ΟΔΗΓΙΑ 2002/30/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Μαρτίου 2002

περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών [3],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [4],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η αειφόρος ανάπτυξη αποτελεί κύριο στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Αυτό επιβάλλει την εφαρμογή ολοκληρωμένης προσέγγισης, σκοπός της οποίας είναι να διασφαλίζονται τόσο η αποτελεσματική λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων της Κοινότητας όσο και η προστασία του περιβάλλοντος.

(2) Η αειφόρος ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών συνεπάγεται τη θέσπιση μέτρων για τη μείωση των ενοχλήσεων που προκαλούνται από τους θορύβους των αεροπλάνων στους αερολιμένες οι οποίοι εμφανίζουν ιδιαίτερα προβλήματα θορύβου.

(3) Στα πλαίσια της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) καθιερώθηκε ένα νέο, αυστηρότερο πρότυπο πιστοποίησης των θορύβων, το οποίο καθορίζεται στον τόμο 1 μέρος ΙΙ κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της σύμβασης της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. Αυτό το πρότυπο θα συμβάλει μακροπρόθεσμα στη μείωση των θορύβων στις περιοχές γύρω από τους αερολιμένες.

(4) Το πρότυπο του κεφαλαίου 4 καθιερώθηκε για την πιστοποίηση αεροπλάνων και όχι για να αποτελεί τη βάση θέσπισης λειτουργικών περιορισμών.

(5) Η βαθμιαία απόσυρση των αεροπλάνων του κεφαλαίου 2, κατ' εφαρμογή της οδηγίας 92/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Μαρτίου 1992, για τον περιορισμό της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος 1 δεύτερο μέρος κεφάλαιο 2 δεύτερη έκδοση (1988) [5], θα έχει ολοκληρωθεί την 1η Απριλίου του 2002, ενώ θα απαιτηθεί η λήψη νέων μέτρων ούτως ώστε να αποτραπεί η επιδείνωση των συνθηκών εκπομπής θορύβων μετά το 2002, στη βάση της παραδοχής ότι θα συνεχιστεί η ανοδική πορεία εξέλιξης των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη.

(6) Η χρήση αεροπλάνων που εμφανίζουν καλύτερες περιβαλλοντικές επιδόσεις είναι σε θέση να συμβάλει στην αποτελεσματικότερη χρήση του διαθέσιμου δυναμικού των αερολιμένων και να διευκολύνει την ανάπτυξη των αερολιμενικών υποδομών, τηρουμένων των απαιτήσεων της αγοράς.

(7) Στο πλαίσιο μίας εξισορροπημένης προσέγγισης για την διαχείριση των θορύβων, ένα κοινό πλαίσιο των κανόνων και διαδικασιών θέσπισης των λειτουργικών περιορισμών στους κοινοτικούς αερολιμένες θα βοηθήσει να διασφαλισθούν οι απαιτούμενοι όροι λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς διότι θα εφαρμόζονται οι ίδιοι λειτουργικοί περιορισμοί σε αερολιμένες που αντιμετωπίζουν συγκρίσιμα προβλήματα θορύβου. Αυτό το πλαίσιο κανόνων περιλαμβάνει αξιολόγηση των επιπτώσεων που έχουν οι θόρυβοι σε κάποιον αερολιμένα και εξέταση των μέτρων που είναι διαθέσιμα για τον μετριασμό των εν λόγω επιπτώσεων καθώς και επιλογή των κατάλληλων μέτρων μείωσης του θορύβου για να επιτευχθεί το μέγιστο όφελος για το περιβάλλον με το μικρότερο κόστος.

(8) Στα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών [6], προβλέπεται, μεταξύ άλλων, η δημοσίευση και εξέταση των λειτουργικών περιορισμών. Η σχέση των εν λόγω διατάξεων με την παρούσα οδηγία θα πρέπει να αναλυθεί διεξοδικά.

(9) Θα πρέπει να αναγνωρισθεί το θεμιτό συμφέρον του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών να εφαρμόζει λύσεις που είναι αποτελεσματικές από τη σκοπιά του κόστους για την επίτευξη των στόχων διαχείρισης του θορύβου.

(10) Η 33η συνέλευση της ΔΟΠΑ ενέκρινε το ψήφισμα Α33/7 με το οποίο καθιερώνεται η έννοια της «εξισορροπημένης προσέγγισης» κατά τη διαχείριση των θορύβων. Αυτή η προσέγγιση αποτελεί μέθοδο δράσης για την αντιμετώπιση του θορύβου των αεροπλάνων, η οποία περιλαμβάνει, ιδίως, διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές για τη θέσπιση των ειδικών λειτουργικών περιορισμών για κάθε αερολιμένα. Η έννοια της «εξισορροπημένης προσέγγισης» κατά τη διαχείριση του θορύβου των αεροπλάνων εμπεριέχει τέσσερις βασικές συνιστώσες και απαιτεί την προσεκτική αξιολόγηση των ποικιλόμορφων εναλλακτικών λύσεων για την μείωση του θορύβου, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης του θορύβου που προκαλούν τα αεροπλάνα στην πηγή, της εφαρμογής μέτρων προγραμματισμού και διαχείρισης των χρήσεων της γης, της προσφυγής σε λειτουργικές διαδικασίες και λειτουργικούς περιορισμούς εξάλειψης των θορύβων, με την επιφύλαξη των εφαρμοζόμενων νομίμων υποχρεώσεων και των ισχυουσών συμφωνιών, νομοθεσιών και πολιτικών.

---

[1] ΕΕ C 75 E της 26.3.2002, σ. 318.

[2] Γνώμη που διατυπώθηκε στις 20.3.2002 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

[3] Γνώμη που διατυπώθηκε στις 14.3.2002 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

[4] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13.3.2002 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 26.3.2002.

[5] ΕΕ L 76 της 23.3.1992, σ. 21· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 991/2001 της Επιτροπής (ΕΕ L 138 της 22.5.2001, σ. 12).

[6] ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8.

(11) Η «εξισορροπημένη προσέγγιση» αποτελεί σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση της μείωσης του θορύβου. Ωστόσο, προκειμένου να επιτευχθεί αποτελεσματική και διαρκής μείωση του θορύβου, είναι εξίσου αναγκαία η εφαρμογή αυστηρότερων τεχνικών προδιαγραφών, όπως για παράδειγμα αυστηρότερων προδιαγραφών όσον αφορά το θόρυβο από τα αεροπλάνα, με ταυτόχρονη απόσυρση θορυβωδών αεροπλάνων από τη λειτουργική εκμετάλλευση.

(12) Η οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου ([1]), που αποτελεί οριζόντιο μέτρο το οποίο καλύπτει όλες τις μορφές μεταφοράς, ορίζει μια κοινή προσέγγιση αξιολόγησης και διαχείρισης των περιβαλλοντικών θορύβων. Αντικείμενο της εν λόγω οδηγίας είναι ο έλεγχος των περιβαλλοντικών θορύβων στις περιοχές των ευρύτερων πολεοδομικών συγκροτημάτων και κοντά στις κυριότερες μεταφορικές υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων, η ενημέρωση του κοινού για τον περιβαλλοντικό θόρυβο και τις επιπτώσεις του και η κατάρτιση από τις αρμόδιες αρχές προγραμμάτων δράσης που θα οδηγήσουν στην πρόληψη και τη μείωση των περιβαλλοντικών θορύβων, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο καθώς, και στη διαφύλαξη της ποιότητας των περιβαλλοντικών θορύβων, στις περιπτώσεις που είναι καλή.

(13) Στην οδηγία 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον ([2]), προβλέπεται ήδη ενδελεχής εξέταση των αερολιμενικών σχεδίων που περιλαμβάνουν μέτρα καταπολέμησης των θορύβων. Μπορεί να θεωρηθεί ότι οι διατάξεις αυτές πληρούν, εν μέρει, τις απαιτήσεις αξιολόγησης της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά τα σχέδια επέκτασης των αερολιμενικών υποδομών.

(14) Από την εξέταση αυτή μπορεί να αποδειχθεί ότι οι επιδιωκόμενοι στόχοι δεν δύνανται να επιτευχθούν παρά μόνο με τον περιορισμό των προσφερομένων νέων υπηρεσιών και τη βαθμιαία απόσυρση των αεροπλάνων τα οποία πληρούν οριακά τα πρότυπα πιστοποίησης θορύβων του κεφαλαίου 3.

(15) Θα πρέπει να αναγνωριστούν τα ιδιάζοντα προβλήματα θορύβων στους αερολιμένες οι οποίοι βρίσκονται στο κέντρο ευρύτερων πολεοδομικών συγκροτημάτων («αστικοί αερολιμένες»), παρέχοντας τη δυνατότητα για τη θέσπιση αυστηρότερων κανόνων.

(16) Χρειάζεται να οριστικοποιηθεί ο ενδεικτικός κατάλογος των αστικών αερολιμένων με βάση τα στοιχεία που θα χορηγηθούν από τα κράτη μέλη.

(17) Η επέκταση των αερολιμενικών υποδομών θα πρέπει να διευκολύνεται με απώτερο στόχο τη διασφάλιση της αειφόρου ανάπτυξης των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών.

(18) Είναι αναγκαίο να επιτραπεί η συνέχιση της εφαρμογής των μέτρων διαχείρισης του θορύβου που ήδη ισχύουν σε ορισμένους αερολιμένες, και η πραγματοποίηση ορισμένων τεχνικών αλλαγών στους επιμέρους λειτουργικούς περιορισμούς.

(19) Θα πρέπει να αποφεύγεται η υπερβολική επιβάρυνση των αερομεταφορέων στις αναπτυσσόμενες χώρες, επιτρέποντας τη χορήγηση, εφόσον χρειάζεται, παρεκκλίσεων που θα περιλαμβάνουν ασφαλιστικές ρήτρες προς αποφυγή των καταχρήσεων.

(20) Θα πρέπει να διασφαλίζεται η διαφάνεια και η διεξαγωγή διαβουλεύσεων με όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές για τα προτεινόμενα μέτρα σχετικά με το θόρυβο, και ιδίως για τη θέσπιση νέων λειτουργικών περιορισμών.

(21) Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να ενημερώνονται αρκετά πριν για τη θέσπιση νέων λειτουργικών περιορισμών.

(22) Θα πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις με τις οποίες θα διασφαλίζεται το δικαίωμα προσφυγής κατά της θέσπισης λειτουργικών περιορισμών σε ένα όργανο εξέτασης προσφυγών το οποίο μπορεί να είναι δικαστήριο.

(23) Η οδηγία είναι σύμφωνη με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών στους κοινοτικούς αερολιμένες μπορεί να συμβάλει στην πρόληψη της επιδείνωσης της ηχητικής ρύπανσης στα περίχωρα των αερολιμένων, αλλά ενέχει κίνδυνο νόθευσης του ανταγωνισμού. Ο επιδιωκόμενος στόχος μπορεί ως εκ τούτου να επιτευχθεί αποτελεσματικότερα σε κοινοτικό επίπεδο με τη θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων για την καθιέρωση των λειτουργικών περιορισμών στα πλαίσια των κανόνων διαχείρισης του θορύβου. Η οδηγία περιορίζεται στο ελάχιστο που απαιτείται για την επίτευξη του προαναφερόμενου στόχου και δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για το σκοπό αυτό.

(24) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ([3]).

(25) Οι διατάξεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία αντικαθιστούν εκείνες του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 925/1999, της 29ης Απριλίου, για την εγγραφή στα νηολόγια και την εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου Ι μέρος ΙΙ κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993) ([4]). Ο εν λόγω κανονισμός θα πρέπει συνεπώς να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στόχοι

Οι στόχοι της παρούσας οδηγίας είναι:

α) ο καθορισμός κανόνων εφαρμοζομένων στην Κοινότητα που θα διευκολύνουν την καθιέρωση ομοιογενών λειτουργικών περιορισμών στο επίπεδο των αερολιμένων, ούτως ώστε να περιοριστεί, ή να μειωθεί, ο αριθμός των ατόμων που υποφέρουν από τις βλαβερές συνέπειες του θορύβου,

β) η δημιουργία πλαισίου που να κατοχυρώνει τις απαιτήσεις της εσωτερικής αγοράς,

([1]) Αυτή η οδηγία είναι υπό επεξεργασία και θα εφαρμοσθεί μετά την υιοθέτησή της.
([2]) ΕΕ L 175 της 5.7.1985, σ. 40· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/11/ΕΚ (ΕΕ L 73 της 14.3.1997, σ. 5).
([3]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.
([4]) ΕΕ L 115 της 4.5.1999, σ. 1.

γ) η προώθηση μιας ανάπτυξης του αερολιμενικού δυναμικού η οποία να σέβεται το περιβάλλον,

δ) η διευκόλυνση της επίτευξης καθορισμένων στόχων περιστολής των θορύβων σε επίπεδο κάθε αερολιμένος,

ε) η παροχή της δυνατότητας επιλογής μεταξύ των διαθέσιμων μέτρων, με σκοπό να επιτευχθεί το μέγιστο όφελος για το περιβάλλον με το μικρότερο κόστος.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

α) «Αερολιμένας»: ο πολιτικός αερολιμένας στην Κοινότητα ο οποίος εμφανίζει περισσότερες από 50 000 διακινήσεις υποηχητικών αεριωθούμενων πολιτικών αεροπλάνων ανά ημερολογιακό έτος (όπου διακίνηση είναι μία απογείωση ή μία προσγείωση), λαμβανομένου υπόψη του μέσου όρου των τριών τελευταίων ημερολογιακών ετών πριν από την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στο συγκεκριμένο αερολιμένα.

β) «Αστικός αερολιμένας»: ο αερολιμένας του οποίου κανείς διάδρομος δεν διαθέτει διαδρομή απογείωσης μεγαλύτερη των 2000 μέτρων, ο οποίος παρέχει μόνον υπηρεσίες από σημείο σε σημείο μεταξύ ευρωπαϊκών κρατών ή στο εσωτερικό του ιδίου κράτους, και ο οποίος βρίσκεται στο κέντρο ευρύτερων πολεοδομικών συγκροτημάτων, όπου, σύμφωνα με αντικειμενικά κριτήρια, υπάρχει σημαντικός αριθμός ατόμων που θίγονται από το θόρυβο των αεροπλάνων και για τα οποία κάθε πρόσθετη αύξηση του αριθμού διακινήσεων συνεπάγεται ιδιαίτερα έντονη ενόχληση, λόγω της σοβαρότητας της ηχητικής ρύπανσης. Οι εν λόγω αερολιμένες απαριθμούνται στο παράρτημα Ι. Το εν λόγω παράρτημα μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13 παράγραφος 3.

γ) «Αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα»: τα αεροπλάνα των οποίων η μέγιστη μάζα είναι κατά την απογείωση 34 000 kg και άνω ή των οποίων η πιστοποιημένη μέγιστη εσωτερική χωρητικότητα, για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, περιλαμβάνει περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός από τις θέσεις που προορίζονται αποκλειστικά για το πλήρωμα.

δ) «Οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα»: τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία πληρούν τις οριακές τιμές πιστοποίησης οι οποίες καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος ΙΙ κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels) (πραγματικά αντιληπτού θορύβου σε decibel), όπου το σωρευτικό περιθώριο, εκφραζόμενο σε EPNdB, προκύπτει από το συνάθροισμα των μεμονωμένων περιθωρίων (δηλ. των διαφορών μεταξύ της πιστοποιημένης στάθμης του θορύβου και της ανώτατης επιτρεπόμενης στάθμης θορύβου) στο καθένα από τα τρία βασικά σημεία αναφοράς μέτρησης του θορύβου, όπως αυτά καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος ΙΙ κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

ε) «Λειτουργικοί περιορισμοί»: τα συναφή με το θόρυβο μέτρα με τα οποία περιορίζεται ή μειώνεται η πρόσβαση των αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων σε κάποιον αερολιμένα· στα μέτρα αυτά συμπεριλαμβάνονται λειτουργικοί περιορισμοί που αποσκοπούν στην απόσυρση από τις δραστηριότητες λειτουργικής εκμετάλλευσης των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων σε συγκεκριμένους αερολιμένες, ή επιμέρους λειτουργικοί περιορισμοί, οι οποίοι αφορούν τη λειτουργική εκμετάλλευση των αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων, ανάλογα με την εκάστοτε χρονική περίοδο.

στ) «Ενδιαφερόμενες πλευρές»: τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία θίγονται ή είναι πιθανόν να θιγούν από την καθιέρωση των μέτρων μείωσης των θορύβων, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών, ή τα οποία έχουν νόμιμο συμφέρον για την εφαρμογή τέτοιων μέτρων.

ζ) «Εξισορροπημένη προσέγγιση:» είναι η προσέγγιση, στο πλαίσιο της οποίας τα κράτη μέλη εξετάζουν τα εφαρμοζόμενα μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος των θορύβων σε έναν αερολιμένα στο έδαφός τους και ιδίως τον αντίκτυπο που προβλέπεται ότι θα έχουν η μείωση του θορύβου των αεροπλάνων στην πηγή τους, τα μέτρα προγραμματισμού και διαχείρισης των χρήσεων της γης, τα λειτουργικά μέτρα περιστολής των θορύβων και οι λειτουργικοί περιορισμοί.

Άρθρο 3

Αρμόδιες αρχές

Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την ύπαρξη αρμοδίων αρχών για τα ζητήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4

Γενικοί κανόνες για τη διαχείριση του θορύβου των αεροπλάνων

1. Τα κράτη μέλη υιοθετούν εξισορροπημένη προσέγγιση κατά την αντιμετώπιση των προβλημάτων θορύβου στους αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός τους. Μπορούν επίσης να εξετάσουν το ενδεχόμενο καθιέρωσης οικονομικών κινήτρων ως μέτρου διαχείρισης του θορύβου.

2. Κατά την εξέταση της θέσπισης λειτουργικών περιορισμών, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη τους το ενδεχόμενο κόστος και τα οφέλη που συνεπάγονται τα διάφορα διαθέσιμα μέτρα, καθώς και τα ιδιάζοντα χαρακτηριστικά στοιχεία των αερολιμένων.

3. Τα μέτρα ή ο συνδυασμός των μέτρων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας δεν επιβάλλουν περισσότερους περιορισμούς από εκείνους που είναι αναγκαίοι για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων που καθορίζονται για ένα συγκεκριμένο αερολιμένα. Δεν εισάγουν διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας ή της ταυτότητας του αερομεταφορέα ή του κατασκευαστή του αεροπλάνου.

4. Οι λειτουργικοί περιορισμοί με κριτήριο τις επιδόσεις βασίζονται στις επιδόσεις εκπομπής θορύβων του αεροπλάνου όπως καθορίζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης που διενεργείται σύμφωνα με την σύμβαση του ΔΟΠΑ, παράρτημα 16, τόμος 1, της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993).

Άρθρο 5

Κανόνες αξιολόγησης

1. Όταν εξετάζεται η λήψη απόφασης περί λειτουργικών περιορισμών, λαμβάνονται υπόψη, στο μέτρο που αυτό είναι κατάλληλο και δυνατό, για τους σχετικούς λειτουργικούς περιορισμούς και για τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, οι πληροφορίες που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ.

2. Στις περιπτώσεις που τα αερολιμενικά σχέδια υπόκεινται στην αξιολόγηση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, η αξιολόγηση η οποία διενεργείται βάσει των διατάξεων της ανωτέρω οδηγίας θεωρείται ότι πληροί τα απαιτούμενα κριτήρια των διατάξεων της παραγράφου 1, υπό τον όρο ότι στην αξιολόγηση έχουν ληφθεί υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, οι πληροφορίες του παραρτήματος ΙΙ της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 6

Κανόνες για την επιβολή των λειτουργικών περιορισμών, με στόχο την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων

1. Εάν από την αξιολόγηση όλων των διαθέσιμων μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των επιμέρους λειτουργικών περιορισμών, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5, προκύπτει ότι για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας απαιτείται η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών για την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες, αντί της προβλεπόμενης στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 διαδικασίας, στον υπό εξέταση αερολιμένα:

α) έξι μήνες μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης και την έκδοση της απόφασης για τη θέσπιση λειτουργικού περιορισμού, δεν επιτρέπεται η εκτέλεση πρόσθετων σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους υπηρεσιών με οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα σε αυτόν τον αερολιμένα,

β) τουλάχιστον έξι μήνες μετά το ανωτέρω χρονικό σημείο, μπορεί να επιβληθεί στους αερομεταφορείς η υποχρέωση να μειώσουν τον αριθμό των διακινήσεων των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων τους που χρησιμοποιούνται στο συγκεκριμένο αερολιμένα, με ετήσιο ρυθμό όχι ανώτερο από 20 % του αρχικού συνολικού αριθμού των εν λόγω διακινήσεων.

2. Σύμφωνα με τους κανόνες αξιολόγησης του άρθρου 5, οι αρχές διαχείρισης των αστικών αερολιμένων οι οποίοι απαριθμούνται στο παράρτημα Ι μπορούν να θεσπίζουν μέτρα τα οποία είναι αυστηρότερα, στο θέμα του ορισμού των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων, υπό τον όρο ότι τα εν λόγω μέτρα δεν αφορούν τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα, τα οποία πληρούν, με βάση το αρχικό τους πιστοποιητικό ή το ανανεωμένο τους πιστοποιητικό, τα πρότυπα θορύβου που καθορίζονται στον τόμο Ι μέρος ΙΙ κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

Άρθρο 7

Υφιστάμενοι λειτουργικοί περιορισμοί

Το άρθρο 5 δεν εφαρμόζεται:

α) στους λειτουργικούς περιορισμούς που έχουν ήδη αποφασισθεί, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας,

β) στις επουσιώδεις τεχνικής φύσεως τροποποιήσεις των επιμέρους λειτουργικών περιορισμών που δεν έχουν σημαντικές επιπτώσεις, από την πλευρά του κόστους, για τους αερομεταφορείς σε οποιονδήποτε δεδομένο κοινοτικό αερολιμένα και οι οποίες εισάγονται μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 8

Απαλλαγή για αεροπλάνα νηολογημένα σε αναπτυσσόμενες χώρες

Στα οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα, τα οποία είναι νηολογημένα στις αναπτυσσόμενες χώρες, μπορεί να χορηγείται απαλλαγή από τις διατάξεις του άρθρου 6, για διάστημα δέκα ετών μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, υπό τον όρο ότι:

α) τα εν λόγω αεροπλάνα, στα οποία έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό θορύβου, σύμφωνα με τα πρότυπα που καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος ΙΙ κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, εκτελούσαν δραστηριότητες στον συγκεκριμένο αερολιμένα στην Κοινότητα, κατά το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1996 έως και τις 31 Δεκεμβρίου 2001 («περίοδος αναφοράς»), και

β) τα αεροπλάνα αυτά ήταν εγγεγραμμένα, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, στα νηολόγια της αναπτυσσόμενης χώρας και ότι εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την έδρα τους στη χώρα αυτή.

Άρθρο 9

Απαλλαγή για επιμέρους δραστηριότητες εκτάκτου χαρακτήρα

Σε ορισμένες περιπτώσεις τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέψουν, σε αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός τους, επιμέρους δραστηριότητες οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων οι οποίες δεν θα μπορούσαν να εκτελεσθούν βάσει των άλλων διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Η απαλλαγή αυτή περιορίζεται σε:

α) αεροπλάνα των οποίων οι συγκεκριμένες δραστηριότητες είναι τέτοιου χαρακτήρα ώστε να μην είναι εύλογο να απορριφθεί η χορήγηση προσωρινής απαλλαγής·

β) αεροπλάνα που εκτελούν μη εμπορικές πτήσεις για λόγους μετασκευής, επισκευής ή συντήρησης.

Άρθρο 10

Διαβουλεύσεις και διαφάνεια

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να καθιερωθούν διαδικασίες διαβουλεύσεων, για την εφαρμογή των άρθρων 5 και 6, με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων πλευρών, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία.

Άρθρο 11

Προθεσμία προειδοποίησης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, κατά τη θέσπιση νέων λειτουργικών περιορισμών, θα απευθύνεται σχετική δημόσια ανακοίνωση σε όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές, συμπεριλαμβανομένων των λόγων θέσπισης του μέτρου λαμβάνοντας υπόψη τα ενδεδειγμένα στοιχεία της εξισορροπημένης προσέγγισης:

α) έξι μήνες πριν από την έναρξη ισχύος των μέτρων του άρθρου 6 παράγραφος 1, στοιχείο α)·

β) ένα έτος πριν από την έναρξη ισχύος των μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1, στοιχείο β) και άρθρο 6 παράγραφος 2·

γ) σε περίπτωση μέτρων βάσει του άρθρου 6, δύο μήνες πριν από τη διάσκεψη σχεδιασμού πτήσεων για τη σχετική περίοδο προγραμματισμού πτήσεων.

2. Κάθε κράτος μέλος ενημερώνει πάραυτα τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή σχετικά με κάθε νέο λειτουργικό περιορισμό, κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, τον οποίο έχει αποφασίσει να επιβάλει σε αερολιμένα που βρίσκεται στο έδαφός του.

Άρθρο 12

Δικαίωμα προσφυγής

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να παρέχεται δικαίωμα προσφυγής κατά των μέτρων που θεσπίζονται βάσει του άρθρου 6 και του άρθρου 7 στοιχείο β) ενώπιον ενός οργάνου εξέτασης προσφυγών διαφορετικού από την αρχή που έχει λάβει το επίμαχο μέτρο, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και τις εθνικές διαδικασίες.

Άρθρο 13

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή η οποία συγκροτείται βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

2. Η Επιτροπή δύναται να προβαίνει σε διαβουλεύσεις με την επιτροπή για οποιοδήποτε ζήτημα που αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

4. Η επιτροπή λαμβάνει υπό σημείωση τις αξιολογήσεις που έχουν πραγματοποιήσει τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 5 και τα μέτρα που έχουν ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν βάσει αυτών των αξιολογήσεων.

Άρθρο 14

Πληροφόρηση και επανεξέταση

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, μετά από σχετικό αίτημα.

Το αργότερο μετά την παρέλευση πενταετίας από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή υποβάλλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Η έκθεση αυτή συνοδεύεται, ενδεχομένως, από προτάσεις αναθεώρησης της οδηγίας.

Η έκθεση περιέχει την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της παρούσας οδηγίας, ιδίως σε συνάρτηση με την αναγκαιότητα επανεξέτασης του ορισμού των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων, όπως αυτός καθορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο δ), προκειμένου να θεσπισθεί αυστηρότερη διάταξη.

Άρθρο 15

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 925/1999 καταργείται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 16

Εφαρμογή

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 28 Σεπτεμβρίου 2003. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 17

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 18

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 26 Μαρτίου 2002.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
P. COX	F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κατάλογος των αστικών αερολιμένων

Βερολίνο-Tempelhof

Στοκχόλμη Bromma

Λονδίνο City

Μπέλφαστ City

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1

1. Πρόσφατη απογραφή

1.1. Περιγραφή του αερολιμένα, στην οποία περιλαμβάνονται πληροφορίες για το δυναμικό, την τοποθεσία του, τα περίχωρα, τον όγκο της εναέριας κυκλοφορίας και το συνδυασμό των δρομολογίων, καθώς και τον συνδυασμό των διαδρόμων απογείωσης.

1.2. Περιγραφή των περιβαλλοντικών στόχων για τον αερολιμένα και του εθνικού πλαισίου.

1.3. Αναλυτικά στοιχεία για τα περιγράμματα των θορύβων για το τρέχον και τα προηγούμενα έτη — συμπεριλαμβανομένης της αποτίμησης του αριθμού των ατόμων που επηρεάζονται από τους θορύβους των αεροσκαφών. Περιγραφή των μεθόδων υπολογισμού που χρησιμοποιούνται για τη διαμόρφωση των περιγραμμάτων.

1.4. Περιγραφή των μέτρων που έχουν ήδη τεθεί σε εφαρμογή για τη βελτίωση των θορύβων που προκαλούνται από τα αεροπλάνα: για παράδειγμα, παροχή πληροφοριών για τον προγραμματισμό και τη διαχείριση των χρήσεων της γης· προγράμματα ηχομόνωσης κατά των θορύβων· λειτουργικές διαδικασίες, όπως οι PANS-OPS· λειτουργικοί περιορισμοί όπως οριακές τιμές των θορύβων, νυκτερινά όρια/ώρες απαγόρευσης των πτήσεων, επιβαλλόμενα τέλη θορύβου· προτιμητέα χρήση των αεροδιαδρόμων, προτιμώμενες διαδρομές από τη σκοπιά του θορύβου/την τήρηση της προβλεπόμενης πορείας πτήσης· παρακολούθηση των θορύβων.

2. Προβλέψεις, χωρίς τη λήψη νέων μέτρων

2.1. Περιγραφή των έργων ανάπτυξης στους αερολιμένες (εάν προβλέπονται) τα οποία έχουν ήδη εγκριθεί και είναι ενταγμένα στο πρόγραμμα, όπως για παράδειγμα για την αύξηση του δυναμικού, την επέκταση των αεροδιαδρόμων ή/και των τερματικών σταθμών, καθώς και για τον προβλεπόμενο συνδυασμό αεροπορικών δρομολογίων στο μέλλον και για τους υπολογιζόμενους ρυθμούς ανάπτυξης.

2.2. Στην περίπτωση της επέκτασης του δυναμικού του αερολιμένα, μνεία των οφελών που θα αποκομιστούν από τη διαθεσιμότητα του πρόσθετου δυναμικού.

2.3. Περιγραφή των επιπτώσεων στις εκπομπές θορύβων σε περίπτωση που δεν ληφθούν άλλα μέτρα καθώς και για τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί για τη βελτίωση των επιπτώσεων του θορύβου κατά το ίδιο χρονικό διάστημα.

2.4. Προβλέψεις για τα περιγράμματα των θορύβων — συμπεριλαμβανομένης της αποτίμησης του αριθμού των ατόμων που ενδέχεται να επηρεαστούν από τους θορύβους των αεροπλάνων - διάκριση μεταξύ καθιερωμένων οικιστικών περιοχών και νεόκτιστων οικιστικών περιοχών.

2.5. Αξιολόγηση των επιπτώσεων και του πιθανού κόστους που θα προκύψει εάν δεν ληφθούν μέτρα για τη μείωση του αντίκτυπου από την αύξηση των θορύβων — αν αναμένεται ότι θα προκύψει.

3. Αξιολόγηση των πρόσθετων μέτρων

3.1. Σκιαγράφηση των διαθέσιμων πρόσθετων μέτρων στο πλαίσιο των διαφόρων δυνατοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 και ειδικότερα των βασικών λόγων που οδήγησαν στην επιλογή τους. Περιγραφή των μέτρων εκείνων που έχουν επιλεγεί προς περαιτέρω ανάλυση και παροχή πληροφοριών για το κόστος της θέσπισης των μέτρων αυτών. Μνεία του αριθμού των ατόμων που αναμένεται ότι θα ευεργετηθούν και χρονοδιάγραμμα· τέλος, διαβάθμιση της συνολικής αποτελεσματικότητας των ιδιαίτερων μέτρων.

3.2. Αξιολόγηση του κόστους/αποτελεσματικότητας ή του κόστους/οφέλους που θα προκύψει από τη θέσπιση των ειδικών μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις κοινωνικο-οικονομικές συνέπειες των μέτρων για τους χρήστες των αερολιμένων: για τους αερομεταφορείς (μεταφορά επιβατών και φορτίου)· για τους ταξιδιώτες και για τους τοπικούς δήμους και κοινότητες.

3.3. Ανασκόπηση των πιθανών περιβαλλοντικών και ανταγωνιστικών επιπτώσεων που θα έχουν τα προτεινόμενα μέτρα σε άλλους αερολιμένες και αερομεταφορείς και σε άλλες ενδιαφερόμενες πλευρές.

3.4. Λόγοι που οδήγησαν στην επιλογή της προτιμητέας εναλλακτικής λύσης.

3.5. Σύνοψη των μη τεχνικών σημείων.

4. Συσχετισμός με την οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου

4.1. Όταν και όπου έχουν προετοιμαστεί χάρτες θορύβου ή προγράμματα δράσης βάσει των ρυθμίσεων της εν λόγω οδηγίας, θα χρησιμοποιούνται για την παροχή των πληροφοριών που απαιτούνται στο παρόν παράρτημα.

4.2. Η αξιολόγηση της έκθεσης στο θόρυβο (δηλαδή τα περιγράμματα θορύβου και ο αριθμός των επηρεαζόμενων ατόμων) θα γίνεται με χρήση τουλάχιστον των κοινών δεικτών θορύβου Lden και Lnight όπως ορίζεται στην προαναφερθείσα οδηγία, στις περιπτώσεις που αυτοί είναι διαθέσιμοι.