

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη θέσπιση κοινοτικού πλαισίου σχετικά με την ηχητική ταξινόμηση των πολιτικών υποχηματικών αεροσκαφών με σκοπό τον υπολογισμό των τελών θορύβου

(2002/C 103 E/16)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2001) 74 τελικό — 2001/0308(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 20 Δεκεμβρίου 2001)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 6 της συνθήκης, αποτελεί μέρος της κοινοτικής πολιτικής η ουσιαστική προώθηση των απαιτήσεων προστασίας του περιβάλλοντος στις υπόλοιπες κλαδικές πολιτικές, μεταξύ των οποίων είναι και η πολιτική μεταφορών.
- (2) Ένας από τους κύριους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών είναι να προωθηθεί η βιώσιμη ανάπτυξη των μεταφορικών δραστηριοτήτων.
- (3) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τις αεροπορικές μεταφορές και το περιβάλλον ⁽¹⁾ προτείνεται η χρήση οικονομικών μέσων έτσι ώστε να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των αερομεταφορών.
- (4) Η οδηγία του Συμβουλίου για τα αερολιμενικά τέλη ⁽²⁾ προβλέπει τη δυνατότητα διαμόρφωσης των αερολιμενικών τελών συναρτήσει των περιβαλλοντικών επιπτώσεων χωρίς να καθορίζει κριτήρια για την εν λόγω διαμόρφωση.
- (5) Η διαμόρφωση των τελών θορύβου για περιβαλλοντικούς σκοπούς με βάση μια κοινή ταξινόμηση των αεροσκαφών ανάλογα με τις επιπτώσεις τους ως προς το θόρυβο θα βελτιώσει την περιβαλλοντική απόδοση, τη διαφάνεια των συστημάτων επιβολής τελών και την προβλεψιμότητά τους για τους αερομεταφορείς.

(6) Η εν λόγω διαμόρφωση των τελών δεν αποσκοπεί στη δημιουργία πρόσθετων εσόδων. Πρέπει να τηρεί την αρχή της ουδετερότητας των εσόδων και να εφαρμόζεται με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις.

(7) Κρίνεται ότι οι πιστοποιημένες στάθμες θορύβου, όπως ορίζονται στο Παράρτημα 16 — Τόμος I της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, τρίτη έκδοση, Ιούλιος 1993, αντικατοπτρίζουν ορθά τις επιπτώσεις του θορύβου στους πληθυσμούς που ζουν κοντά σε αεροδρόμια. Η στάθμη θορύβου άφιξης μπορεί να αξιολογείται κατάλληλα από την πιστοποιημένη στάθμη θορύβου στο σημείο μέτρησης της προσέγγισης όπως ορίζει το Παράρτημα 16, για δε τη στάθμη θορύβου αναχώρησης υπάρχει μεγάλος συσχετισμός με το μέσο όρο της πιστοποιημένης στάθμης θορύβου στα πλευρικά σημεία μέτρησης και στα σημεία μέτρησης υπέρπτησης όπως ορίζει το εν λόγω Παράρτημα 16.

(8) Τα τέλη θορύβου πρέπει να αναλογούν στην επαυξητική όχληση που προκαλείται στον άνθρωπο από κάθε συγκεκριμένο αεροσκάφος χωριστά κατά την άφιξη και κατά την αναχώρηση. Ο συσχετισμός επαυξητικής όχλησης και στάθμης θορύβου του αεροσκάφους μπορεί να αντικατοπτρίζεται κατά τον πλέον κατάλληλο τρόπο από το επίπεδο ενέργειας του θορύβου.

(9) Για να εξασφαλισθεί μέγιστη διαφάνεια μεταξύ συστημάτων τελών θορύβου στα κοινοτικά αεροδρόμια, το κοινό πλαίσιο για την ταξινόμηση των αεροσκαφών ανάλογα με το θόρυβο πρέπει μετά από μια ενδεδειγμένη μεταβατική περίοδο να εφαρμόζεται από τα αεροδρόμια όπου εκτελούνται εμπορικές πτήσεις μεταξύ κρατών μελών, εφόσον τα εν λόγω αεροδρόμια εισπράττουν τέλη θορύβου.

(10) Είναι σκόπιμο να εξασφαλισθεί καλύτερη κατανόηση της αρχής της παραγωγικότητας του θορύβου, ιδίως για τα βαρύτερα αεροσκάφη, με την παροχή πρόσθετων στοιχείων σχετικά με την παραγωγή θορύβου ανά μεταφερόμενη μονάδα.

(11) Η οδηγία είναι σύμφωνη με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας που ορίζονται στο άρθρο 5 της συνθήκης, διότι, αφενός, ο στόχος που συνίσταται να αποκομισθούν περισσότερα ευεργετικά για το περιβάλλον οφέλη από τα τέλη θορύβου δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη εξαιτίας των διαφορετικών συστημάτων ταξινόμησης των ηχητικών οχλήσεων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό των τελών, οπότε ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με καλύτερο τρόπο από την Κοινότητα με τη θέσπιση εναρμονισμένου πλαισίου για τον υπολογισμό των τελών θορύβου, και, αφετέρου, η οδηγία περιορίζεται στα ελάχιστα που απαιτούνται για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός και δεν υπερβαίνει τα αναγκαία προς την επίτευξή του.

⁽¹⁾ COM(1999) 640 τελικό, 1.12.1999.

⁽²⁾ Πρόταση της Επιτροπής: ΕΕ C 257 της 22.8.1997, σ. 2 όπως τροποποιήθηκε από το COM(1998) 509 τελικό (ΕΕ C 319 της 16.10.1998, σ. 4).

(12) Καθόσον τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας είναι γενικής φύσεως υπό την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾, τα μέτρα αυτά πρέπει να εκδοθούν με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης.

(13) Η Επιτροπή οφείλει έως την 1η Απριλίου 2008 να αξιολογήσει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στόχοι και πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στη βελτίωση του οφέλους που αποκομίζεται από τα τέλη θορύβου που εισπράττονται από τα αεροδρόμια εξασφαλίζοντας τη χρήση κοινών κριτηρίων βασισμένων στις επιδόσεις θορύβου των αεροσκαφών κατά τον υπολογισμό των τελών αυτών για περιβαλλοντικούς σκοπούς.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 στους αερολιμένες ή τα συστήματα αερολιμένων όπου εκτελούνται εμπορικές πτήσεις μεταξύ κρατών μελών και τα οποία βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους, με την προϋπόθεση ότι οι αερολιμένες αυτοί επιβάλλουν τέλη θορύβου.

Άρθρο 2

Ορισμός

1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

α) «τέλος θορύβου», η ειδική εισφορά που εισπράττεται από το αεροδρόμιο, σε σύνδεση με τα πιστοποιημένα χαρακτηριστικά θορύβου του αεροσκάφους, με σκοπό την ανάκτηση του κόστους μετριασμού ή πρόληψης των προβλημάτων θορύβου και την ενθάρρυνση να χρησιμοποιούνται λιγότερο θορυβώδη αεροσκάφη.

β) «διαμόρφωση», η δυνατότητα διαφοροποίησης του ύψους των εφαρμοζόμενων τελών θορύβου μέσα σε ένα ουδέτερο από άποψη εσόδων πλαίσιο.

γ) «La», η στάθμη θορύβου ενός αεροσκάφους κατά την άφιξη. Αυτή ισούται με την τιμή της πιστοποιημένης στάθμης θορύβου εκφρασμένη σε decibels του Πραγματικά Αντιλαμβανόμενου Θορύβου [Effective Perceived Noise (EPN)] στο σημείο μέτρησης της προσέγγισης, η οποία υπολογίζεται όπως ορίζει το Παράρτημα 16 — Τόμος 1 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, τρίτη έκδοση, Ιούλιος 1993. Η αντίστοιχη ενέργεια θορύβου ισούται με τον αντιλογάριθμο La/10.

δ) «Ld», η στάθμη θορύβου ενός αεροσκάφους κατά την αναχώρηση. Αυτή ισούται με την αριθμητική μέση τιμή (μέσος όρος) των πιστοποιημένων σταθμών θορύβου εκφρασμένη σε decibels EPN στα πλευρικά σημεία μέτρησης και στα σημεία μέτρησης υπέρπτησης, όπως ορίζει το Παράρτημα 16. Η αντίστοιχη ενέργεια θορύβου ισούται με τον αντιλογάριθμο Ld/10.

ε) «παραγωγικότητα θορύβου ενός αεροσκάφους», οι εκπομπές θορύβου ανά μονάδα ωφέλιμου φορτίου: επιβάτη ή τόνο εμπορευμάτων.

2. Σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2, και στο άρθρο 2 παράγραφοι γ) και δ), επιτρέπεται η προσαρμογή της παρούσας οδηγίας, έτσι ώστε να εφαρμοσθούν, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, οι μετέπειτα τροποποιήσεις του Παραρτήματος 16, Τόμος 1 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που θα εκδοθούν μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

Κοινό πλαίσιο υπολογισμού των τελών θορύβου

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι ο υπολογισμός των τελών θορύβου στα αεροδρόμια της επικράτειάς τους βασίζεται στα εξής κριτήρια:

1) Τα τέλη θορύβου για τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις πρέπει να είναι ανάλογα των επιπτώσεων θορύβου των αφίξεων και των αναχωρήσεων στους πληθυσμούς γύρω από τα αεροδρόμια. Τα τέλη θορύβου για μια άφιξη και μια αναχώρηση σε ένα συγκεκριμένο αεροδρόμιο υπολογίζεται όπως ορίζει το Παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

2) Ο υπολογισμός της ενέργειας θορύβου άφιξης και αναχώρησης βασίζεται στις στάθμες θορύβου La και Ld.

3) Όσον αφορά τη διαμόρφωση των τελών θορύβου εντός μιας δεδομένης χρονικής περιόδου, ο λόγος του μέγιστου τέλους θορύβου προς το ελάχιστο τέλος θορύβου δεν πρέπει να υπερβαίνει το 20. Ο λόγος αυτός επιτρέπεται να είναι χαμηλότερος.

Άρθρο 4

Εφαρμογή του κοινού πλαισίου

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι το κοινό πλαίσιο υπολογισμού των τελών θορύβου εφαρμόζεται:

1. Από 1ης Απριλίου 2003

α) σε κάθε σημαντική αναθεώρηση των υπαρχόντων συστημάτων τελών θορύβου

β) στα συστήματα τελών θορύβου που καθιερώνονται για πρώτη φορά.

2. Από 1ης Απριλίου 2006 σε κάθε σύστημα τελών θορύβου.

Άρθρο 5

Ενημέρωση του κοινού

Προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι καθίσταται ευνόητη η αρχή της παραγωγικότητας του θορύβου, τα κράτη μέλη ή οι αερολιμενικές αρχές μπορούν να συμπληρώνουν τα χαρακτηριστικά θορύβου των αεροσκαφών La και Ld που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των τελών θορύβου με πρόσθετα στοιχεία αντιπροσωπευτικών της παραγωγικότητας θορύβου ενός αεροσκάφους και ιδίως των αεροσκαφών μέγιστου βάρους απογείωσης άνω των 34 τόνων.

(¹) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

Άρθρο 6

Κανονιστική επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Επιτροπή Κανόνων Ασφάλειας της Αεροπορίας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) του Συμβουλίου αριθ. 3922/91 της 16ης Δεκεμβρίου 1991 ⁽¹⁾, απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών στην οποία προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής (στο εξής ονομαζόμενη «επιτροπή»).

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, ισχύει η κανονιστική διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 8.

3. Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468 είναι διάρκειας τριών μηνών.

Άρθρο 7

Επανεξέταση και αναφορά

Η Επιτροπή θα υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση βασισμένη στην πείρα που θα έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας έως την 1η Απριλίου 2008 το αργότερο.

Η έκθεση θα συνοδεύεται, εφόσον χρειάζεται, από προτάσεις τροποποίησης της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 8

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία έως ένα έτος από την έναρξης ισχύος της. Ενημερώνουν δε αμέσως επ' αυτού την Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις που θεσπίζουν σχετικά να περιέχουν ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 9

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 10

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

⁽¹⁾ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2176/96 (ΕΕ L 291 της 14.11.1996, σ. 15).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Υπολογισμός των τελών θορύβου

Τα συνολικά τέλη θορύβου κατά την άφιξη και κατά την αναχώρηση σε ένα συγκεκριμένο αεροδρόμιο είναι:

$$C = Ca \cdot 10^{[(La - Ta)/10]} + Cd \cdot 10^{[(Ld - Td)/10]}$$

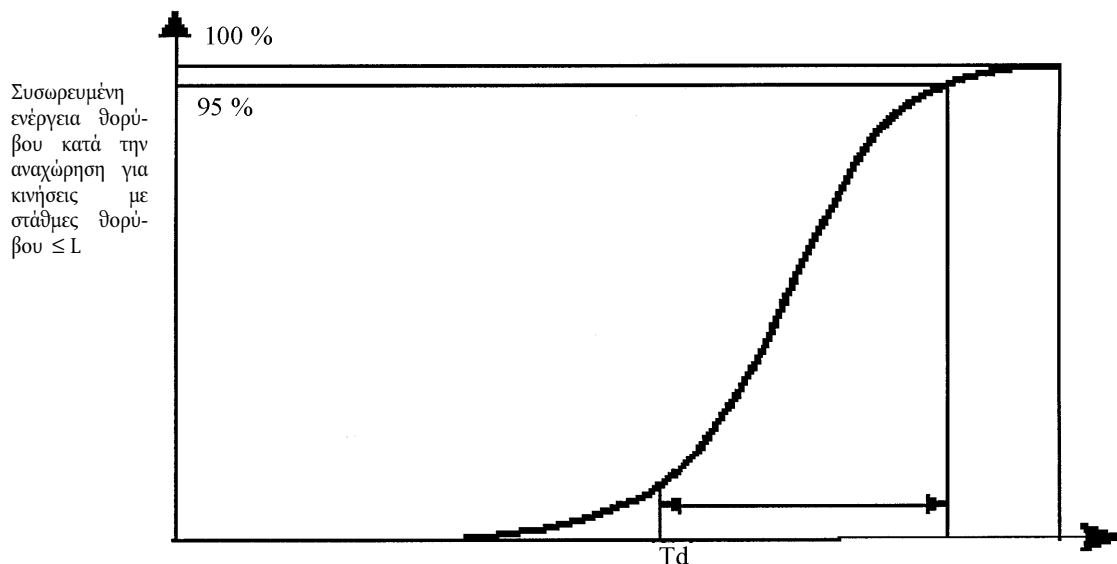
όπου:

Ca και Cd, τα τέλη θορύβου ανά μονάδα κατά τις αναχωρήσεις και κατά τις αφίξεις στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Τα Ca και Cd μπορούν να είναι μηδενικά. Αντιπροσωπεύουν τη σχετική σοβαρότητα των εκπομπών θορύβου κατά τις αφίξεις και κατά τις αναχωρήσεις για τον θιγόμενο πληθυσμό.

La, η πιστοποιημένη στάθμη θορύβου κατά την προσέγγιση.

$Ld = (Lf + Ll)/2$, Lf και Ll, οι πιστοποιημένες στάθμες θορύβου στα σημεία μέτρησης υπέρπτησης και στα πλευρικά σημεία μέτρησης, και

Ta και Td, τα κατώτατα όρια θορύβου κατά τις αναχωρήσεις και κατά τις αφίξεις τα οποία αντιστοιχούν σε κατηγορίες σχετικά μη θορυβωδών αεροσκαφών για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Αυτά τα κατώτατα όρια καθορίζονται σε περίπου 13 decibels κάτω από τα υψηλότερα κατώτατα όρια που αντιστοιχούν στο 95 % της εκπεμπόμενης στο αεροδρόμιο ενέργειας θορύβου όπως φαίνεται στο γράφημα.

**Διαμόρφωση των τελών θορύβου**

Σύμφωνα με την αρχή ότι τα τέλη πρέπει να βασίζονται κατά το μέγιστο δυνατόν στο πραγματικό κόστος, τα ειδικά τέλη θορύβου διαμορφώνονται για να χρηματοδοτούνται τα προγράμματα μετριασμού του θορύβου, τα δε υπόλοιπα τέλη θορύβου πρέπει να αντισταθμίζονται από τα αρνητικά τέλη θορύβου (επιστροφές) έτσι ώστε να υπάρχει ουδετερότητα εσόδων.

Η ουδετερότητα των εσόδων πρέπει να επιτυγχάνεται χωριστά κατά την αναχώρηση και κατά την άφιξη. Παραδείγματος χάριν, κατά την αναχώρηση τα τέλη θορύβου (θετικά ή αρνητικά) πρέπει να είναι για το αεροσκάφος i

$$C_i = Cd \cdot [E_{di} - 1/N \cdot \sum E_{dj}]$$

όπου

Cd, τα τέλη ανά μονάδα για την αναχώρηση στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο

E_{di} , η σχετική ενέργεια θορύβου κατά την αναχώρηση για το συγκεκριμένο αεροσκάφος, και

N και $\sum E_{dj}$, ο προγραμματισμένος αριθμός αναχωρήσεων και η προβλεπόμενη σωρευμένη ενέργεια θορύβου κατά την αναχώρηση κατά το υπό εξέταση έτος.

Το C_i μπορεί να είναι θετικό ή αρνητικό.