javítása lenne az EU-ban, amennyiben ez lehetséges.</p>
2. Lehetőségek	<p><u>a. A megadott lehetőségek</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>1. A-NPA-lehetőség:</u> Semmilyen módosítás nem történik. A 45. számú EASA-úrlapot tartalmazó végrehajtási szabályok változatlanok maradnak.• <u>4. A-NPA-lehetőség:</u> Az 1702/2003/EK bizottsági rendelet módosítása (a 45. számú EASA-úrlap megváltoztatásával) annak érdekében, hogy választani lehessen a három ICAO-lehetőség közül. <p><u>b. A kiválasztott elsőbbségi lehetőség (ha van ilyen):</u></p> <p>Az 1. A-NPA-lehetőség kapott elsőbbséget.</p>
3. Érintett ágazatok	NAA-k, tulajdonosok, üzemeltetők és repülőtéri hatóságok.
4. Hatások	<p><u>a. Az azonosított hatások</u></p> <p><u>i. Biztonság</u></p> <p>Ha az üzemanyag-tervezéssel kapcsolatos rendelkezéseket</p>

ELŐZETES SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT
21.040 sz. feladat

Címek	Alcímek
	<p>helyesen valósítják meg, akkor várhatóan a lehetőségek egyike sem lesz hatással a biztonságra.</p> <p><u>ii. Gazdaság</u></p> <p>Általánosan megfogalmazva a lehetőségek gazdasági hatása alapvetően a következő tényezőktől függ:</p> <ul style="list-style-type: none">• Attól, hogy az EU-n kívüli üzemeltetők olyan adminisztrációs rendszereket használnak-e, amelyek eltérnek az uniós rendszertől, továbbá hogy ezek az eltérések egyenlőtlen bánásmódot eredményeznek-e a különböző üzemeltetőkkel szemben.• Attól, hogy az eltérő adminisztrációs rendszerek eltérő gazdasági hatással vannak-e az NAA-kra, az üzemeltetőkre és a többi félre (tekintet nélkül a nem uniós rendszerekre).• Attól, hogy a különböző rendszerek eltérő összköltséget eredményeznek-e az adminisztrációs rendszer vonatkozásában. <p>A rendelkezésre álló és a 13-2006. számú A-NPA keretében végzett konzultációs folyamat során kapott információk alapján az Ügynökség nem tudja számszerűsíteni a tényezők nagyságrendjét. Ugyanakkor kijelenthetjük, hogy a kérelmezők számára a három ICAO-rendszer között választási lehetőséget biztosító 4. A-NPA-lehetőség összetettebb és költségesebb adminisztrációs munkát jelentene az NAA-k számára.</p> <p>Ezenkívül a 4. A-NPA-lehetőségnél a maximális rugalmasság elérése érdekében az üzemeltetőknek az NAA-k bevonása nélkül is meg kell tudniuk változtatni saját zajtanúsítási státuszukat. Ezt követően egy szabályozott rendszert kellene kiépíteni a konfigurációs módosítások méltányos alkalmazása és adminisztrálása érdekében. Ez további költséget jelentene.</p> <p><u>iii. Környezet</u></p> <p>Általánosan elfogadott vélemény, hogy a zajtanúsítást adminisztráló rendszernek pozitív hatása van a környezetre. Az alacsony zajszint fontos marketing érv a légi járművek gyártói és üzemeltetői szempontjából, és a zajtanúsítási rendszer segít abban, hogy mozgósítsák a piaci erőket a légi járművek által keltett zaj csökkentése érdekében. A könnyen elérhető, jó minőségű és pontos zajadatok segítenek abban, hogy különbséget tegyenek az eltérő kialakítású légi járművek között, és elősegíti, hogy verseny alakuljon ki ezen a téren.</p> <p>Ilyen módon egy olyan egyszerű és átlátható rendszer, mint amilyen az 1. A-NPA-lehetőség által kínált egyoldalas zajbizonyítvány, biztosítja azt, hogy az üzemeltetett járművek üzemi tömegének napi változása kevésbé befolyásolja a zajszinteket, és így azok jobban</p>

ELŐZETES SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT
21.040 sz. feladat

Címek	Alcímek
	<p>reprezentálják az adott légi járműben megvalósított zajcsökkentő technológia általános szintjét.</p> <p>Másfelől vitatták azt, hogy környezeti szempontból előnyt jelentene-e a 4. A-NAP-lehetőség kínálta nagyobb rugalmasság, mivel ez a lehetőség arra ösztönöz, hogy ahol csak lehetséges, kisebb maximális felszállótömeggel üzemeltessék a légi járműveket. Ez azonban csak akkor teljesül, ha a repülőtéri hatóságok is erre ösztönző rendszereket vezetnek be.</p> <p>Mindez arra enged következtetni, hogy a zajbizonyítvány formátuma valószínűleg nem játszik jelentős szerepet az esetleges környezeti előnyök szempontjából.</p> <p><u>iv. Társadalom</u></p> <p>A jelek szerint nincs okunk azt feltételezni, hogy a rendszer kiválasztása bármilyen, a fenti gazdasági részben tárgyalttól eltérő társadalmi hatással járjon.</p> <p><u>v. Az EASA hatókörén kívüli egyéb repülésügyi követelmények</u></p> <p>Nem találtunk ilyet.</p> <p><u>vi. Összehasonlítható külföldi szabályozási követelmények</u></p> <p>Nem találtunk ilyet. Meg kell ugyanakkor jegyeznünk, hogy minél nagyobb az ICAO szerződő államai között a harmonizáció szintje, annál nagyobbak a gazdasági és adminisztrációs szempontból elérhető előnyök.</p> <p><u>b. Egyenlőségi és méltányossági kérdések</u></p> <p>Az 1. A-NPA-lehetőség egyszerűen adminisztrálható és méltányos az érintettekkel szemben. Ennek a lehetőségnek az egységes megvalósítása minden üzemeltető számára ugyanazokat a feltételeket garantálná, és így biztosítaná az egyenlő bánásmódot.</p> <p>Másfelől azonban azt is kijelenthetjük, hogy amennyiben a repülőtéri hatóságok ösztönző rendszereket vezetnek be, az ICAO által lehetővé tett rugalmasságot megőrző 4. A-NPA-lehetőség nyújtana a legjobb garanciát az üzemeltetők számára az egyenlő bánásmód tekintetében. Ugyanakkor különösnek tűnik, hogy ezeknek a rendszereknek a megvalósításához repüléstechnikai termékek környezetvédelmi tanúsítására vonatkozó szabályokat kellene átvenni. Maguknak a repülőtéri hatóságoknak kell egyenlő bánásmódot biztosítaniuk minden üzemeltető számára, függetlenül attól, hogy azok milyen lehetőséget/rendszert alkalmaznak a légi járművek zajdokumentumai kapcsán, és nekik kell biztosítaniuk, hogy adott lehetőségeket/rendszereket alkalmazó felhasználókkal szemben ne legyen semmilyen hátrányos megkülönböztetés. Ha a repülőtéri szabályok nem teljesítik ezeket a követelményeket, akkor újra kell gondolni azokat az ICAO és a nemzetközi jog megkülönböztetésmentességgel kapcsolatos</p>

ELŐZETES SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT
21.040 sz. feladat

Címek	Alcímek
	egyéb alkalmazandó elveinek fényében.
5. Összefoglalás és végértékelés	<p>a. <u>A kiértékelt lehetőségek pozitív és negatív hatásainak összehasonlítása:</u></p> <p><u>1. A-NPA-lehetőség:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• A zajjellemzőkre vonatkozó összes információ elérhető egyetlen dokumentumban. Minimális műszaki jártasságra van szükség a légi járművek tanúsított zajszintjeinek megtalálásához, ami segíti az információkat felhasználók munkáját.• A zajtanúsítás elsődleges célja annak biztosítása, hogy a legújabb zajcsökkentő technológiák a napi üzemeltetéssel kapcsolatban használt eljárások által is igazolt módon kerüljenek alkalmazásra a légi járművekben, valamint annak biztosítása, hogy a technika által kínált zajcsökkentés hatásai a repülőterek környékén is érzékelhetők legyenek. A zajtanúsításnak (és a kiadandó dokumentumoknak) nem célja az, hogy repülőtéri ösztönző rendszerek számára nyújtson adatokat. Ebből a szempontból az 1. A-NPA-lehetőség alkalmasabb megoldásnak tekinthető.• A Chicagói Egyezmény 16. mellékletének I. kötetében foglaltak szerint mért tanúsított zajszintek nem egyértelmű módon írják le a légi járművek zajjellemzőit.• A 4. A-NPA-lehetőséggel összehasonlítva ez a lehetőség várhatóan pozitív gazdasági hatást (lásd fent) eredményez. <p><u>4. A-NPA-lehetőség:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Ez a lehetőség tűnhet a legrugalmasabb megoldásnak az üzemeltetők számára. Ez például lehetővé teszi, hogy a 3. ICAO-lehetőséget használják olyan légi járművek esetében, amelynél az üzemeltetőnek gazdasági vagy környezeti igények miatt rendszeresen módosítania kell a tanúsított zajadatokat. Ez ugyanakkor az üzemeltető és a repülőtér által kötött kiegészítő megállapodáson keresztül az 1. A-NPA-lehetőség alkalmazásával is elérhető. Egy ilyen megállapodás tartalmazhatja például azt, hogy az üzemeltető minden járat aktuális felszállótömegét és – ha megvan – az annak megfelelő zajszintet jelenti a repülőtérnek, és a repülőtéri hatóságok ezeknek az adatoknak az alapján számítják ki az adott repülőjárat leszállási díját. Ezt az elgondolást követve az Ügynökség nem látja szükségét annak, hogy módosítsák az 1702/2003/EK bizottsági rendelet 21. része I alrészének rendelkezéseit.• A CAEP-folyamat során elfogadott eredeti ICAO-

ELŐZETES SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT
21.040 sz. feladat

Címek	Alcímek
	<p style="text-align: center;">rendszert tartjuk meg.</p> <p><u>b. Összefoglalás arról, hogy ezek a hatások kikre gyakorolnak hatást, valamint az egyenlőség és a méltányosság kérdéseiről:</u></p> <p>Az érintett felek, az NAA-k, a tulajdonosok, az üzemeltetők és a repülőterek üzemeltetői egyenlő mértékben érintettek.</p> <p><u>c. Végértékelés és az elsőbbségi lehetőségre vonatkozó javaslat:</u></p> <p>A zajbizonyítványok kiadásának célja annak bizonyítása, hogy a légi jármű megfelel a Chicagói Egyezmény 16. mellékletében lefektetett (és az 1592/2002/EK rendelet 6. cikke által a közösségi jogba átültetett) követelményeknek, és így jogosult az egyezmény által biztosított szabad mozgásra. Ezzel a dokumentummal az üzemeltető és/vagy a tulajdonos be tudja bizonyítani a repülőtéren, illetve egyéb hatóságoknak, hogy a légi jármű megfelel a szükséges követelményeknek. A zajbizonyítványnak, bár olyan műszaki információkat dokumentál mint például a maximális felszállótömeg és a zajszint(ek), elsődlegesen nem célja, hogy repülőtéren ösztönző rendszerek számára biztosítson adatokat. Ebben az összefüggésben úgy gondoljuk, hogy a két mérlegelt lehetőség ugyanolyan eredményt biztosít, és ezért a környezeti előnyök is azonosak.</p> <p>Az 1. A-NPA-lehetőség adminisztrációja ugyanakkor kevésbé költséges, és ez a lehetőség nagyobb biztonságot nyújt azzal kapcsolatban, hogy a légi jármű megfelel-e a vonatkozó tanúsítási követelményeknek. Ez volt az egyik fő érv, ami miatt a Bizottság eredetileg ezt a lehetőséget választotta végrehajtási szabályában a későbbi 1. ICAO-lehetőség bevezetéséhez (21. rész, I alrész).</p> <p>Emiatt az Ügynökség nem lát okot arra, hogy jogalkotást kezdeményezzen a zajbizonyítvány formátumára vonatkozó jelenlegi szabályozási rendeletek módosítása céljából, tekintetbe véve azt, hogy a repülőtéren ösztönző rendszereknek az egyes légi járművek aktuális zajkibocsátása szerinti módosítására a vonatkozó szabályzatokban kell kitérni.</p>