

# Europäische Agentur für Flugsicherheit

## VORLÄUFIGE FOLGENABSCHÄTZUNG

### Aufgabe Nr. 21.040

### Luftfahrzeug-Lärmunterlagen

Titel	Untertitel
<b>1. Zweck und beabsichtigte Wirkung</b>	<p><b><u>a. Zu behandelnde Frage:</u></b></p> <p>In den letzten Jahren hat der Ausschuss für Umweltschutz im Luftverkehr der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO (CAEP) Vorschriften und Anleitungsmaterial für Unterlagen zur Lärmschutzzertifizierung erarbeitet, wie in Änderung 8 zu Anhang 16 des Abkommens von Chicago Band I über Fluglärm, vierte Ausgabe, dargelegt. Anhang G zu Anhang 16 enthält Leitlinien für die Verwaltung von Dokumenten zur Lärmschutzzertifizierung, in denen drei verschiedene Optionen vorgeschlagen werden. Es handelt sich um folgende Optionen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Option 1 der ICAO:</u> ein Dokument. Ein Lärmschutzzeugnis, das auf einer Seite sämtliche Informationen erfasst.</li><li>• <u>Option 2 der ICAO:</u> zwei komplementäre Dokumente. Das erste Dokument bescheinigt die Lärmschutzzertifizierung, beschränkt sich aber auf die Kennzeichnung des Luftfahrzeugs und die Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften. Das zweite komplementäre Dokument enthält weitere Angaben (etwa zu Lärmpegeln), normalerweise in der Form einer oder mehrerer genehmigter Seiten des Flughandbuchs (AFM) oder des Flugzeug-Betriebshandbuchs (AOM).</li><li>• <u>Option 3 der ICAO:</u> drei komplementäre Dokumente. Das erste Dokument ist identisch mit dem ersten Dokument unter Option 2 der ICAO. Das zweite Dokument ist ähnlich wie das zweite Dokument unter Option 2 und enthält alle möglichen Lärmkonfigurationen des Luftfahrzeugs. Das dritte Dokument wird gemäß einem geregelten Prozess ausgestellt und gibt anhand eines eindeutigen Identifizierungscodes für die tatsächliche maximale Startmasse (MTOM) Aufschluss über die derzeitige Konfiguration des Luftfahrzeugs.</li></ul> <p>Die Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission, geändert durch Verordnung (EG) Nr. 335/2007 schreibt vor, dass die EU-Mitgliedstaaten das EASA-Formblatt 45 für Lärmschutzzeugnisse verwenden müssen, das mit Option 1 der ICAO übereinstimmt.</p> <p>Im Anschluss an eine anhaltende Debatte über Dokumente zur Lärmschutzzertifizierung wurden im Rahmen der</p>

**VORLÄUFIGE FOLGENABSCHÄTZUNG**  
**Aufgabe 21.040**

Titel	Untertitel
	<p>Vorabankündigung eines Änderungsvorschlags (A-NPA) 13-2006 der Agentur sechs verschiedene Optionen erörtert. Die eingegangenen Kommentare wurden im Kommentaranwortdokument (Comment Response Dokument, CRD) zu dieser A-NPA ausgewertet. Wichtigste Schlussfolgerung: Die Mehrheit der Kommentare befürwortet Option 1 der A-NPA (das heißt Option 1 der ICAO bzw. nichts unternehmen) und eine erhebliche Anzahl von Kommentaren befürwortet Option 4 der A-NPA (das heißt die Wahl zwischen den drei Optionen der ICAO).</p> <p><b><u>b. Ausmaß der Frage (soweit möglich quantifiziert):</u></b></p> <p>Die Mitgliedstaaten müssen für jedes Luftfahrzeug, das den Vorschriften gemäß Anhang 16 des Abkommens von Chicago, Band I entspricht, Lärmschutzzeugnisse ausstellen. In Anbetracht der Tatsache, dass in den EASA-Staaten circa 90 000 Luftfahrzeuge mit einem Lüfttüchtigkeitszeugnis eingetragen sind, ist grob geschätzt damit zu rechnen, dass mindestens 60 000 von ihnen im Besitz eines Lärmschutzzeugnisses sind.</p> <p><b><u>c. Kurze Erklärung zu den Zielen:</u></b></p> <p>Das Ziel einer anstehenden Regelsetzungsmaßnahme wäre die Verbesserung des Systems für Unterlagen zur Lärmschutzzertifizierung innerhalb der EU, sofern dies möglich ist.</p>
<p><b>2. Optionen</b></p>	<p><b><u>a. Ermittelte Optionen</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Option 1 der A-NPA:</u> Nichts unternehmen. Die Durchführungsbestimmungen einschließlich des EASA-Formblatts 45 bleiben unverändert.</li> <li>• <u>Option 4 der A-NPA:</u> Die Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission (das heißt das EASA-Formblatt 45) wird dahingehend geändert, dass zwischen den drei Optionen der ICAO gewählt werden kann.</li> </ul> <p><b><u>b. Die bevorzugte, gewählte Option (soweit möglich):</u></b></p> <p>Option 1 der A-NPA wird bevorzugt.</p>
<p><b>3. Betroffene Bereiche</b></p>	<p>NAA, Eigentümer, Betreiber und Flughafenbehörden</p>
<p><b>4. Auswirkungen</b></p>	<p><b><u>a. Sämtliche ermittelte Auswirkungen</u></b></p>

**VORLÄUFIGE FOLGENABSCHÄTZUNG**  
**Aufgabe 21.040**

Titel	Untertitel
	<p><u>i. Sicherheitsrelevante Auswirkungen</u></p> <p>Wenn die Bestimmungen in Bezug auf Kraftstoffplanung ordnungsgemäß durchgeführt werden, dürfte sich keine dieser Optionen auf die Sicherheit auswirken.</p> <p><u>ii. Wirtschaftliche Auswirkungen</u></p> <p>Generell hängen die wirtschaftlichen Auswirkungen der Optionen davon ab</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ob Nicht-EU-Betreiber Verwaltungssysteme benutzen, die sich vom EU-System unterscheiden, und ob diese Unterschiede zu einer ungleichen Behandlung der Betreiber führen würden;</li> <li>• ob die verschiedenen Verwaltungssysteme unterschiedliche wirtschaftliche Folgen für NAA, Betreiber oder andere Parteien (ungeachtet der Nicht-EU-Systeme) nach sich ziehen;</li> <li>• ob die verschiedenen Systeme zu Unterschieden bei den Gesamtkosten des Verwaltungssystems führen würden.</li> </ul> <p>Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen und der im Rahmen des Konsultationsprozesses (A-NPA 13-2006) eingegangenen Antworten ist es der Agentur nicht möglich, das Ausmaß dieser Faktoren zu quantifizieren. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich aus Option 4 der A-NPA, die den Antragstellern die Möglichkeit gibt, zwischen den drei Systemen der ICAO zu wählen, eine komplexere Verwaltung und höhere Verwaltungskosten für die NAA ergeben würden.</p> <p>Hinzu kommt, dass im Rahmen von Option 4 der A-NPA nur dann eine maximale Flexibilität erreicht werden kann, wenn die Betreiber in der Lage sind, ihren Lärmschutzzertifizierungsstatus zu ändern, ohne sich an die NAA wenden zu müssen. In diesem Fall müsste ein geregeltes System eingerichtet werden, um die ausgewogene Anwendung und Verwaltung der Konfigurationsänderungen zu überprüfen. Dies würde zusätzliche Kosten verursachen.</p> <p><u>iii. Auswirkungen auf die Umwelt</u></p> <p>Es wird allgemein anerkannt, dass sich das Verwaltungssystem der Lärmschutzzertifizierung positiv auf die Umwelt auswirkt. Niedrige Lärmpegel stellen ein wichtiges Marketingargument für Hersteller und Betreiber von Luftfahrzeugen dar, und das System zur Lärmschutzzertifizierung hilft, Marktkräfte für die Verringerung von Fluglärm zu mobilisieren. Qualitativ hochwertige, genaue und leicht zugängliche Lärmdaten erleichtern die Unterscheidung zwischen verschiedenen Entwicklungen von Luftfahrzeugen und fördern den Wettbewerb in diesem Bereich.</p>

**VORLÄUFIGE FOLGENABSCHÄTZUNG**  
**Aufgabe 21.040**

Titel	Untertitel
	<p>Ausgehend von diesen Erwägungen kann mit einem einfachen und transparenten System wie dem unter Option 1 der A-NPA beschriebenen Lärmschutzzeugnis auf einer einzigen Seite sichergestellt werden, dass die Lärmpegel weniger durch tägliche Variationen der Betriebsmasse beeinflusst werden und somit das allgemeine Niveau der Lärminderungstechnologie bei der Entwicklung des Luftfahrzeugs besser wiedergibt.</p> <p>Auf der anderen Seite wurde angeführt, dass die unter Option 4 der A-NPA vorgesehene Flexibilität der Umwelt zugute kommen würde, da diese Option Anreize schafft, soweit dies möglich ist, mit einer niedrigeren Startmasse zu operieren; dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn die Flughafenbehörden dafür entsprechende Anreizsysteme einrichten.</p> <p>Das Format der Lärmschutzzeugnisse spielt wahrscheinlich keine Rolle hinsichtlich möglicher Vorteile für die Umwelt.</p> <p><u>iv. Soziale Auswirkungen</u></p> <p>Es dürfte keinen Grund zu der Annahme geben, dass die Wahl eines Systems andere soziale Folgen haben könnte als diejenigen, die im oben stehenden Abschnitt über wirtschaftliche Folgen genannt wurden.</p> <p><u>v. Sonstige Luftfahrtvorschriften außerhalb der Zuständigkeit der EASA</u></p> <p>Keine.</p> <p><u>vi. Vergleichbare ausländische Regulierungsanforderungen:</u></p> <p>Keine. Es ist jedoch zu beachten, dass mehr Harmonisierung innerhalb der ICAO-Vertragsstaaten auch mehr wirtschaftliche Vorteile und Vorteile bei der Verwaltung bringen würde.</p> <p><b><u>b. Billigkeit und Gerechtigkeit</u></b></p> <p>Option 1 der A-NPA ist leicht zu verwalten und gerecht für die Beteiligten. Die einheitliche Anwendung dieser Option würde für alle Betreiber die gleichen Bedingungen schaffen und sich daher am besten eignen, um die Gleichbehandlung aller sicherzustellen.</p> <p>Auf der anderen Seite könnte auch Option 4 A-NPA mit der von der ICAO eingeräumten Flexibilität als beste Option für die Gewährleistung der Gleichbehandlung aller Betreiber darstellen, sofern die Flughafenbehörden Anreizsysteme anwenden. Es scheint jedoch merkwürdig, dass die geltenden Vorschriften für die Umweltzertifizierung von luftfahrttechnischen Erzeugnissen angepasst werden müssten, um derartige Systeme durchzuführen. Es ist Sache der Flughafenbehörden, die Gleichbehandlung aller Betreiber ungeachtet der von ihnen gewählten Option/des von ihnen gewählten Systems für Lärmunterlagen zu</p>

**VORLÄUFIGE FOLGENABSCHÄTZUNG**  
**Aufgabe 21.040**

Titel	Untertitel
	<p>gewährleisten und sicherzustellen, dass Betreiber, die eine/eines der Optionen/Systeme anwenden, nicht diskriminiert werden. Wenn die Flughafenvorschriften diese Anforderungen nicht erfüllen, müssen sie im Hinblick auf die geltenden Vorschriften der ICAO und anderer geltender Grundsätze des internationalen Rechts in Bezug auf Nichtdiskriminierung überarbeitet werden.</p>
<p><b>5. Zusammenfassung und abschließende Bewertung</b></p>	<p><b><u>a. Vergleich der positiven und negativen Auswirkungen der einzelnen Optionen:</u></b></p> <p><u>Option 1 der A-NPA :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sämtliche Lärmdaten stehen auf einem einzigen Dokument zur Verfügung. Die zertifizierten Lärmpegel des Luftfahrzeugs lassen sich auch von Personen mit geringen technischen Fachkenntnissen leicht ablesen, was für die Benutzer dieser Informationen hilfreich ist.</li> <li>• Der Hauptzweck der Lärmschutzzertifizierung besteht darin sicherzustellen, dass bei der Entwicklung der Luftfahrzeuge die neuesten Lärminderungstechnologien angewandt und durch Verfahren nachgewiesen werden, die für den täglichen Flugbetrieb relevant sind, um zu gewährleisten, dass die betreffende Technologie zu einer Verringerung der Lärmbelastung in der Umgebung der Flughäfen beiträgt. Zweck der Lärmschutzzertifizierung (und der auszustellenden Unterlagen) ist nicht, einen Beitrag zu Anreizsystemen der Flughäfen zu leisten. Aus diesem Blickwinkel erscheint Option 1 der A-NPA die geeignetere Lösung darzustellen.</li> <li>• Die bescheinigten Lärmpegel, die gemäß Anhang 16 zum Abkommen von Chicago, Band I gemessen werden, liefern eine eindeutige Beschreibung der Lärmwerte eines Luftfahrzeugs.</li> <li>• Im Vergleich zu Option 4 der A-NPA (siehe oben) werden von dieser Option positive wirtschaftliche Auswirkungen erwartet.</li> </ul> <p><u>Option 4 der A-NPA :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diese Option bietet das höchste Maß an Flexibilität für die Betreiber. Sie ermöglicht beispielsweise einem Betreiber, der aus wirtschaftlichen oder umweltbedingten Gründen die Lärmdaten seines Luftfahrzeugs regelmäßig ändern muss, Option 3 der ICAO anzuwenden. Dies wäre jedoch auch im Rahmen von Option 1 A-NPA möglich, wenn der Betreiber mit dem Flughafen eine zusätzliche Vereinbarung trifft. Eine solche Vereinbarung könnte beispielsweise vorsehen, dass der Betreiber dem Flughafen die tatsächliche Startmasse und ggf. die entsprechenden</li> </ul>

**VORLÄUFIGE FOLGENABSCHÄTZUNG**  
**Aufgabe 21.040**

Titel	Untertitel
	<p>Lärmpegel für jeden Flug mitteilt und der Flughafen auf dieser Grundlage die Landegebühren für diesen Flug berechnet. Diesem Konzept zufolge sieht die Agentur keinen Bedarf für eine Änderung der Bestimmungen von Teil 21, Abschnitt I der Verordnung 1702/2003 der Kommission.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das ursprüngliche ICAO-System wie es vom CAEP angenommen wurde, wird beibehalten.</li> </ul> <p><b><u>b. Zusammenfassung der Betroffenen dieser Auswirkungen und Aspekte der Billigkeit und Gerechtigkeit:</u></b></p> <p>Alle betroffenen Parteien - NAA, Eigentümer und Betreiber sowie Flughafenbetreiber – sind in gleicher Weise von den Auswirkungen betroffen.</p> <p><b><u>c. Abschließende Bewertung und Empfehlung für eine bevorzugte Option:</u></b></p> <p>Zweck der Lärmschutzzeugnisse ist der Nachweis, dass das betreffende Luftfahrzeug die Lärmschutzanforderungen gemäß Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago (umgesetzt in Gemeinschaftsrecht durch Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002) erfüllt und somit gemäß diesem Abkommen das Recht hat, sich frei zu bewegen. Mit diesem Dokument kann der Betreiber und/oder der Eigentümer gegenüber den Flughafen- oder anderen Behörden nachweisen, dass das Luftfahrzeug die entsprechenden Anforderungen erfüllt. Obgleich das Lärmschutzzeugnis auch technische Informationen etwa zur maximalen Startmasse und zu Geräuschpegel(n) enthält, ist es nicht primär dafür bestimmt, einen Beitrag zu Anreizsystemen der Flughäfen zu leisten; in diesem Kontext wird davon ausgegangen, dass die beiden untersuchten Optionen die gleichen Ergebnisse und somit auch die gleichen Vorteile für die Umwelt erzielen.</p> <p>Option 1 der A-NPA ist jedoch mit geringeren Verwaltungskosten verbunden und bietet mehr Sicherheit hinsichtlich der Konformität des Luftfahrzeugs mit den geltenden Zertifizierungsvorschriften. Dieses war eines der Hauptargumente, die die Kommission ursprünglich dazu veranlassten, die künftige Option 1 der ICAO in ihre Durchführungsbestimmung (Teil 21 Abschnitt I) aufzunehmen.</p> <p>Folglich sieht die Agentur keinen Grund, ein Regelsetzungsverfahren zur Änderung der derzeitigen Vorschriften für das Format der Lärmschutzzeugnisse einzuleiten, in Anbetracht der Tatsache, dass die Modulation der Anreizsysteme der Flughäfen entsprechend den tatsächlichen Lärmemissionen der einzelnen</p>

**VORLÄUFIGE FOLGENABSCHÄTZUNG**  
**Aufgabe 21.040**

---

Titel	Untertitel
	Luftfahrzeuge durch die zugehörigen Vorschriften geregelt werden müssen.