

## Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

### WSTĘPNA OCENA WPŁYWU UREGULOWAŃ PRAWNYCH

#### Zadanie nr 21.040

#### Dokumenty dotyczące hałasu lotniczego

Tytuły	Podtytuły
1. Cel i zamierzony skutek	<p data-bbox="561 589 1085 622"><b><u>a. Kwestia wymagająca rozwiązania:</u></b></p> <p data-bbox="611 636 1401 969">W ostatnich latach Komitet ICAO ds. Ochrony Środowiska Naturalnego w zakresie Lotnictwa (CAEP) opracował zasady i wytyczne odnoszące się do dokumentacji dotyczącej świadectwa zdatności w zakresie hałasu określonej w tomie I (dotyczącym hałasu) załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, czwarte wydanie, poprawka 8. Dodatek G do załącznika 16 zawiera wytyczne w sprawie prowadzenia dokumentacji dotyczącej świadectw zdatności w zakresie hałasu i propozycje trzech różnych opcji. Opcje te są następujące:</p> <ul data-bbox="624 992 1401 1832" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 992 1401 1122">• <u>Opcja 1 proponowana przez ICAO:</u> Jeden dokument. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu — wszystkie informacje zawarte są w pojedynczym jednostronicowym dokumencie.</li><li data-bbox="624 1144 1401 1478">• <u>Opcja 2 proponowana przez ICAO:</u> Dwa uzupełniające się dokumenty. Pierwszy dokument poświadcza zdatność w zakresie hałasu, ale ogranicza się do identyfikacji statku powietrznego i stwierdzenia zgodności. Drugi, uzupełniający dokument zawiera niezbędne informacje dodatkowe (np. poziomy hałasu); zwykle jest to zatwierdzona strona lub kilka zatwierdzonych stron instrukcji użytkownika w locie (Aircraft Flight Manual — AFM) lub instrukcji obsługi technicznej samolotu (Aircraft Operating Manual — AOM).</li><li data-bbox="624 1500 1401 1832">• <u>Opcja 3 proponowana przez ICAO:</u> Trzy uzupełniające się dokumenty. Pierwszy dokument jest identyczny z pierwszym dokumentem z opcji 2 proponowanej przez ICAO. Drugi dokument jest zbliżony do drugiego dokumentu z opcji 2 i zawiera wszelkie możliwe konfiguracje hałasu w przypadku danego statku powietrznego. Trzeci dokument jest wystawiony w trybie regulowanym przepisami. Określa aktualną konfigurację samolotu, przyporządkowując rzeczywistej maksymalnej masie startowej (MTOM) unikalny identyfikator.</li></ul> <p data-bbox="611 1854 1401 2018">Rozporządzenie Komisji nr (WE) 1702/2003, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 335/2007, stanowi, że państwa członkowskie UE muszą stosować formularz 45 EASA jako świadectwo zdatności w zakresie hałasu, zgodnie z opcją 1 proponowaną przez ICAO.</p>

**WSTĘPNA OCENA WPLYWU TWORZENIA PRZEPISÓW**  
**Zadanie 21.040**

Tytuły	Podtytuły
	<p>W wyniku trwającej debaty na temat dokumentów dotyczących świadectwa zdatności w zakresie hałasu, w pierwszej notatce odnośnie do proponowanej poprawki (A-NPA) 13-2006 omówiono sześć różnych opcji. Otrzymane uwagi oceniono w dokumencie reakcji na uwagi (CRD) odnoszącym się do notatki A-NPA. Głównym wnioskiem było stwierdzenie, że w większości uwag opowiedziano się za opcją 1 przedstawioną w notatce A-NPA (tj. opcja 1 proponowana przez ICAO, czyli niepodejmowanie żadnych działań), a także że istotna liczba uwag wyraża poparcie opcji 4 przedstawionej w notatce A-NPA (tj. wybór między trzema opcjami proponowanymi przez ICAO).</p> <p><b><u>b. Skala problemu (o ile możliwe, określona ilościowo):</u></b></p> <p>Państwa członkowskie zobowiązane są do wydawania świadectw zdatności w zakresie hałasu dla każdego statku powietrznego, do którego mają zastosowanie zasady określone w tomie I załącznika 16 do konwencji chicagowskiej. Zważywszy, że w państwach EASA zarejestrowanych jest około 90 000 statków powietrznych posiadających świadectwo zdatności do lotu, orientacyjnie można określić, że co najmniej 60 000 z nich powinno posiadać świadectwo zdatności w zakresie hałasu.</p> <p><b><u>c. Krótkie określenie celów:</u></b></p> <p>Celem najbliższych działań w zakresie tworzenia przepisów byłoby usprawnienie, o ile jest to możliwe, systemu dokumentacji dotyczącej świadectwa zdatności w zakresie hałasu w UE.</p>
<b>2. Opcje</b>	<p><b><u>a: Zidentyfikowane opcje:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Opcja 1 według A-NPA:</u> Nie robić nic. Przepisy wykonawcze, w tym formularz 45 EASA, pozostają niezmienione.</li><li>• <u>Opcja 4 według A-NPA:</u> Wprowadzić zmiany do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 (zmieniając formularz 45 EASA), tak aby możliwy był wybór między trzema opcjami proponowanymi przez ICAO.</li></ul> <p><b><u>b. Wybrana opcja preferowana (o ile to możliwe):</u></b></p> <p>Opcja 1 według A-NPA jest opcją preferowaną.</p>
<b>3. Zainteresowane sektory</b>	Krajowe władze lotnicze (NAA), właściciele, operatorzy i władze lotnisk.

**WSTĘPNA OCENA WPLYWU TWORZENIA PRZEPISÓW**  
**Zadanie 21.040**

Tytuły	Podtytuły
4. Skutki	<p><b><u>a: Wszystkie zidentyfikowane skutki:</u></b></p> <p><b><u>i. W zakresie bezpieczeństwa</u></b></p> <p>W przypadku prawidłowego wdrożenia przepisów dotyczących planowania zużycia paliwa nie przewiduje się, aby którakolwiek z tych opcji miała wpływ na bezpieczeństwo.</p> <p><b><u>ii. Gospodarcze</u></b></p> <p>W ogólnym ujęciu skutki ekonomiczne poszczególnych opcji w dużej mierze zależą od następujących czynników:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Czy operatorzy spoza UE stosują systemy administracyjne, które różnią się od systemu UE, oraz czy te różnice powodowałyby nierówne traktowanie operatorów.</li><li>• Czy różne systemy administracyjne pociągają za sobą różne skutki ekonomiczne dla NAA, operatorów lub innych stron (niezależnie od systemów spoza UE).</li><li>• Czy różne systemy prowadziłyby do zróżnicowanych kosztów ogólnych systemu administracyjnego.</li></ul> <p>Na podstawie informacji dostępnych i otrzymanych w toku procesu konsultacji z wykorzystaniem A-NPA 13-2006 Agencja nie jest w stanie ilościowo określić wagi tych czynników. Jednakże można stwierdzić, że opcja 4 według notatki A-NPA, pozostawiająca wnioskodawcom wybór między trzema systemami ICAO, wymagałaby od NAA bardziej skomplikowanych i kosztownych czynności administracyjnych.</p> <p>Ponadto dla uzyskania maksymalnej elastyczności przewidzianej w opcji 4 według A-NPA operatorzy muszą mieć możliwość dokonywania zmiany stanu prawnego posiadanego świadectwa zdatości w zakresie hałasu bez potrzeby angażowania NAA. Następnie konieczne byłoby ustanowienie regulowanego systemu w celu kontrolowania rzetelnego stosowania i prowadzenia zmian konfiguracji. Wiązałyby się z tym dodatkowe koszty.</p> <p><b><u>iii. W zakresie środowiska naturalnego</u></b></p> <p>Powszechnie uważa się, że system administracyjny certyfikacji w zakresie hałasu ma korzystny wpływ na środowisko naturalne. Niskie poziomy hałasu stanowią ważny argument marketingowy dla producentów i operatorów statków powietrznych, a system certyfikacji w zakresie hałasu sprzyja mobilizowaniu sił rynkowych do zmniejszania hałasu lotniczego. Wysokiej jakości, dokładne i łatwo dostępne dane na temat hałasu ułatwiają dokonywanie rozróżnienia między różnymi projektami statków powietrznych i sprzyjają konkurencji w tym względzie.</p> <p>Zgodnie z tym tokiem rozumowania prosty i przejrzysty system, taki jak jednostronicowe świadectwo zdatości</p>

**WSTĘPNA OCENA WPLYWU TWORZENIA PRZEPISÓW**  
**Zadanie 21.040**

Tytuły	Podtytuły
	<p>w zakresie hałasu przewidziane w opcji 1 według A-NPA, gwarantuje, że poziomy hałasu pozostaną pod mniejszym wpływem codziennych wahań masy operacyjnej i dlatego będą bardziej reprezentatywne z punktu widzenia ogólnego poziomu technologii redukcji hałasu zawartej w projekcie statku powietrznego.</p> <p>Z drugiej strony podnoszono argument, że środowisko naturalne skorzystałoby z większej elastyczności wynikającej z opcji 4 według A-NPA, ponieważ opcja ta uwzględnia zachętę do eksploatacji przy niższych masach startowych, tam gdzie jest to możliwe; stwierdzenie to jest jednak prawdziwe tylko wówczas, gdy władze lotnisk wprowadzą system zachęt w tym względzie.</p> <p>Można ostatecznie stwierdzić, że format świadectwa zdatności w zakresie hałasu prawdopodobnie nie ma znaczenia, jeżeli chodzi o ewentualne korzyści dla środowiska naturalnego.</p> <p><u>iv. Społeczne</u></p> <p>Prawdopodobnie nie ma powodu, by sądzić, iż wybór systemu miałby jakiegokolwiek skutki społeczne inne niż te wskazane wcześniej w części dotyczącej gospodarki.</p> <p><u>v. Inne wymogi dotyczące lotnictwa wykraczające poza zakres działania EASA</u></p> <p>Nie stwierdzono.</p> <p><u>vi. Zagraniczne porównywalne wymogi regulacyjne</u></p> <p>Nie stwierdzono. Należy jednak zauważyć, że im wyższy jest poziom harmonizacji między państwami członkami ICAO, tym większe są korzyści gospodarcze i administracyjne.</p> <p><b><u>b. Kwestia równości i sprawiedliwości</u></b></p> <p>Opcja 1 według A-NPA jest prosta pod względem administracyjnym i zapewnia sprawiedliwe traktowanie zaangażowanych podmiotów. Jednolita realizacja tej opcji zapewniłaby jednakowe warunki dla wszystkich operatorów i stanowiła najlepszą gwarancję równego traktowania.</p> <p>Z drugiej strony, można też stwierdzić, że opcja 4 według A-NPA, utrzymująca elastyczność dopuszczoną przez ICAO, stanowiłaby najlepszą gwarancję równego traktowania wszystkich operatorów wówczas, gdy władze lotnisk wdrożą systemy zachęt. Wydaje się jednak dziwne, że dla wdrożenia tego rodzaju systemów konieczne jest dokonanie zmian przepisów, które mają zastosowanie do certyfikacji wyrobów lotniczych w zakresie ochrony środowiska. Same regulacje dotyczące lotnisk mają gwarantować równe traktowanie wszystkich operatorów niezależnie od stosowanych opcji/systemów w zakresie dokumentów dotyczących hałasu lotniczego i zapewniać, że nie dochodzi do dyskryminowania</p>

**WSTĘPNA OCENA WPŁYWU TWORZENIA PRZEPISÓW**  
**Zadanie 21.040**

Tytuły	Podtytuły
	użytkowników jednego rodzaju opcji/systemu. Jeżeli przepisy dotyczące lotnisk nie spełniają tych wymogów, muszą być ponownie zbadane w świetle obowiązujących regulacji ICAO i innych zasad prawa międzynarodowego odnoszących się do niedyskryminacji.
<b>5. Podsumowanie i ocena końcowa</b>	<b><u>a: Porównanie pozytywnych i negatywnych skutków każdej ocenianej opcji:</u></b> <u>Opcja 1 według A-NPA:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• Wszystkie informacje dotyczące parametrów hałasu są łatwo dostępne w jednym dokumencie. Stwierdzenie certyfikowanego poziomu hałasu danego statku powietrznego wymaga niewielkiej technicznej wiedzy fachowej, co jest korzystne dla odbiorców tych informacji.</li><li>• Podstawowym celem certyfikacji w zakresie hałasu jest dopilnowanie, aby najnowsze rozwiązania technologiczne redukujące hałas były uwzględnione w projekcie statku powietrznego przedstawionym w procedurach, które są istotne dla codziennej eksploatacji; ma to z kolei zagwarantować, że zmniejszenie hałasu uzyskane dzięki tej technologii będzie odczuwalne na terenach wokół lotnisk. Celem certyfikacji w zakresie hałasu (oraz wydawanych dokumentów) nie jest dostarczanie danych wejściowych dla lotniskowego systemu zachęt. Z tego punktu widzenia opcję 1 według A-NPA można uznać za właściwsze rozwiązanie.</li><li>• Certyfikowane poziomy hałasu, mierzone zgodnie z postanowieniami tomu I załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, przedstawiają w sposób jednoznaczny parametry hałasu powodowanego przez dany statek powietrzny.</li><li>• Przewiduje się, że opcja ta będzie miała pozytywne skutki gospodarcze w porównaniu z opcją 4 według A-NPA (zob. wyżej).</li></ul> <u>Opcja 4 według A-NPA:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• Opcję tę można uznać za najbardziej elastyczne rozwiązanie dla operatorów. Umożliwia ona np. stosowanie proponowanej przez ICAO opcji 3 w odniesieniu do statku powietrznego, w przypadku gdy operator ma ekonomiczną i środowiskową potrzebę regularnego różnicowania certyfikowanych danych w zakresie hałasu. Jednakże cel ten można osiągnąć przy pomocy opcji 1 według A-NPA, dokonując dodatkowych ustaleń między operatorem a lotniskiem. Takie ustalenia mogą oznaczać, że np. operator zgłasza władzom lotniska rzeczywistą masę startową oraz — gdzie stosowne — poziomy hałasu odpowiadające każdemu lotowi i na podstawie tych</li></ul>

**WSTĘPNA OCENA WPŁYWU TWORZENIA PRZEPISÓW**  
**Zadanie 21.040**

Tytuły	Podtytuły
	<p>danych władze lotniska obliczają opłaty za lądowanie dla tego konkretnego lotu. Biorąc pod uwagę tę koncepcję, Agencja nie widzi potrzeby zmiany przepisów zawartych w części 21 podczęść I rozporządzenia Komisji nr 1702/2003.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Utrzymany zostaje pierwotny system ICAO w kształcie uzgodnionym w procesie CAEP.</li></ul> <p><b><u>b. Zestawienie podmiotów, których dotyczyłyby te skutki oraz kwestie równości i sprawiedliwości:</u></b></p> <p>Wpływ na wszystkie zainteresowane podmioty — NAA, właścicieli, operatorów i operatorów lotnisk — byłby jednakowy.</p> <p><b><u>c. Ocena końcowa i zalecenie opcji preferowanej:</u></b></p> <p>Celem wydawania świadectw zdatności w zakresie hałasu ma być wykazanie, że statek powietrzny spełnia wymogi dotyczące hałasu określone w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej (przeniesionej do prawa wspólnotowego na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002) i dzięki temu ma prawo do swobodnego przemieszczania się zgodnie z tą konwencją. Dysponując tym dokumentem, operator i/lub właściciel może wykazać władzom lotniska lub innym władzom, że statek powietrzny spełnia konieczne wymagania. Zasadniczym celem świadectwa zdatności w zakresie hałasu — mimo że zawiera ono informacje techniczne, w tym maksymalną masę startową i poziom/poziomy hałasu — nie jest zapewnienie danych wejściowych dla lotniskowego systemu zachęt; w związku z tym uznaje się, że obie rozważane opcje przyniosą identyczne wyniki, a zatem — identyczne korzyści dla środowiska.</p> <p>Zastosowanie opcji 1 według A-NPA jest jednak mniej kosztowne i daje większą pewność, co do zgodności statku powietrznego z obowiązującymi wymogami w zakresie certyfikacji. Był to jeden z głównych argumentów, który pierwotnie przesądził o wybraniu przez Komisję opcji 1 planowanej przez ICAO i wprowadzeniu jej do przepisu wykonawczego (część 21, podczęść I).</p> <p>W konsekwencji Agencja nie widzi powodów, by wszczynać procedurę tworzenia prawa w celu wprowadzenia zmian do obecnych przepisów regulacyjnych, które mają zastosowanie do formatu świadectwa zdatności w zakresie hałasu, uznając, że kształtowanie lotniskowych systemów zachęt stosownie do rzeczywistego hałasu emitowanego przez każdy statek powietrzny ma być rozwiązane w ramach odpowiednich uregulowań prawnych.</p>