

## Flugöryggisstofnun Evrópu

### BRÁÐABIRGÐAMAT Á ÁHRIFUM REGLUGERÐAR

Verkefni Nr. 21.040

Skjöl yfir hávaða frá loftförum

Fyrirsagnir	Undirfyrirsagnir
1. Tilgangur og tilætluð áhrif	<p><b>a. Málafni til umfjöllunar:</b></p> <p>4. Á undanförunum árum þróaði nefnd ICAO um flug og umhverfisvernd (CAEP) reglur og leiðbeiningar um skráningu vegna hávaðavottunar í samræmi við viðauka 16. við Chicago-samninginn, I. bindi, um hávaða frá loftförum, fjórðu útgáfu, breytingu 8. Viðbót G. við viðauka 16. inniheldur viðmiðunarreglur um umsjón með skráningu hávaðavottorða og leggur til þrjá mismunandi valkosti. Þeir eru:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>ICAO-valkostur 1:</b> Eitt skjal. Hávaðavottorð sem inniheldur allar upplýsingar í einu einnar blaðsíðu skjali.</li><li>• <b>ICAO-valkostur 2:</b> Tvo samhangandi skjöl. Fyrra skjalið staðfestir hávaðavottunina en gefur einungis greinandi upplýsingar um loftfarið og yfirlýsingu um að reglunum sé fylgt. Seinna skjalið inniheldur aukaupplýsingar sem þörf er fyrir (svo sem um hávaðastig), yfirlétt samþykkt blaðsíðu eða blaðsíður í flughandbókinni (Aircraft Flight Manual) eða flugrekstrarhandbókinni (Aircraft Operating Manual).</li><li>• <b>ICAO-valkostur 3:</b> Þrjú samhangandi skjöl. Fyrsta skjalið er eins og fyrra skjalið í valkosti 2. Annað skjalið er svipað og annað skjalið í ICAO-valkosti 2. og inniheldur upplýsingar um allar mögulegar hávaðastillingar loftfarsins. Þriðja skjalið er gefið út í samræmi við reglufest ferli. Það gefur upp núverandi stillingar loftfarsins með því að tengja einstaka kennitölu við raunverulegan hámarksflugtaks massa þess.</li></ul> <p>Framkvæmdastjórnarreglugerð (EC) nr. 1702/2003, breytt með reglugerð (EC) nr. 335/2007, mælir fyrir um að aðildarríki ESB þurfi að nota eyðublað 45. sem hávaðavottorð, sem er í samræmi við ICAO-valkost 1.</p> <p>Í kjölfar yfirstandandi umræðu um hávaðavottunarskjöl var fjallað um sex mismunandi valkosti í kynningarauglýsingu stofnunarinnar um fyrirhugaða reglugerð (A-NPA) 13-2006. Athugasemdirnar sem bárust voru metnar í athugasemda- og viðbragðaskjali í kjölfar A-NPA-auglýsingarinnar. Helsta niðurstaðan var sú að meirihlutinn styður A-NPA-valkost 1. (sem er samhljóða ICAO-valkosti 1., sem sagt aðgerðaleysi) og einnig að umtalsverður fjöldi athugasemda styddi A-NPA-valkost 4. (þetta er val á milli hinna þriggja ICAO-valkosta).</p>

**BRÁÐABIRGÐAMAT Á ÁHRIFUM REGLUGERÐAR**  
**Verkefni Nr. 21.040**

Fyrirsagnir	Undirfyrirsagnir
	<p><b><u>b. Umfang málefnsins (magnbundið ef hægt er):</u></b></p> <p>Aðildarríkin verða að gefa út hávaðavottorð fyrir öll loftför sem reglurnar í viðauka 16. við I. bindi Chicago-samningsins gilda fyrir. Ef litið er til þess að um það bil 90.000 loftför með lofthæfisskírteini eru skráð í aðildarríkjum EASA, má áætla gróflega að minnsta kosti 60.000 þeirra verði að hafa hávaðavottorð.</p> <p><b><u>c. Stutt yfirlýsing um markmiðin:</u></b></p> <p>Markmið væntanlegrar reglumótunar mundi verða að bæta kerfið fyrir hávaðavottunarskjöl innan ESB, ef það er mögulegt.</p>
<b>2. Valkostir</b>	<p><b><u>a. Valkostirnir auðkenndir</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>A-NPA-valkostur 1:</u> Aðgerðaleysi. Útfærslureglurnar, þar á meðal EASA-eyðublað 45., haldast óbreyttar.</li><li>• <u>A-NPA-valkostur 4:</u> Breyta framkvæmdastjórnarreglugerð (EC) nr. 1702/2003 (með því að breyta EASA-eyðublaði 45.) til að hægt verði að velja á milli hinna þriggja ICAO valkosta.</li></ul> <p><b><u>b. Ákjósanlegasti kosturinn valinn (ef mögulegt er):</u></b></p> <p>A-NPA-valkostur 1. er ákjósanlegastur.</p>
<b>3. Viðkomandi geirar</b>	<p>Opinber flugmálayfirvöld, eigendur, rekstraraðilar og flugvallayfirvöld.</p>
<b>4. Áhrif</b>	<p><b><u>a. Öll áhrif auðkennd</u></b></p> <p><b><u>i. Öryggisáhrif</u></b></p> <p>Ef ákvæðin sem tengjast áætlunum um eldsneyti eru rétt framkvæmd er ekki búist við að þessir valkostir mundu hafa áhrif á öryggi.</p> <p><b><u>ii. Efnahagsleg áhrif</u></b></p> <p>Almennt séð velta efnahagsleg áhrif valkostanna gróflega á eftirfarandi þáttum:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hvort rekstraraðilar utan ESB-svæðisins nota stjórnunarkerfi sem eru öðruvísi en ESB-kerfið, og hvort þessi munur yrði til þess að rekstraraðilum væri mismunað.</li><li>• Hvort hin mismunandi stjórnunarkerfi hafa mismunandi</li></ul>

# BRÁÐABIRGÐAMAT Á ÁHRIFUM REGLUGERÐAR

## Verkefni Nr. 21.040

Fyrirsagnir	Undirfyrirsagnir
	<p>efnahagsleg áhrif fyrir opinber flugmálayfirvöld, rekstraraðila eða aðra aðila (án tillits til utan-ESB kerfanna).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Hvort hin mismunandi kerfi mundu skapa mismunandi heildarkostnað fyrir stjórnunarkerfið.</li></ul> <p>Stofnunin getur ekki mælt magn þessara þátta út frá þeim upplýsingum sem voru fáanlegar og sem sendar voru inn á meðan á ráðaleitaninni (A-NPA 13-2006) stóð. Þó er hægt að fullyrða að A-NPA-valkostur 4, sem gefur umsækjendum val á milli hinna þriggja ICAO-kerfa, mundi leiða til flóknari og dýrari stjórnsýslu hjá opinberum flugmálayfirvöldum aðildarríkjanna.</p> <p>Þar að auki verða rekstraraðilar að geta breytt hávaðavottunarstöðu sinni án þess að opinber flugmálayfirvöld landsins komi þar að, til að A-NPA-valkostur 4. nái hámarks sveigjanleika. Þá ætti að koma upp reglufestu ferli til að taka út sanngjarna beitingu og stjórnun á stillingabreytingunum. Þetta mundi skapa aukakostnað.</p> <p><u>iii. Umhverfisáhrif</u></p> <p>Það er almennt samkomulag um að stjórnunarkerfið fyrir hávaðavottun hafi jákvæð áhrif á umhverfið. Lítil hávaði veitir framleiðendum og rekstraraðilum loftfara mikilvæg markaðssetningarrök og hávaðavottunarkerfið ýtir við markaðsöflunum til að draga úr hávaða frá loftförum. Hágæða, nákvæmar hávaðaupplýsingar sem eru vel aðgengilegar hjálpa til við að greina á milli mismunandi hönnunar loftfara og örvar samkeppni á þessu sviði.</p> <p>Því er mikilvægt að hafa einfalt og gegnsætt kerfi, eins og einnar blaðsíðu vottorðið í A-NPA-valkosti 1., sem tryggir að hávaðastigin eru undir minni áhrifum vegna breytinga á massa loftfara frá degi til dags og eru því meira í samræmi við almennt stig hávaðaminnkandi tækni sem er hluti af hönnun loftfaranna.</p> <p>Hins vegar komu fram þau rök að það væri betra fyrir umhverfið ef boðið væri upp á meiri sveigjanleika eins og í A-NPA-valkosti 4. Því að þessi valkostur felur í sér hvatningu til nota lægri flugtaks massa þegar það er mögulegt; hins vegar á þetta einungis við ef flugvallayfirvöld setja upp hvatakerfi í þessum tilgangi.</p> <p>Það má draga þá ályktun að form hávaðavottorðsins skipti líklega ekki máli hvað varðar hugsanleg jákvæð umhverfisáhrif.</p> <p><u>iv. Félagsleg áhrif</u></p> <p>Ekki virðist nein ástæða til að halda að valið á kerfi mundi hafa nokkur félagsleg áhrif önnur en þau sem felast í umfjölluninni um efnahagsleg áhrif hér að ofan.</p> <p><u>v. Aðrar flugkröfur utan sviðs EASA</u></p>

**BRÁÐABIRGÐAMAT Á ÁHRIFUM REGLUGERÐAR**  
**Verkefni Nr. 21.040**

Fyrirsagnir	Undirfyrirsagnir
	<p>Engin auðkennd áhrif.</p> <p><u>vi. Sambærilegar erlendar reglugerðakröfur</u></p> <p>Engin auðkennd áhrif. Aftur á móti skal tekið fram að því meiri samhæfing sem næst innan aðildarríkja ICAO, því stærri verður ávinningurinn á sviði efnahagslegra og stjórnunartengdra þátta.</p> <p><b><u>b. Réttmætis- og sanngirnismálefni</u></b></p> <p>A-NPA-valkostur 1. er einfaldur í notkun og sanngjarn fyrir þá sem að málum koma. Samræmd framkvæmd á þessum kosti mundi veita öllum rekstraraðilum sömu skilyrðin og því tryggja, við bestu aðstæður, jafna meðferð fyrir alla.</p> <p>Hins vegar mætti einnig segja að A-NPA valkostur 4. sem heldur í sveigjanleikann sem ICAO býður upp á mundi gefa bestu trygginguna fyrir jafni meðferð fyrir alla rekstraraðila þegar flugvallayfirvöld bjóða upp á hvatakerfi. Hins vegar virðist það undarlegt að það þyrfti að taka upp reglur um umhverfisvottun fyrir flugbúnað til að koma á slíkum kerfum. Það er hlutverk flugvallareglugerðanna sjálfra að tryggja jafna meðferð fyrir alla rekstraraðila sama hvaða valkostur/kerfi er notað til að skrá hávaðavottorð fyrir loftför og einnig til að tryggja að notendum eins valkostar/kerfis sé ekki mismunað. Ef flugvallareglur uppfylla ekki þessar kröfur, þá verður að endurskoða þær í ljósi viðeigandi meginreglna ICAO og annarra alþjóðlegra lagareglna um bann við mismunun.</p>
<p><b>5. Samantekt lokamat</b></p>	<p><b><u>a. Samanburður á jákvæðum og neikvæðum áhrifum fyrir hvern valkost sem metinn var:</u></b></p> <p><u>A-NPA-valkostur 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Allar upplýsingar um hávaðaeinkenni eru auðveldlega aðgengileg í einu skjali. Líttillar tækniþekkingar er þörf til að finna vottað hávaðastig loftfarsins, sem hjálpar þeim sem nota þurfa upplýsingarnar.</li><li>• Aðaltilgangur hávaðavottunar er að tryggja að nýjasta hávaðaminnkandi tæknin sem sannreynd hefur verið í tengslum við daglegan rekstur sé tekin inn í hönnun loftfara, til að tryggja að hávaðaminnkun sem tækni býður upp á komi fram á flugvöllum. Tilgangur hávaðavottunarinnar (og skjalanna sem á að gefa út) er ekki að veita upplýsingar vegna hvatakerfa flugvalla. Frá því sjónarhorni er A-NPA-valkostur 1. sú lausn sem betur á við.</li><li>• Vottað hávaðastig, eins og það er mælt samkvæmt viðauka 16. við I. bindi Chicago-samningsins, lýsir hávaðaeiginleikum loftfaranna á ótvíræðan hátt.</li><li>• Búist er við að valkosturinn muni hafa jákvæð</li></ul>

**BRÁÐABIRGÐAMAT Á ÁHRIFUM REGLUGERÐAR**  
**Verkefni Nr. 21.040**

Fyrirsagnir	Undirfyrirsagnir
	<p>efnahagsleg áhrif samanborið við A-NPA-valkost 4. (sjá hér að ofan).</p> <p><u>A-NPA valkostur 4:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Þennan valkost má líta á sem sveigjanlegustu lausnina fyrir rekstraraðila. Hann leyfir t.d. notkun á ICAO-valkosti 3. fyrir loftför þegar rekstraraðilinn hefur efnahagslega eða umhverfistengda þörf fyrir að breyta hinu vottaða hávaðastigi reglulega. Hins vegar er einnig hægt að gera þetta með A-NPA-valkosti 1. með því að flugrekstraraðilinn og flugvöllurinn semji sérstaklega um það sín á milli. Slíkt fyrirkomulag gæti þýtt að flugrekstraraðilinn mundi t.d. tilkynna flugvellinum um raunverulegan flugtaks massa og, þegar við á, samsvarandi hávaðastig fyrir hvert flug og flugvallaryfirvöld reikni út frá því landingargjöld fyrir hvert flug. Því sér stofnunin ekki þörf fyrir að breyta ákvæðum 21. hluta, undir-hluta I. í framkvæmdastjórnarreglugerð 1702/2003.</li><li>• Upprunalega ICAO kerfið eins og það var samþykkt í CAEP ferlinu helst óbreytt.</li></ul> <p><b><u>b. Samantekt á því hverjir mundu verða fyrir þessum áhrifum og réttmætis- og sanngirnismálefnum:</u></b></p> <p>Allir aðilar verða fyrir jöfnum áhrifum, hvort sem um er að ræða opinber flugmálayfirvöld, eigendur, flugrekstraraðila eða flugvallarekstraraðila.</p> <p><b><u>c. Lokamat og tillaga um ákjósanlegasta valkostinn:</u></b></p> <p>Ástæðan fyrir útgáfu hávaðavottorða er að sýna fram á að loftför uppfylli hávaðakröfurnar sem mælt er fyrir um í viðauka 16. við Chicago-samninginn (lögleiddar hjá Evrópubandalaginu grein 6. í reglugerð nr. 1592/2002) og megi því fara hindrunarlaust á milli staða eins og sagt er fyrir um í samningnum. Með umrætt skjal í höndunum getur rekstraraðilinn og/eða eigandinn sýnt flugvallar- og öðrum yfirvöldum fram á að loftfarið uppfylli nauðsynlegar kröfur. Þó að hávaðavottunin innihaldi tæknilegar upplýsingar, þar á meðal um hámarks flugtaks massa og hávaðastig, þá er tilgangur hennar ekki að veita upplýsingar vegna hvatakerfa flugvalla; í þessu samhengi er talið að útkoman úr notkun hinna tveggja valkosta sé sú sama og hafi því sömu jákvæðu umhverfisáhrifin.</p> <p>A-NPA-valkostur 1. er hinsvegar ódýrari í rekstri og býður upp á meiri vissu um það hvort loftfar uppfyllir viðeigandi vottunarkröfur. Þetta voru ein helstu rökin fyrir því að Framkvæmdastjórnin kaus í upphafi að setja væntanlegan ICAO-valkost 1. inn í útfærslureglu sína (21. hluta, undirhluta I).</p>

**BRÁÐABIRGÐAMAT Á ÁHRIFUM REGLUGERÐAR**  
**Verkefni Nr. 21.040**

<b>Fyrirsagnir</b>	<b>Undirfyrirsagnir</b>
	<p>Því sér stofnunin enga ástæðu til að hefja reglumótun til að breyta núverandi reglugerðaákvæðum um form hávaðavottorða, með það í huga að í tengdum reglugerðum verður fjallað um mótun hvatakerfa fyrir flugvelli sem tengjast raunverulegum hávaða frá hverju loftfari.</p>