



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.12.1
SEK(2011) 1456 galutinis

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO santrauka

Pridedama prie dokumento

**Reglamento, kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama 2002 m. kovo 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/30/EB, pasiūlymas
POVEIKIO VERTINIMO santrauka**

{KOM(2011) 828 galutinis}

{SEK(2011) 1455 galutinis}

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO santrauka

Pridedama prie dokumento

Reglamento, kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama 2002 m. kovo 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/30/EB, pasiūlymas POVEIKIO VERTINIMO santrauka

1. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS

1. Atsižvelgiant į ICAO įsipareigojimus¹ sukurtą reguliavimo aplinką ir Europos Sąjungos sutarties 5 straipsniu įtvirtintus subsidiarumo bei proporcingumo principus, Direktyva 2002/30/EB² (toliau – direktyva), priimta pagal Aplinkos triukšmo direktyvą³, yra triukšmo ES oro uostuose valdymo darniojo metodo dalis.
2. Direktyva siekiama sudaryti sąlygas nuosekliai taikyti naudojimo apribojimus oro uostų lygmeniu siekiant gerokai apriboti arba sumažinti žalingą triukšmo poveikį patiriančių žmonių skaičių.
3. Tuo tikslu direktyva nustatyta bendra naudojimo apribojimų nustatymo ES oro uostuose sistema, kurią sudaro taisyklių ir procedūrų rinkinys. Taip turėtų būti užtikrinta oro uostų aplinkos apsauga, suderinama su vidaus rinkos reikalavimais, nes oro uostuose, kuriems būdingos panašios triukšmo problemos, būtų nustatomi panašūs naudojimo apribojimai.
4. Bendra sistema apima:
 - *taisykles, kaip apskritai atlikti triukšmo vertinimo procesą; į tai turi būti atsižvelgiama prieš nustatant su triukšmu susijusį naudojimo apribojimą. Naudojimo apribojimai apibrėžiami kaip su triukšmu susiję veiksmai, kuriais ribojamas arba mažinamas civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų patekimas į kurį nors oro uostą;*

¹ 2001 m. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) asamblėja patvirtino darnųjį orlaivių triukšmo valdymo metodą. Pagal ICAO darnųjį metodą turėtų būti sukurta triukšmo mažinimo oro uostuose ekonomišką būdu politikos sistema, pagal kurią naudojimo apribojimai būtų taikomi ne kaip pirmiausiai pasirenkama priemonė, o tik apsvarsčius visą galimų priemonių rinkinį: triukšmo mažinimą šaltinyje, žemėtvarkos planavimą ir valdymą, su skrydžių valdymu susijusias triukšmo mažinimo procedūras ir naudojimo apribojimus. .

² 2002 m. kovo 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo (Tekstas svarbus EEE). OL L 85, 2002 3 28, p. 40–46.

³ 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo. Taikinimo komitete Komisijos pateikta deklaracija dėl Direktyvos dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo.

- *konkrečios naudojimo apribojimų, kuriais siekiama neleisti naudoti ribinio triukšmingumo orlaivių (RTO), t. y. triukšmingiausių parko orlaivių, taikymo taisyklės.* Direktyvoje RTO apibrėžiami kaip lėktuvai, atitinkantys 3 skyriuje nustatytas sertifikavimo ribas ne didesniu negu 5 decibelų suvestiniu skirtumu;
 - *procedūra*⁴, kurios turi laikytis atitinkamos institucijos nustatydamos naują naudojimo apribojimą.
5. Atsižvelgdama į konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatus, Komisija padarė išvadą, kad dėl pirmiau išdėstytų ES veiksams būdingų apribojimų, direktyvoje nustatytos taisyklės ir procedūros, kurių šiuo metu turėtų laikytis ES oro uostai nustatydami naudojimo apribojimus, nėra nuosekliai taikomos ir jų poveikis yra ribotas. Tai ypač jaučiama dviejuose lygmenyse:
- pirma, konkrečios naudojimo apribojimo taisyklės, kuriomis siekiama neleisti naudoti ribinio triukšmingumo orlaivių (RTO), t. y. triukšmingiausių parko orlaivių, nebėra veiksmingos. Iš tiesų, ilgainiui RTO skaičius tapo sąlyginai mažas, nes dėl technologijų raidos jie savaime keičiami naujesniais. RTO apibrėžtis paseno, o susijęs jų laipsniško naudojimo uždraudimo terminas – nebetinkamas;
 - antra, suinteresuotosios šalys pranešė, kad, esant dabartinei teisinei sistemai, oro uostuose, kuriuose triukšmo problemos yra iš esmės panašios, naudojimo apribojimai taikomi skirtingai. Tokia padėtis susiklostė dėl to, kad dabartinės taisyklės, susijusios su triukšmo vertinimo procesu apskritai, yra neaiškios ir nepakankamai tikslios. Be to, dabartinės naudojimo apribojimų taikymo procedūros laikomos nepakankamomis.

2. SUBSIDIARUMO ANALIZĖ

6. Direktyva prisidedama prie tinkamo Europos oro transporto sistemos veikimo. Tai atitinka Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 90 ir 91 straipsnių tikslus.
7. Remiantis SESV 4 straipsniu, ES veiksmai dėl naudojimo apribojimų, susijusių su triukšmu, kurių ji imasi vykdydama bendrą oro transporto politiką, turi būti pagrįsti. Šiuo atveju būtina laikytis Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnio 3 dalyje nustatyto subsidiarumo principo. Tai reiškia, kad turi būti įvertinti du aspektai.
8. Pirma, turi būti įvertinta, ar siūlomų veiksmų tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti remdamosi nacionalinėmis konstitucinėmis sistemomis (būtinumo įvertinimas). Šiuo atveju svarbiausia pagrindimo dalis yra poreikis užtikrinti, kad tarptautines taisykles ir procedūras valstybės narės įgyvendintų vienodai ir veiksmingai, kad ir ES, ir ne ES subjektams būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos.
9. Antras svarstytinasis aspektas – ar tikslus būtų galima geriau pasiekti ES veiksmais ir kaip tai padaryti (europinės pridėtinės vertės įvertinimas). Šioje iniciatyvoje ES veiksmų papildoma nauda turėtų būti įgyvendinimo taisyklės, kuriose būtų atsižvelgiama į padėtį skirtinguose oro uostuose ir kartu užtikrinama, kad ten, kur dėl

⁴ Procedūra apima konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis, išankstinį Komisijos ir kitų valstybių narių informavimą ir teisę pateikti apeliacinį skundą.

triukšmo reikia imtis veiksmų, naudojimo apribojimai būtų taikomi ekonomiškai ir kad būtų tinkamai subalansuoti bei prie vietos sąlygų pritaikyti įvairūs transporto ir aplinkos politikos tikslai. Bet koks veiksmas pavienės valstybės narės lygmeniu galėtų pakenkti vidaus rinkos veikimui.

3. ES INICIATYVOS TIKSLAI

10. Pirmiau aprašytoje konkrečioje reguliavimo sistemoje pagrindinis politikos tikslas, kurio siekiama šia iniciatyva, – suderinti ir dar labiau sutvirtinti bendras taisykles ir procedūras, susijusias su naudojimo apribojimų dėl triukšmo taikymu ES oro uostuose kaip viena iš triukšmo valdymo proceso dalių.
11. Todėl pakeista bendra sistema paskatintų imtis ekonomiškiausių triukšmo mažinimo sprendimų, kad būtų pasiekti ES, nacionalinėmis taisyklėmis ir vietinėmis taisyklėmis nustatyti triukšmo kokybės tikslai. Be to, ji padėtų siekti bendrojo triukšmo mažinimo politikos tikslo – triukšmo vengti, užkirsti jam kelią arba prioritetine tvarka mažinti žalingą aplinkos triukšmo poveikį, įskaitant dirginimą⁵.
12. Atsižvelgiant į nustatytas esmines priežastis, bendrasis siūlomos iniciatyvos tikslas gali būti suskaidytas į *konkretesnius uždavinius*:
 - (1) taisykles dėl RTO padaryti veiksmingesnes, persvarstant RTO apibrėžtį ir susijusią laipsniško naudojimo uždraudimo nuostatą⁶;
 - (2) užtikrinti, kad oro uostuose, kuriuose egzistuoja iš esmės panašios triukšmo problemos, naudojimo apribojimai būtų svarstomi suderintu būdu:
 - aiškiau išdėstant, kaip atlikti triukšmo vertinimo procesą;
 - sustiprinant procedūrų, kurios atliekamos norint taikyti naudojimo apribojimą, sistemą.
13. Siekiant įvertinti bendrųjų politikos tikslų ir konkrečių uždavinių įgyvendinimo pažangą siūlomi tokie *politikos veiklos tikslai*:
 - naujų komendanto valandos taikymo atvejų ir visų naudojimo apribojimų santykis iki 2020 m. turėtų būti panašus į kitose pagrindinėse didelės ekonominės galios šalyse pasiektą lygį, o kartu turi būti sumažintas arba bent nedidėti piliečių patiriamo triukšmo lygis;
 - Visuose naujuose naudojimo apribojimuose turėtų būti numatytos priemonės dėl RTO, kuriomis būtų siekiama kuo labiau sumažinti triukšmą.

⁵ Žr. Aplinkos triukšmo direktyvos (2002/49/EB) 1 straipsnį.

⁶ Todėl reikėtų pakeisti 2 straipsnio d dalį ir 6 straipsnį „Operacijų apribojimų, kuriais siekiama pašalinti ribinio triukšmingumo orlaivius, nustatymo taisyklės“.

4. POLITIKOS GALIMYBĖS

14. Politikos galimybių pasirinkimas grindžiamas abiejų problemų sąveika. Kiekvieną politikos galimybę sudaro du pagrindiniai komponentai, kurių kiekvienas skirtas vienai iš problemų spręsti. Be to, pagal kiekvieną politikos galimybę numatyta išlaikyti bent tas pačias triukšmo sąlygas kokios būtų pagal scenarijų kai veiksmų nesiimama (1 politikos galimybę). Politikos galimybės skiriasi intervencijos intensyvumu, kuris, priklausomai nuo galimybės, yra didesnis pirmos ir mažesnis antros problemos atžvilgiu. Jei bus imtasi spręsti su RTO susijusias problemas (1 problema), ne ribinio triukšmingumo orlaiviams (mažiau triukšmingiems) bus taikoma mažiau naudojimo apribojimų ir (arba) taikomi kryptingesni apribojimai. Todėl pastariesiems orlaiviams su teisingu darniojo metodo įgyvendinimu susijusios problemos (2 problema) yra mažiau svarbios.

1 lentelė. Problemos išdėstymas, varomosios jėgos ir tikslai

Konkretūs uždaviniai	Politikos galimybės		
	PG2	PG3	PG4
Konkrečias su RTO susijusias taisykles padaryti veiksmingas:			
persvarstant pasenusią RTO apibrėžtį	Pakeisti RTO apibrėžtį, kad ji apimtų orlaivius, neatitinkančius 3 skyriaus -12 EPNdB standarto	Pakeisti RTO apibrėžtį, kad ji apimtų orlaivius, neatitinkančius 3 skyriaus -10 EPNdB standarto	Pakeisti RTO apibrėžtį, kad ji apimtų orlaivius, neatitinkančius 3 skyriaus -8 EPNdB standarto
nustatant tinkamą susijusių naudojimo laipsniško uždraudimo laikotarpį	visiškas naudojimo uždraudimas per 4 metus	visiškas naudojimo uždraudimas per 2 metus	visiškas naudojimo uždraudimas per 2 metus
<i>Užtikrinti, kad panašūs naudojimo apribojimai oro uostuose, kuriuose egzistuoja iš esmės panašios triukšmo problemos, būtų svarstomi suderintu būdu:</i>			
sustiprinant procedūrų, kurios atliekamos norint taikyti naudojimo apribojimą, sistemą	Sukurti ES lygmens pagalbinę grupę, kuri padėtų įgyvendinti darnųjį metodą	Sukurti ES lygmens pagalbinę grupę, kuri padėtų įgyvendinti darnųjį metodą	Sukurti ES lygmens pagalbinę grupę, kuri padėtų įgyvendinti darnųjį metodą
aiškiau išdėstant, kaip atlikti triukšmo vertinimo procesą	Papildomos taisyklės dėl konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis masto Daugiau teisinio aiškumo dėl pažeidimų nagrinėjimo procedūrų	Papildomos taisyklės dėl konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis masto Komisija turi teisę tikrinti ir sustabdyti sprendimą, kol iš naujo įvertinus bus nustatyta, kad sprendimas tinkamas	Papildomos taisyklės dėl konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis masto Komisijos tikrinimas ir išankstinis patvirtinimas privaloma tvarka

15. Europos teisės aktas, kuriuo šiuo metu reglamentuojamas oro uostų triukšmas, yra direktyva. Toks teisės akto rūšies pasirinkimas iš dalies nulėmė tokią naudojimo apribojimų taikymo Europoje įvairovę.
16. Siekiant spręsti pirmiau nurodytas problemas, pagal 3 ir 4 politikos galimybes siūloma suteikti Komisijai tikrinimo teisę. Ši teisė grindžiama tuo, kad neišrodžius, jog naudojimo apribojimas yra ekonomiškai priemonė lyginant ją su kitomis triukšmo valdymo priemonėmis, Komisija turėtų užtikrinti, kad tokios priemonės taikymas būtų sustabdytas, kol nebus tinkamai atliktas vertinimo procesas. Reikėtų nustatyti skaidrius visos ES mastu taikytinus ir vienodai interpretuotinus kriterijus, pagal kuriuos sustabdomas naudojimo apribojimo taikymas.
17. Pagal visas politikos galimybes numatyta atnaujinti RTO apibrėžtį. Ta apibrėžtis turėtų būti vienodai taikoma visose valstybėse narėse, nes tai bus techninis standartas, dėl kurio tos pačios valstybės narės susitarė ICAO. Mąstant apie tai, kad ateityje gali reikėti šią apibrėžtį peržiūrėti atsižvelgiant į mokslo pažangą ir savarankišką orlaivių parko atnaujinimą, pagal visas politikos galimybes numatyta, kad RTO apibrėžtis bus atnaujinama atitinkamo komiteto priimamu deleguotuoju aktu.
18. Atsižvelgiant į pirmiau išdėstytus argumentus, reglamentas turbūt būtų tinkamesnė priemonė politikos pakeitimus įtvirtinti teisės aktuose.

5. POVEIKIO VERTINIMAS

19. Išanalizavus politikos galimybių poveikį matyti, kad trys politikos galybės padarytų aiškų ekonominį bei socialinį poveikį ir poveikį aplinkai.

- Vertinant ekonominiu aspektu, tinkamiausia atrodo 2 politikos galimybė, nes jos įgyvendinimo administracinės išlaidos yra mažiausios. Tačiau pasirinkus šią galimybę gali iškilti keblumų santykiuose su trečiosiomis šalimis. 3 politikos galimybė šio neigiamo poveikio tarptautiniams santykiams neturi, tačiau jos našta ES biudžetui didesnė. Jos poveikis administracinei naštai beveik toks pat kaip 1 politikos galimybės.
- Socialiniu aspektu 2, 3 ir 4 politikos galimybių poveikis panašus. Vienintelis didesnis jų skirtumas – su skrydžiais susijusių priemonių, darančių poveikį orlaivio saugumui, tikrinimo mastas. Šiuo atžvilgiu 2 ir 3 politikos galimybes laikytinos iš esmės lygiavertėmis.
- Poveikio aplinkai aspektu galima aiškiai išskirti 4 politikos galimybę kaip galinčią turėti palyginti didelį neigiamą poveikį aplinkai, nes su triukšmu susijusios eksploatacinės priemonės būtų taikomos kovos su klimato kaita veiksnių sąskaita. 2 ir 3 politikos galimybių poveikis aplinkai iš esmės panašus.

2 lentelė. Politikos galimybių poveikio, lyginant jas su 1 politikos galimybės poveikiu, apibendrinamoji lentelė

	<i>2 politikos galimybė</i>	<i>3 politikos galimybė</i>	<i>4 politikos galimybė</i>
<i>Poveikis darniojo metodo įgyvendinimui</i>	vidutinis	vidutinis	didelis
<i>Ekonominis poveikis</i>			
<i>Poveikis:</i>			
efektyviam Europos aviacijos tinklo veikimui	mažas	mažas	mažas
oro uostams	vidutinis	vidutinis	mažas
orlaivių naudotojams	mažas	mažas	vidutinis
sklandmenų ir variklių gamintojams	vidutinis	vidutinis	neutralus
administracinės išlaidos	<i>iki 1 800 000 EUR per metus</i>	<i>iki 3 000 000 EUR per metus</i>	<i>iki 4 200 000 EUR per metus</i>
ES biudžetui	<i>mažas</i>	<i>vidutinis</i>	<i>didelis</i>
Tarptautiniams santykiams	<i>didelis</i>	mažas	vidutinis
<i>Socialinis poveikis</i>			
Poveikis valdymui ir dalyvavimui	didelis	didelis	didelis
Poveikis užimtumo lygiui ir sąlygoms	mažas	mažas	mažas
Poveikis saugai	mažas	vidutinis	vidutinis
<i>Poveikis aplinkai</i>			
Poveikis triukšmui	neutralus	neutralus	neutralus
Poveikis kovai su klimato kaita	vidutinis	vidutinis	neutralus

Paaiškinimai.

Neigiamas poveikis pažymėtas paryškintu pasviruoju tekstu tamsiai oranžiniame fone.

DIDELIS reiškia didelę reikšmingo poveikio tikimybę. VIDUTINIS ir MAŽAS reiškia, kad reikšmingo poveikio tikimybė mažesnė. Poveikio mastas bet kuriuo atveju priklausys nuo vietos ir nacionalinių valdžios institucijų pasirinktų priemonių ir nuo orlaivių naudotojų.

6. GALIMYBIŲ PALYGINIMAS

6.1. Derėjimas

20. Kaip parodyta pirmiau, 3 politikos galimybė yra nuosekliausia; joje kruopščiai suderinti veiksmai, kuriais numatoma pasiekti konkrečius politikos tikslus. Ši politikos galimybė neigiamo poveikio neturėtų turėti, todėl ji galėtų būti įgyvendinta su mažiausiais ekonominiais, socialiniais ir aplinkosauginiais nuostoliais.

6.2. Veiksmingumas

21. 3 lentelėje trumpai apžvelgiama, kaip veiksmingai atskiromis politikos galimybėmis galima pasiekti 3 skirsnyje apibrėžtus konkrečius politikos tikslus. Matyti, kad veiksmingumo atžvilgiu nė viena politikos galimybė nėra pranašesnė. Vis dėlto atrodo, kad 3 politikos galimybė yra labiausiai subalansuota, nes joje numatyti veiksmai geriausiai tinka nustatytiems tikslams pasiekti.

22. Tikslu, susijusio su taisyklėmis dėl RTO, įgyvendinimo efektyvumas priklauso nuo politikos galimybės užmojo, susijusio su orlaivio triukšmingumu. Šiuo atžvilgiu tikimasi, kad daugiausiai būtų pasiekta 2 politikos galimybėje, nes joje numatyta griežčiausia nauja RTO apibrėžtis – pagal ją RTO apims tuos orlaivius, kurių triukšmingumo lygis neatitinka 3 skyriaus -12 EPNdB standarto, t. y. tokius, kurie artimi 4 skyriaus standartui. Atitinkamai 4 politikos galimybėje šiuo atžvilgiu būtų pasiekta mažiausiai, nes jos užmojis dėl orlaivių triukšmingumo lygio yra pats žemiausias. Šiuo atžvilgiu 2 politikos galimybė yra pranašesnė už 3.

23. Tikslu, susijusio nuosekliu naudojimo apribojimų taikymu ES oro uostuose, įgyvendinimo veiksmingumas priklauso nuo to, kokio lygio kontrolė bus vykdoma pagal atitinkamas politikos galimybes. Šiuo atžvilgiu perspektyviausia yra 4 politikos galimybė. Taip yra todėl, kad pagal šią galimybę daug dėmesio skiriama procedūrinei sistemai ir visų pirma numatomas svarbus vaidmuo Komisijai, kuri turėtų kontroliuoti vertinimo proceso kokybę. Iš tiesų Komisija bus atsakinga už tai, kad bet koks ES oro uostuose planuojamas naudojimo apribojimas, prieš pradėdant jį taikyti, būtų privaloma tvarka tikrinamas ir patvirtinamas. Palyginti su 4 politikos galimybėje, 3 politikos galimybė yra mažiau veiksminga, nes pastarosios atveju kokybės kontrolė nebūtų sisteminga. Tačiau Komisija galėtų sutelkti savo kokybės kontrolę į pačius problemiškesnius naudojimo apribojimus. Numatoma, kad 2 politikos galimybė būtų mažiausiai veiksminga, nes vertinimo proceso kokybės tikrinimas būtų atliekamas *ex post* – taikant pažeidimų nagrinėjimo procedūrą.

3 lentelė. Numatomų politikos galimybių veiksmingumas konkrečių politikos tikslų įgyvendinimo atžvilgiu

<i>Konkretūs politikos tikslai</i>	<i>1 politikos galimybė</i>	<i>2 politikos galimybė</i>	<i>3 politikos galimybė</i>	<i>4 politikos galimybė</i>
Konkrečias su RTO susijusias taisykles padaryti veiksmingas: persvarstant pasenusią RTO apibrėžtį nustatant tinkamą susijusį naudojimo laipsniško uždraudimo laikotarpį	neutralus	didelis	vidutinis	mažas
Užtikrinti, kad panašūs naudojimo apribojimai oro uostuose, kuriuose egzistuoja iš esmės panašios triukšmo problemos, būtų svarstomi suderintu būdu: aiškiau išdėstant, kaip atlikti triukšmo vertinimo procesą sustiprinant procedūrą, kurios atliekamos norint taikyti naudojimo apribojimą, sistemą.	neutralus	mažas	vidutinis – didelis	didelis

6.3. Našumas

24. Kadangi siūloma iniciatyva yra procedūrinio pobūdžio, bendras numatytų politikos galimybių išlaidas sudaro administracinės išlaidos ir ES biudžeto išlaidos.
25. Atsižvelgiant į pirmiau pateiktus skaičiavimus, atrodo, kad našiausia būtų 2 politikos galimybė, nes pasirinkus ją įgyvendinti administracinės išlaidos padidėtų mažiausiai. Tačiau į išlaidų vertinimą neįskaičiuotos galimos tarptautinio ginčo išlaidos. Toks ginčas gali kilti itin globalizuotoje aviacijos rinkoje ir gali neigiamai paveikti ES orlaivių naudotojus.

6.4. Išvada

26. Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta pirmiau, pirmenybė teikiama 3 politikos galimybei. Atrodo, kad 3 politikos galimybė, ypač nuoseklumo atžvilgiu, yra tinkamiausia 3 skirsnyje nurodytų tikslų įgyvendinimo priemonė.

7. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

27. Praėjus penkeriems metams po šio reglamento priėmimo, Komisija tinkamai įvertins ir peržiūrės šį reglamentą. Komisija neapsiribos taikant tikrinimo ir apeliacijos procedūras sukaupia informacija ir nuolat stebės tam tikrus pagrindinius rodiklius, kurie bus atnaujinami siekiant įvertinti reglamento veiksmingumą.

4 lentelė. Stebėsenos rodikliai

<i>Pagrindiniai rodikliai</i>	<i>Apibrėžtys</i>	<i>Reikšmingumas</i>
<i>Orlaivių triukšmingumo ir triukšmo valdymo politikos kokybės stebėseną</i>		
<i>Triukšmo sertifikavimas</i>	Šis rodiklis rodo naujų orlaivių triukšmingumą.	Šis rodiklis rodo pažangą naujų orlaivių triukšmingumo srityje.
<i>RTO pakilimų ir nutūpimų skaičius</i>	Šis rodiklis rodo, kiek skrydžių atliekama ribinio triukšmingumo orlaiviais ECAC regione (gali būti skirstoma pagal oro uostus ir oro vežėjus).	Šis rodiklis rodo RTO naudojimo tendencijas.
<i>Naudojimo apribojimų ir triukšmo mažinimo priemonių apžvalga</i>	Šis naujas rodiklis atspindėtų suvestinę triukšmo mažinimo veiksmų planų ir veiklos rodiklių planų informaciją apie triukšmo mažinimo priemonių kokybę.	Šis rodiklis rodytų triukšmo vertinimo proceso kokybę.