



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 11.12.2000  
COM(2000) 821 τελικό

### **ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Κοινοτικοί στόχοι για την 33η συνέλευση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και για τις αποφάσεις που έλαβε το Συμβούλιο του ICAO πριν από τη συγκεκριμένη συνέλευση στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος.**

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**Κοινοτικοί στόχοι για την 33η συνέλευση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και για τις αποφάσεις που έλαβε το Συμβούλιο του ICAO πριν από τη συγκεκριμένη συνέλευση στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος.**

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) φέρει καίρια ευθύνη για την ανάπτυξη προτύπων και διαδικασιών όσον αφορά τα αεροσκάφη της διεθνούς αεροπορίας. Η επιτροπή για την αεροπορική περιβαλλοντική προστασία (CAEP) επικουρεί το Συμβούλιο του ICAO σε θέματα σχετικά με την αναθεώρηση και την επεξεργασία των προτύπων του ICAO στον τομέα του περιβάλλοντος.
2. Η Κοινότητα έχει εκφράσει ήδη την προτίμησή της για συμφωνούμενες στο πλαίσιο του ICAO διεθνείς λύσεις που αποβλέπουν στον μετριασμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών. Στην ανακοίνωσή της "Αεροπορικές μεταφορές και περιβάλλον - Η πορεία που οδηγεί στην επίλυση των ζεόντων προβλημάτων της αειφόρου ανάπτυξης" (αποκαλούμενη στο εξής "ανακοίνωση"), η Επιτροπή υπογράμμισε τη σημασία μιας ικανοποιητικής ολοκλήρωσης του τρέχοντος προγράμματος εργασίας στον τομέα της αεροπορίας και των περιβαλλοντικών ζητημάτων, στο πλαίσιο της CAEP, με τη λήψη αποφάσεων από το Συμβούλιο του ICAO και την 33η συνέλευση του ICAO που έχει προγραμματισθεί για το Σεπτέμβριο του 2001, προλειαίνοντας το έδαφος ώστε να αποφευχθεί βραχυπρόθεσμη επιδείνωση και να βελτιωθεί η κατάσταση του περιβάλλοντος μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα προκειμένου να εξουδετερωθούν αναπτυξιακές τάσεις που δεν είναι βιώσιμες σε ένα πλαίσιο ομαλών εξελίξεων. Το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστήριξαν το μήνυμα αυτό της ανακοίνωσης για τις αεροπορικές μεταφορές και το περιβάλλον που υπέβαλε η Επιτροπή το Δεκέμβριο του 1999<sup>1</sup>.

Στις τρέχουσες εργασίες σε θέματα της αρμοδιότητάς της, η Κοινότητα εστιάζεται κυρίως στην ανάπτυξη νέου αυστηρότερου προτύπου για τον θόρυβο, ενός συνόλου μεταβατικών κανόνων με αντικείμενο τη σταδιακή απόσυρση των θορυβωδέστερων αεροσκαφών του κεφαλαίου 3, στον προσδιορισμό των δυνατοτήτων μείωσης μιας σειράς εκπομπών αερίων και στην επεξεργασία κατευθυντηρίων γραμμών για την καθιέρωση μέτρων βασιζόμενων στις δυνάμεις της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων φόρων επί των καυσίμων των αεροσκαφών ή μέτρων ανάλογου αποτελέσματος, με σκοπό τη μείωση των εκπομπών από αεροσκάφη της διεθνούς αεροπορίας. Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 3ης Μαρτίου 2000 για τη φορολογία των καυσίμων

---

<sup>1</sup> COM (1999) 640 τελικό της 1ης Δεκεμβρίου 1999  
Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 28-3-00.  
EK 230768, τελικό A5-0187/2000  
Για τη φορολογία των καυσίμων των αεροσκαφών βλ. επίσης COM(2000) 110 τελικό της 2ας Μαρτίου 2000

των αεροσκαφών βρίσκεται τώρα ενώπιον του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για συζήτηση<sup>2</sup>.

3. Τον Ιανουάριο του 2001, στη συνεδρίαση της CAEP/5 θα πρέπει να ληφθούν αποφάσεις για την έκδοση συστάσεων προς το Συμβούλιο του ICAO σχετικά με νέους κανόνες και πρότυπα για το περιβάλλον. Τον Απρίλιο του 2001, ο ICAO θα οργανώσει διεθνές συνέδριο με σκοπό την ευαισθητοποίηση των κρατών που δεν συμμετέχουν άμεσα στη διαδικασία της CAEP όσον αφορά τα θέματα που διακυβεύονται. Στη συνέχεια, το Συμβούλιο του ICAO θα λάβει αποφάσεις σχετικά με τα πρότυπα και τις προτάσεις για συμπληρωματικά ψηφίσματα που θα υποβληθούν για εξέταση στη συνέλευση. Η διαδικασία θα ολοκληρωθεί με τις αποφάσεις που θα ληφθούν στην 33η συνέλευση του Σεπτεμβρίου/Οκτωβρίου 2001.
4. Σκοπός της παρούσας ανακοίνωσης είναι να προσδιορισθούν οι στόχοι της Κοινότητας όσον αφορά την 33η συνέλευση του ICAO καθώς και τις αποφάσεις που θα λάβει το Συμβούλιο του ICAO πριν από την πραγματοποίηση της εν λόγω συνέλευσης. Οι κοινοτικοί στόχοι που εκτίθενται στην παρούσα ανακοίνωση λαμβάνουν υπόψη τις ήδη θεσπισθείσες πολιτικές της Επιτροπής και της Κοινότητας, όπως καθορίζονται στις διάφορες ανακοινώσεις της Επιτροπής, συμπεράσματα του Συμβουλίου και σε δηλώσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η Επιτροπή αναμένει ότι, με βάση την παρούσα ανακοίνωση, το Συμβούλιο θα παράσχει σαφείς κατευθύνσεις όσον αφορά τη θέση της Κοινότητας σε όλα τα στάδια της εν εξελίξει διαδικασίας του ICAO.

## 2. ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

### Θόρυβος αεροσκαφών

5. Για την Κοινότητα, ο **βραχυπρόθεσμος στόχος** συνίσταται στην αποφυγή της αύξησης των επιπτώσεων του θορύβου, όσον αφορά τα άτομα που ενοχλούνται από το θόρυβο των αεροσκαφών, ιδίως μετά το πέρας της σταδιακής απόσυρσης των αεροσκαφών του κεφαλαίου 2 το 2002. Από την στο πλαίσιο της CAEP διεξαχθείσα ανάλυση των περιβαλλοντικών οφελών των διαφόρων επιλογών σταδιακής απόσυρσης, όπως εκτιμήθηκαν με το μοντέλο MAGENTA<sup>3</sup> (Μοντέλο για την αξιολόγηση της παγκόσμιας έκθεσης στο θόρυβο των μεταφορικών αεροσκαφών), προκύπτει σαφώς ότι απαιτείται επείγοντως δράση στην Ευρώπη και ότι, στον τομέα αυτό, υπάρχουν σημαντικές διαφορές σε επίπεδο περιφερειών μεταξύ των μεγάλων αερολιμένων των χωρών της Ευρώπης, της Βορείου Αμερικής, της Ασίας και του Ειρηνικού. Ενώ στη Βόρειο Αμερική η μη ανάληψη δράσης (δηλ. καμία συμφωνία στα πλαίσια του ICAO για νέο πρότυπο θορύβου για μεταβατική στρατηγική) αναμένεται να οδηγήσει σε αξιοσημείωτη μείωση του επιπέδου θορύβου έως το 2020, λόγω της φυσικής αντικατάστασης του σχετικά παλαιού στόλου, δεν

---

<sup>2</sup> COM(2000) 110 τελικό

<sup>3</sup> Το μοντέλο MAGENTA υπολογίζει τον αριθμό ατόμων που εκτίθενται σε σημαντικά επίπεδα θορύβου αεροσκαφών γύρω από τους διάφορους αερολιμένες αεριωθούμενων παγκοσμίως με βάση οιοδήποτε συγκεκριμένο σενάριο πιστοποίησης ή σταδιακής απόσυρσης. Για τους σκοπούς του MAGENTA χρησιμοποιήθηκαν DNL (Yearly Day Night Average Sound Levels - Μέσα ετήσια επίπεδα θορύβου ημέρας-νυκτός) 55dB και DNL 65dB.

συμβαίνει το ίδιο στην Ευρώπη όπου ο στόλος είναι κατά μέσο όρο πολύ νεώτερος. Ως εκ τούτου, η Ευρώπη δεν αναμένει σημαντική βελτίωση της κατάστασης από την κανονική ανανέωση του στόλου και χρειάζεται επομένως πρόσθετα μέτρα, όπως έχει τονίσει επανειλημμένως η Κοινότητα. Επιπλέον, σύμφωνα με τις περισσότερες προβλέψεις, αναμένονται υψηλότεροι αριθμοί ανάπτυξης της αεροπορίας στην Ευρώπη απ'ό,τι στη Βόρειο Αμερική. Η ανάγκη περιφερειακής ευελιξίας έγινε αποδεκτή στην πρόσφατη συνεδρίαση της διευθύνουσας ομάδας της CAEP/5.

6. Ο βραχυπρόθεσμος κοινοτικός στόχος μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα με τη βοήθεια κανόνων για τον περιορισμό της λειτουργίας των θορυβωδέστερων αεροσκαφών που ανταποκρίνονται στο τρέχον πρότυπο του κεφαλαίου 3. Η Επιτροπή θεωρεί συνεπώς ότι η επίτευξη συμφωνίας, στην 33η συνέλευση, για μια μεταβατική στρατηγική αποτελεί ουσιαστική συνιστώσα οιασδήποτε παγκόσμιας συμφωνίας σχετικά με νέο πρότυπο θορύβου. Αυτό συνιστά βασικό θέμα για την Κοινότητα. Είναι σαφές ότι οι οριακές τιμές για κανόνες μη εκμετάλλευσης, οι οποίες βασίζονται στις επιδόσεις των θορυβωδέστερων αεροσκαφών δεν έχουν ως σκοπό να επηρεάσουν το σχεδιασμό των μελλοντικών αεροσκαφών. Η Επιτροπή τάσσεται συνεπώς υπέρ του διαχωρισμού της οριακής τιμής θορύβου που θα θεσπισθεί για τα μεταβατικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων μη εκμετάλλευσης, από την οριακή τιμή που θα ισχύει για ένα νέο πρότυπο σχεδιασμού. Μία σταδιακή απόσυρση θα μπορούσε να συμβάλει αποτελεσματικά στην επίτευξη του σκοπού αυτού.
7. Όσον αφορά τους αρχικούς μεταβατικούς κανόνες, η Επιτροπή πιστεύει ότι θα πρέπει να εφαρμόζονται σε περιοχές με ιδιαίτερα προβλήματα θορύβου αεροσκαφών. Η Επιτροπή προτείνει, μετά την έναρξη της εφαρμογής σε κοινοτικό επίπεδο των περιορισμών λειτουργίας των θορυβωδέστερων αεροσκαφών να εξεταστούν τα ακόλουθα συμπληρωματικά μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεών τους:
  - Κανόνες που αποσκοπούν στη διαφύλαξη ελάχιστης διάρκειας ζωής των αεροσκαφών ώστε να διατηρηθεί υπό έλεγχο το οικονομικό κόστος για τους αερομεταφορείς.
  - Εκτίμηση της ανάγκης εφαρμογής από 1ης Απριλίου 2002 των κανόνων μη εκμετάλλευσης όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 925/1999 του Συμβουλίου για τα επαναπιστοποιημένα αεροσκάφη.

Ο κανονισμός αυτός απέβη αναγκαίος λόγω έλλειψης προόδου στο πλαίσιο του ICAO κατά την εποχή της έκδοσής του. Είναι προφανές ότι μόλις η 33η συνέλευση του ICAO εγκρίνει τους απαιτούμενους κανόνες μη εκμετάλλευσης των θορυβωδέστερων αεροσκαφών οι οποίοι θα συνεπάγονται διαχρονικά περισσότερα περιβαλλοντικά οφέλη σε σχέση με τον κανονισμό, θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσο δικαιολογείται ακόμη η διατήρησή του<sup>4</sup>.

  - Σύστημα παρεκκλίσεων για αεροσκάφη που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια αναπτυσσόμενων χωρών και που δεν πληρούν τους απαιτούμενους όρους, εφόσον οι παρεκκλίσεις αυτές δικαιολογούνται.

<sup>4</sup>

Πέραν του θορύβου ο κανονισμός 925/99/ΕΚ καλύπτει και άλλους περιβαλλοντικούς στόχους

Αυτό συμβαδίζει με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο "Αεροπορικές μεταφορές και περιβάλλον"<sup>5</sup>. Για να μη θέσουν σε κίνδυνο τα περιβαλλοντικά οφέλη της σταδιακής απόσυρσης των θορυβωδέστερων αεροσκαφών, οι τυχόν παρεκκλίσεις θα πρέπει να υπόκεινται σε ορισμένους όρους. Πέραν τούτου, τα κριτήρια που θα πραγματοποιηθούν για τον εντοπισμό των χωρών και αεροσκαφών που θα επωφεληθούν των παρεκκλίσεων, πρέπει να επιλεγούν με προσοχή ώστε να δοθεί η δυνατότητα στις αναπτυσσόμενες χώρες να αποφύγουν τις οικονομικές δυσχέρειες διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ανταγωνισμό χωρίς στρεβλώσεις με τους αερομεταφορείς των ανεπτυγμένων χωρών. Στο πλαίσιο αυτό, επιβάλλεται να αποφευχθεί οπωσδήποτε η εμφάνιση προβλημάτων "σημαιών ευκαιρίας". Η Επιτροπή εξετάζει τώρα διάφορους τρόπους χορήγησης παρεκκλίσεων σε αναπτυσσόμενες χώρες, ώστε να διαμορφώσει στέρεη βάση για την έκδοση μελλοντικών αποφάσεων σχετικά με το θέμα αυτό.

8. Ο **μακροπρόθεσμος** στόχος της Κοινότητας στον τομέα του θορύβου των αεροσκαφών, ο οποίος συνίσταται στον μετριασμό των επιπτώσεων της αυξημένης ζήτησης που αναμένεται μακροπρόθεσμα προϋποθέτει, μεταξύ άλλων, σημαντική μείωση του θορύβου των επιμέρους αεροσκαφών. Ένα νέο πρότυπο θορύβου που αποσκοπεί στην επίλυση των μακροπρόθεσμων προβλημάτων θορύβου θα είναι αποτελεσματικό στην επίτευξη του στόχου αυτού μόνο εάν παρέχει σαφείς κατευθύνσεις για το σχεδιασμό των αεροσκαφών του μέλλοντος. Θα πρέπει να αφήνει περιθώρια για να ενθαρρύνεται η σε ευρύτερη κλίμακα χρήση των τελευταίων επιτευγμάτων της τεχνολογίας όσον αφορά το σχεδιασμό και τον εξοπλισμό. Από την εξέταση των βασικών επιλογών αυστηρότητας που μελετώνται στα πλαίσια της CAEP (βλ. παράρτημα) προκύπτει σαφώς ότι μια σωρευτική αύξηση της αυστηρότητας της τάξεως των -8dB ή -11dB δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ενός πραγματικά μακροπρόθεσμου προτύπου σχεδιασμού. Δεδομένου ότι θα επηρεάσει κυρίως τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των παράγωγων τύπων των σημερινών αεροσκαφών ή θα αποτελέσει βάση αναφοράς για την τροποποίηση και επαναπιστοποίηση αεροσκαφών που θεωρούνται ακόμη οικονομικά βιώσιμα, μια αρχική αύξηση της αυστηρότητας της τάξεως των -8 dB ή -11 dB θα πρέπει να θεωρηθεί εκ των πραγμάτων ως πρότυπο παραγωγής.
9. Η πιθανή υιοθέτηση προτύπου παραγωγής που θα βασίζεται σε σχετικά μικρή αύξηση της αυστηρότητας συνεπάγεται ότι ένας αριθμός υφισταμένων αεροσκαφών του κεφαλαίου 3 θα είναι υποψήφια για επαναπιστοποίηση με ή χωρίς τροποποιήσεις. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, ταυτόχρονα με την υιοθέτηση νέου προτύπου, ο ICAO θα πρέπει να καθορίσει σαφείς τεχνικές κατευθύνσεις για την επαναπιστοποίηση ώστε να διατηρηθεί η ακεραιότητα της διαδικασίας πιστοποίησης και να υπάρχει εμπιστοσύνη στο πιστοποιητικό θορύβου. Δέχεται εξάλλου με ιδιαίτερη ικανοποίηση τη δέσμευση που ανέλαβε ο ICAO σχετικά.
10. Πέραν τούτου, η Επιτροπή πιστεύει ότι, στο πλαίσιο της επίτευξης των μακροπρόθεσμων στόχων περιορισμού του θορύβου, μια απόφαση του ICAO περί

---

<sup>5</sup> “..η Κοινότητα πρέπει να υποστηρίξει και να ενισχύσει τη διαδικασία του ICAO για την αναθεώρηση της αυστηρότητας του επιπέδου θορύβου προκειμένου να καλυφθούν, στο μέτρο του δυνατού, οι ιδιαίτερες ανάγκες της πυκνοκατοικημένης, εκβιομηχανισμένης ΕΕ και να ληφθούν υπόψη οι ιδιαίτερες ανάγκες αεροπορικών εταιρειών τρίτων χωρών του αναπτυσσόμενου κόσμου που εκτελούν πτήσεις προς την ΕΕ.”

νέου προτύπου παραγωγής θα πρέπει να συνοδεύεται από σταθερή και αξιόπιστη δέσμευση του ICAO να θεσπίσει, λαμβάνοντας υπόψη τα πλέον σύγχρονα τεχνολογικά δεδομένα και την τεχνολογική σκοπιμότητα, τις παραμέτρους για ένα πραγματικό πρότυπο σχεδιασμού βασιζόμενο σε αναθεωρημένο σύστημα πιστοποίησης που αντικατοπτρίζει πιστά τις λειτουργικές επιδόσεις των σύγχρονων αεροσκαφών.

11. Σε σχέση με τον εν λόγω μακροπρόθεσμο κοινοτικό στόχο, θα απαιτηθεί σαφής διαβεβαίωση για την ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους του ICAO όσον αφορά τη μελλοντική αυστηρότητα στον τομέα του θορύβου ώστε να εξασφαλισθεί επαρκής μείωσή του μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Αυτό θα εξαρτηθεί από
- την ποιότητα του νέου προτύπου το οποίο θα πρέπει να παρέχει κίνητρα για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των αεροσκαφών που παράγονται σήμερα ώστε να αποφευχθεί η επιδείνωση της κατάστασης του θορύβου στην Ευρώπη, από πλευράς ατόμων που ενοχλούνται από το θόρυβο των αεροσκαφών. Όσον αφορά τα πλέον σύγχρονα τεχνολογικά δεδομένα, το σωρευτικό περιθώριο κυμαίνεται μεταξύ -7,9 dB (ένας τύπος αεροσκαφών) και -25dB ενώ περίπου 95% της τρέχουσας παραγωγής θα ανταποκρίνεται στο πρότυπο των -11 dB και περίπου 75% στην απαίτηση των -14 dB,
  - την καθιέρωση μηχανισμού τακτικής αναθεώρησης του προτύπου παραγωγής. Μια σταδιακή αύξηση της αυστηρότητας όσον αφορά το θόρυβο θα έχει ιδιαίτερη σημασία εάν η αρχική αύξηση είναι περιορισμένη (-8dB ή -11dB),
  - τη σταθερή δέσμευση του ICAO να θεσπίσει, στην 34η συνέλευση, νέο πρότυπο σχεδιασμού σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, το οποίο θα ενθαρρύνει την τεχνολογική πρόοδο και θα βασίζεται σε αναθεωρημένο σύστημα πιστοποίησης που αντικατοπτρίζει πιστότερα τον παραγόμενο θόρυβο από σύγχρονα αεροσκάφη σε συνθήκες λειτουργίας,
  - την προβλεψιμότητα και νομική εγκυρότητα των κανόνων που θα διαμορφώσουν το πλαίσιο δραστηριοποίησης μακροπρόθεσμα,
  - συμπληρωματικές κατευθύνσεις για τα συμβαλλόμενα μέρη του ICAO σχετικά με άλλες παραμέτρους δράσης για το θόρυβο των αεροσκαφών (ισόρροπη προσέγγιση).

### ***Εκπομπές αερίων***

12. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και υδρατμών συνδέονται άμεσα με την κατανάλωση καυσίμων και η αγορά ασκεί άμεσες πιέσεις για την μείωσή τους. Για άλλου είδους εκπομπές η σχέση δεν είναι τόσο άμεση. Θα είναι απαραίτητο να εξασφαλισθεί ότι οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ της βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμων αφενός, και της μείωσης των εκπομπών άλλων αερίων καθώς και του θορύβου, αφετέρου, γίνονται πλήρως κατανοητές και λαμβάνονται καταλλήλως υπόψη στις κανονιστικές ρυθμίσεις. Τα NO<sub>x</sub>, συγκεκριμένα, συνιστούν δυνητικό πρόβλημα, τόσο στο επίπεδο του εδάφους ή σε μικρό υψόμετρο στον κύκλο LTO (απογείωσης και προσγείωσης) λόγω των αρνητικών επιπτώσεών τους στην τοπική ποιότητα του αέρα, όσο και σε υψόμετρο πλεύσης όπου ενέχονται στην παραγωγή όζοντος - ενός αερίου που ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό για το φαινόμενο του θερμοκηπίου (και, ωστόσο, δεν καλύπτεται από το πρωτόκολλο του Κιότο). Όσον

αφορά τις εκπομπές σωματιδίων και αερολυμάτων από τους κινητήρες των αεροσκαφών, απαιτούνται περισσότερες ερευνητικές εργασίες με σκοπό την ανάπτυξη επιστημονικής βάσης για την αξιολόγηση των επιπτώσεών τους στο κλίμα μέσω του σχηματισμού υδρατμών και θυσάνων.

13. Ο **κοινοτικός στόχος** θα συνίσταται στην εξασφάλιση αποφάσεων που θα επιτρέψουν την ταχύτερη δυνατή υιοθέτηση προτύπων αυξημένης αυστηρότητας για όλες τις εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δεν καλύπτονται από το πρωτόκολλο του Κιότο. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί βραχυπρόθεσμα με τον καθορισμό καταλλήλων παραμέτρων για τον προσδιορισμό και τον έλεγχο της ανάπτυξης κινητήρων ώστε οι εκπομπές NOx και άλλων υποκείμενων σε ρύθμιση αερίων να μην αυξάνονται πλέον και μάλιστα μειώνονται, σε όλα τα στάδια της πτήσης. Θεωρείται ουσιαστικής σημασίας το πρόγραμμα εργασίας της CAEP/6 να δώσει προτεραιότητα στο θέμα αυτό και να ενθαρρυνθεί η σχετική ομάδα εργασίας να προτείνει αυστηρότερα πρότυπα πιστοποίησης για τους νέους κινητήρες ώστε να καταστεί δυνατή η λήψη αποφάσεως ως το 2004. Βραχυπρόθεσμα, θα πρέπει να εκτιμηθούν οι συνέπειες της συνέχισης της παραγωγής κινητήρων που δεν ανταποκρίνονται στο πρότυπο της CAEP/4 για τα NOx, εξετάζοντας το ενδεχόμενο της θέσπισης κανόνος μη παραγωγής ως μεταβατικό στάδιο, όπως είχε ζητηθεί ήδη από την Κοινότητα στην 32η συνέλευση του ICAO. Η Κοινότητα θα μπορούσε επίσης να εξετάσει το ενδεχόμενο θεσπίσεως "κανόνα μη εγγραφής" δυνάμει του οποίου θα απαιτείται από όλα τα νέα αεροσκάφη που ενσωματώνονται στον κοινοτικό στόλο να πληρούν τα βέλτιστα πρότυπα του παραρτήματος 16. Σχετικά με τις εκπομπές που καλύπτονται από το πρωτόκολλο του Κιότο, ο στόχος της Κοινότητας θα συνίσταται στο να απαιτηθεί το ταχύτερο δυνατό περιορισμός της αύξησης των εκπομπών από αεροσκάφη της διεθνούς αεροπορίας.

***Ενίσχυση των οικονομικών κινήτρων για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων***

14. Τα οικονομικά κίνητρα (αγοράς) για τη βιομηχανία, προκειμένου να περιοριστούν ή να μειωθούν οι εκπομπές από τα αεροσκάφη με αποτελεσματικό ως προς το κόστος τρόπο είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν εισφορές (φόρους και επιβαρύνσεις), εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπών, αυτοδεσμευτικές συμφωνίες. Μπορούν να επιβληθούν φόροι επί των καυσίμων ή των εκπομπών οι οποίοι θα καταβάλλονται μέσω των προμηθευτών καυσίμων ή θα προστίθενται στα τέλη πορείας (en route charges) που επιβάλλονται ήδη για άλλους σκοπούς. Ένα ουδέτερο από πλευράς εσόδων τέλος απόδοσης αεροσκαφών θα συντελούσε στην αποφυγή των νομικών προβλημάτων που συνεπάγεται ο φόρος επί των καυσίμων και θα μπορούσε επίσης να συνδυασθεί με τα ισχύοντα τέλη πορείας για την επίτευξη ουδέτερου από πλευράς εσόδων αποτελέσματος. Εναλλακτική λύση θα αποτελούσε η καθιέρωση τέλος εκπομπών πορείας και τα έσοδα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τον μετριασμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των εκπομπών. Η εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπών μπορεί επίσης να συμβάλλει στην μακροπρόθεσμη υπευθυνοποίηση της αεροπορίας για τις εκπομπές της υπό τον όρο ότι θα αποφασισθεί η θέσπιση απαιτητικού συστήματος συμμόρφωσης.
15. Ο αεροπορικός κλάδος θα μπορούσε να λάβει σε εθελοντική βάση βραχυπρόθεσμα μέτρα για τον περιορισμό της αύξησης των αερίων θερμοκηπίου αλλά αυτό δεν θα αρκούσε από μόνο του για την επίτευξη ενός φιλόδοξου στόχου περιορισμού των εκπομπών. Θα έπρεπε να συνδυαστεί με άλλους μηχανισμούς, όπως η εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπών.

16. Στην κοινοτική στρατηγική για την ενσωμάτωση του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης στην πολιτική των μεταφορών, η οποία εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Ελσίνκι το Δεκέμβριο του 1999, τα οικονομικά κίνητρα θεωρήθηκαν ως μέσο αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αεροπορίας. Κρίθηκε ότι έπρεπε να δοθεί προτεραιότητα στην καθιέρωση οικονομικών κινήτρων λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την ανάγκη αποφυγής στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τις ανάγκες των περιφερειακών τοποθεσιών και την σκοπιμότητα της σύναψης αυτοδεσμευτικών συμφωνιών στον τομέα της αεροπορίας.
17. Στην ανακοίνωση για τις αεροπορικές μεταφορές και το περιβάλλον προτείνεται η καθιέρωση οικονομικών και ρυθμιστικών κινήτρων προκειμένου να ενθαρρυνθεί η χρήση των πλέον σύγχρονων τεχνολογιών και φιλικών προς το περιβάλλον μεθόδων εκμετάλλευσης. Ενώ διατηρείται η παγιωμένη πλέον αρχή της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία τα καύσιμα της αεροπορίας και τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στους άλλους βιομηχανικούς κλάδους πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, συνιστάται επίσης η ανάπτυξη καινοτόμων οικονομικών μέσων όπως η εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπών και υποστηρίζεται η ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού κόστους στα συστήματα χρέωσης. Το Συμβούλιο αντιμετώπισε ευνοϊκά τις ανωτέρω προτάσεις στις 28 Μαρτίου 2000 και κάλεσε την Επιτροπή να συνεχίσει τις εργασίες της στο συγκεκριμένο τομέα. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επίσης δέχθηκε με ικανοποίηση το προτεινόμενο πρόγραμμα εργασίας προσθέτοντας ότι, ελλείψει διεθνούς συμφωνίας για τη φορολόγηση της κηροζίνης, προτίθεται να προτείνει την καθιέρωση τέλους σε όλη την Κοινότητα με βάση την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει" ώστε να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Πρότεινε επιπλέον τα έσοδα αυτά να επενδυθούν στη μείωση των ζημιών που προκαλεί η αεροπορία στο περιβάλλον.
18. Το Συμβούλιο ECOFIN εξέτασε την ανακοίνωση της Επιτροπής για τη φορολογία των καυσίμων των αεροσκαφών. Η σύσταση της Επιτροπής να εντατικοποιήσουν τα κράτη μέλη, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, τις εργασίες τους στο πλαίσιο του ICAO, για την καθιέρωση φόρου επί των καυσίμων των αεροσκαφών και άλλων μέσων ανάλογου αποτελέσματος, έτυχε ευρείας υποστήριξης. Το Συμβούλιο θα πρέπει να συμπληρώσει τη δράση αυτή εγκρίνοντας την πρόταση της Επιτροπής για οδηγία του Συμβουλίου σχετικά με την αναδιάρθρωση του πλαισίου για τη φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων<sup>6</sup>.
19. Στις 22 Ιουνίου 2000, το Συμβούλιο Περιβάλλοντος δέχθηκε με ικανοποίηση την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με πολιτικές και μέτρα της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου: Προς ένα Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για την

---

<sup>6</sup> COM(97) τελικό. Εφόσον εγκριθεί, η πρόταση αυτή θα αντικαταστήσει την οδηγία 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου που προβλέπει υποχρεωτική απαλλαγή των καυσίμων που χρησιμοποιεί η εμπορική αεροπορία από τη φορολογία. Η πρόταση προβλέπει προαιρετική φορολόγηση των εθνικών ή ενδοκοινοτικών πτήσεων βάσει διμερών αυτοδεσμευτικών συμφωνιών. Οι μονομερείς κοινοτικές ενέργειες, ωστόσο, θα πρέπει να αποφεύγονται για να μην προκαλούνται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού προς όφελος αεροσκαφών τρίτων χωρών και να μην προκύπτουν κοινωνικοοικονομικές συνέπειες.

Αλλαγή του Κλίματος (ECCP-ΕΠΑΚ)<sup>7</sup>, την οποία θεώρησε χρήσιμο βήμα για τον καθορισμό και την ανάπτυξη περαιτέρω στοιχείων αναγκαίων για την εφαρμογή του πρωτοκόλλου του Κιότο. Υπογράμμισε την ανάγκη να συμπληρωθούν τα εθνικά μέτρα με μέτρα κοινοτικού επιπέδου και υποστήριξε την εξέταση της δυνατότητας να καθιερωθεί η εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το Συμβούλιο υπενθύμισε επίσης τις αρμοδιότητες του ICAO στο θέμα των αποθηκευμένων στις δεξαμενές καυσίμων και τον κάλεσε να καταλήξει σε τελική συμφωνία όσον αφορά τα προς λήψη μέτρα έως το 2001 το αργότερο. Υπό τις συνθήκες αυτές θεωρείται ότι είναι σαφώς προς το συμφέρον της Κοινότητας να προετοιμάσει το έδαφος για τη χάραξη πολιτικής σχετικά με τα οικονομικά κίνητρα/τα βασιζόμενα στις δυνάμεις της αγοράς μέσα.

20. Ο ICAO έχει αναγνωρίσει ήδη ότι υπάρχει ανάγκη για δράση. Η 32η συνέλευση του ICAO που πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 1998 κάλεσε από το Συμβούλιο του ICAO, μέσω της CAEP, να μελετήσει διάφορες επιλογές πολιτικής για τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας. Ζήτησε να ληφθούν υπόψη η ειδική έκθεση της IPCC (Διεθνής Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος) σχετικά με την αεροπορία και την ατμόσφαιρα του πλανήτη καθώς και οι απαιτήσεις του πρωτοκόλλου του Κιότο. Ζητήθηκε από την CAEP να γνωμοδοτήσει σχετικά με την επιβολή συνδεόμενων με τις εκπομπές εισφορών καθώς και άλλων βασιζόμενων στις δυνάμεις της αγοράς μέτρων, με σκοπό να καταλήξει σε σχετικά συμπεράσματα εντός των ιδίων χρονικών περιθωρίων.
21. Η CAEP/5 μελέτησε ένα ευρύ φάσμα ενδεχόμενων επιλογών. Από τα αποτελέσματα που παρουσίασε στη διευθύνουσα ομάδα το Σεπτέμβριο 2000 προκύπτει ότι, όσον αφορά τη διεθνή αεροπορία, ένα ανοικτό σύστημα εκχώρησης δικαιωμάτων εκπομπών παρέχει, υπό ορισμένες συνθήκες, τη δυνατότητα βελτιστοποίησης της σχέσης μεταξύ περιβαλλοντικής αποτελεσματικότητας και αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος για το σχετικό κλάδο. Η επιλογή αυτή, ωστόσο, θα απαιτήσει μεγάλο αριθμό πρόσθετων εργασιών για τη μελέτη σειράς θεμάτων (συμπεριλαμβανομένων των ζητημάτων απόδοσης εκπομπών στα διάφορα συμβαλλόμενα μέρη) και οι εργασίες αυτές θα πρέπει να αναληφθούν σε στενή συνεργασία με τη UNFCCC/COP (Διάσκεψη των συμβαλλομένων μερών της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος). Γι' αυτόν, αλλά και για άλλους λόγους, δεν θεωρείται πιθανό να εφαρμοστεί ανοικτό σύστημα εκχώρησης δικαιωμάτων εκπομπών στον αεροπορικό τομέα πριν από την πρώτη περίοδο δεσμεύσεων του Κιότο (2008-2012). Ως εκ τούτου, η διευθύνουσα ομάδα της CAEP/5 υπογράμμισε την ανάγκη προβλέψεως άλλων μέτρων όπως φόρων, τελών ή αυτοδεσμευτικών συμφωνιών.
22. **Ο πρώτος κοινοτικός στόχος** θα συνίσταται στο σαφή καθορισμό και την ανάπτυξη περαιτέρω κατευθύνσεων για τον τρόπο λήψεως μέτρων βασιζόμενων στις δυνάμεις της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης της φορολόγησης των καυσίμων και άλλων μέτρων ανάλογου αποτελέσματος, που αντικατοπτρίζουν πλήρως τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας. Για την επίτευξη των ανωτέρω, η

---

<sup>7</sup> COM(2000)88 - Πολιτικές και μέτρα της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου: Προς ένα Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για την Αλλαγή του Κλίματος (ECCP-ΕΠΑΚ)

Κοινότητα, ανταποκρινόμενη ιδίως στο αίτημα που διατυπώθηκε στην 32η συνέλευση του ICAO τον Οκτώβριο του 1998 να δοθούν σχέδια κατευθύνσεων για φόρους, τέλη και άλλα μέτρα βασισμένα στις δυνάμεις της αγοράς, θα συνεργαστεί με τον ICAO/CAEP, προκειμένου να αποφανθεί τις κατευθύνσεις σχετικά με την περιβαλλοντική φορολογία κατά τρόπο ώστε να προσδιορισθεί το περιβαλλοντικό κόστος και να καταστεί δυνατή η εσωτερικεύσή του.

23. **Ο δεύτερος στόχος** θα είναι η επίτευξη ψηφίσματος που θα διευκολύνει τη δράση των συμβαλλομένων κρατών, και ιδίως των κρατών του παραρτήματος 1, προκειμένου να ανταποκριθούν στους όρους του άρθρου 2 παράγραφος 2 του πρωτοκόλλου του Κιότο, ώστε να καταστεί σαφές ότι η Κοινότητα και τα κράτη μέλη (ως συμβαλλόμενα μέρη) θα πρέπει να λάβουν μέτρα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους δυνάμει του πρωτοκόλλου του Κιότο. Για το σκοπό αυτό, θα απαιτηθεί στρατηγική για τον περιορισμό των εκπομπών στην πηγή τους, τη βελτίωση των επιχειρησιακών πρακτικών και την καθιέρωση μέτρων βασισμένων στις δυνάμεις της αγοράς. Στο πλαίσιο της ανάπτυξης των ανωτέρω στόχων, η Κοινότητα θα πρέπει να ενθαρρύνει και να αναγνωρίσει την πρόωπη λήψη μέτρων από τη βιομηχανία για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

24. Προτείνεται η ενσωμάτωση των στοιχείων που ακολουθούν στο(α) ψήφισμα(τα) του ICAO για τη διαδικασία του Κιότο τα οποία θα μπορούσαν να αναπτυχθούν για τον καθορισμό των πρόσθετων αυτών κατευθύνσεων πολιτικής: δυνατότητα εφαρμογής από όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ICAO και ιδίως από τα συμβαλλόμενα μέρη του παραρτήματος 1, ανάγκη ενσωμάτωσης μέτρων για την αεροπορία στα σχετικά με την αλλαγή του κλίματος προγράμματα των συμβαλλομένων μερών του παραρτήματος 1, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και κατά την πρώτη περίοδο δεσμεύσεων του Κιότο (δηλ. πριν από την καθιέρωση μηχανισμών εκχώρησης δικαιωμάτων εκπομπών) και ρητή αναγνώριση της ανάγκης της βιομηχανίας να ανταμειφθεί σε περίπτωση πρόωπης δράσης. Ενδεχομένως, στα πλαίσια ενός συστήματος εκχώρησης δικαιωμάτων εκπομπών το οποίο θα θεσπιστεί σε μεταγενέστερο στάδιο.

### 3. ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΤΗΣ 33ΗΣ ΣΥΝΟΔΟΥ ΤΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ICAO ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ

25. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή προτείνει όπως η θέση της Κοινότητας όσον αφορά τις συζητήσεις και διαπραγματεύσεις που θα διεξαχθούν κατά την 33η σύνοδο της συνέλευσης του ICAO όπως επίσης όσον αφορά τις αποφάσεις του Συμβουλίου του ICAO που θα προηγηθούν να συνίσταται στη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με σκοπό:

- την έγκριση από τη συνέλευση ψηφίσματος σχετικά με τον περιορισμό της χρήσης των θορυβωδέστερων αεροσκαφών του κεφαλαίου 3, με το οποίο θα παρέχεται στα κράτη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας επαρκής περιφερειακή ευελιξία για να ασχοληθούν με τους ειδικούς τους στόχους περιορισμού του θορύβου των αεροσκαφών ώστε να αποφευχθεί βραχυπρόθεσμα η επιδείνωση της κατάστασης του θορύβου γύρω από τους αερολιμένες, όσον αφορά τα άτομα που ενοχλούνται από το θόρυβο των αεροσκαφών, ιδίως μετά την ολοκλήρωση της σταδιακής απόσυρσης των αεροσκαφών του κεφαλαίου 2,

- τη λήψη αποφάσεως από τα συμβαλλόμενα κράτη σχετικά με νέο αυστηρότερο πρότυπο θορύβου για τα αεροσκάφη, το οποίο θα αντικαταστήσει το ισχύον πρότυπο του κεφαλαίου 3 λαμβάνοντας υπόψη το περιβαλλοντικό όφελος, την τεχνολογική και οικονομική σκοπιμότητα,
- την ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους του Συμβουλίου του ICAO όσον αφορά την ανάγκη αναθεώρησης του προτύπου αυστηρότητας για το θόρυβο, με σκοπό τη μακροπρόθεσμη βελτίωσή του, σε τακτά διαστήματα που θα εξαρτώνται από τις τεχνολογικές εξελίξεις, ώστε να αποφευχθεί η επιδείνωση της κατάστασης από πλευράς θορύβου μεσοπρόθεσμα,
- την ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους του ICAO σχετικά με την υιοθέτηση από την 34η συνέλευση μακροπρόθεσμων στόχων μείωσης του θορύβου καθώς και με τον καθορισμό μελλοντικού προτύπου σχεδιασμού που θα ανταποκρίνεται στους εν λόγω στόχους, με σκοπό την μακροπρόθεσμη εξουδετέρωση και ανατροπή των περιβαλλοντικών συνεπειών της αύξησης των αεροπορικών μεταφορών,
- την έγκριση, από τη συνέλευση, ψηφίσματος εις απάντηση του αιτήματος της 32ης συνέλευσης να βελτιωθούν οι υφιστάμενες κατευθύνσεις όσον αφορά την εφαρμογή οικονομικών μέτρων όπως περιβαλλοντικών τελών, συμπεριλαμβανομένης της φορολόγησης των καυσίμων των αεροσκαφών ή άλλων μέτρων αναλόγου αποτελέσματος ώστε να καταστεί σαφές ότι το περιβαλλοντικό κόστος μπορεί να εσωτερικευθεί,
- την έγκριση, από τη συνέλευση, ψηφίσματος που διευκολύνει τη λήψη μέτρων από τα κράτη και ιδίως τα συμβαλλόμενα μέρη του παραρτήματος 1 του πρωτοκόλλου του Κιότο, ώστε να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 2 του πρωτοκόλλου,
- την ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους του ICAO σχετικά με την εντατικοποίηση των εργασιών με αντικείμενο την ανάπτυξη νέων προτύπων για τη μείωση των παντός είδους εκπομπών από τα αεροσκάφη,
- την ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους του ICAO να προωθήσει την ανάπτυξη περαιτέρω επιστημονικών βάσεων για την αξιολόγηση των ατμοσφαιρικών επιπτώσεων της αεροπορίας και παράλληλα, να εντατικοποιήσει τις εργασίες με σκοπό την ανάπτυξη νέων προτύπων για τη μείωση όλων των εκπομπών από τα αεροσκάφη, ενόψει της CAEP/6.

26. Η κοινοτική θέση θα προβληθεί από την Επιτροπή και, εφόσον είναι αναγκαίο, από την Προεδρία, εξ ονόματος της Κοινότητας και των κρατών μελών της.

Προκειμένου να εξασφαλισθεί στενή συνεργασία μεταξύ της Κοινότητας και των κρατών μελών της και, επομένως, ενιαία διεθνής εκπροσώπηση της Κοινότητας, θα υπάρξει συντονισμός (είτε επιτόπου, είτε, κατά περίπτωση, στο πλαίσιο των υπηρεσιών του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες).

27. Τα συμπεράσματα της συνέλευσης θα εξεταστούν προσεκτικά υπό το φως των υφισταμένων κοινοτικών πολιτικών και των στόχων που καθορίζονται στην ανακοίνωση, ιδίως σε σχέση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 925/1999 του Συμβουλίου και τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Κοινότητα στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο.

### Παράρτημα

**Υπό εξέταση επιλογές μετά την απόφαση που ελήφθη στη συνεδρίαση της  
διευθύνουσας ομάδας της CAEP της 26ης Σεπτεμβρίου 2000**

| Αριθ. επιλογής         | Σωρευτική αύξηση της αυστηρότητας έναντι των<br>ισχύοντων ορίων του κεφαλαίου 3 και ημερομηνία<br>εφαρμογής |                                |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
|                        | Νέο πρότυπο                                                                                                 | Σταδιακή απόσυρση              |
| <b>επιλογή - 8dB</b>   |                                                                                                             |                                |
| 2.1                    | - 8dB το 2002                                                                                               | /                              |
| 4.1                    | - 8dB το 2002                                                                                               | - 8dB το 2006                  |
| 6.1                    | - 8dB το 2002                                                                                               | - 5dB το 2002, - 8dB το 2006   |
| 5.1                    | - 8dB το 2006                                                                                               | - 5dB το 2006, - 8 dB το 2013  |
| <b>επιλογή - 11 dB</b> |                                                                                                             |                                |
| 2.2                    | - 11dB το 2002                                                                                              | /                              |
| 5.2                    | - 11dB το 2006                                                                                              | - 5dB το 2006, - 11 dB το 2013 |
| <b>επιλογή - 14 dB</b> |                                                                                                             |                                |
| 2.3                    | - 14 dB το 2002                                                                                             | /                              |
| 5.3                    | - 14 dB το 2006                                                                                             | - 5dB το 2006, - 14dB το 2013  |

**Σημείωση:** Συμφωνήθηκε ότι οι επιλογές οι οποίες δεν είναι πλέον υπό εξέταση μπορούν να εξεταστούν αργότερα, εφόσον είναι αναγκαίο, κατόπιν της αξιολόγησης της επαναπιστοποίησης ή περιφερειακών ιδιαιτεροτήτων.