



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 15.2.2008
COM(2008) 66 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Λειτουργικοί περιορισμοί σε συνάρτηση με τον θόρυβο στους αερολιμένες της ΕΕ

(Εκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/30/ΕΚ)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο θόρυβος των αεροσκαφών έχει αποβεί ένα από τα ευαίσθητα θέματα που απασχολούν τους κατοίκους περιοχών κοντά σε αερολιμένες από του άρχισε η ευρεία χρήση των αεριωθούμενων αεροσκαφών τις δεκαετίες του '60 και του '70. Αυτό οδήγησε τις κυβερνήσεις και τη βιομηχανία να επιζητήσουν τη συνεχή μείωση της στάθμης θορύβου που προκαλούν ορισμένα αεροσκάφη, συγκεκριμένα με την επίτευξη συμφωνίας σε παγκόσμιο επίπεδο (ΔΟΠΑ) για την καθιέρωση όλο και πιο αυστηρών προτύπων – διαδικασία η οποία οδήγησε στον καθορισμό των αποκαλούμενων προτύπων για αεροσκάφη των κεφαλαίων 2, 3 και 4. Το αποτέλεσμα είναι ότι τα σύγχρονα επιβατικά αεροσκάφη είναι πολύ λιγότερο θορυβώδη σε σύγκριση με το παρελθόν.

Με βάση τη συμφωνία που επιτεύχθηκε στη ΔΟΠΑ για την απαγόρευση των παλαιότερων και περισσότερο θορυβωδών αεριωθούμενων αεροσκαφών του κεφαλαίου 2, άρχισε να ισχύει στην ΕΕ ολοκληρωτική απαγόρευση των αεροσκαφών του κεφαλαίου 2 από τον Απρίλιο του 2002.

Το Συμβούλιο της ΔΟΠΑ υιοθέτησε τον Ιούνιο του 2001 νέο πρότυπο πιστοποίησης (κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 τόμος 1 της σύμβασης διεθνούς πολιτικής αεροπορίας), με πρότυπα θορύβου για τα νέα αεροσκάφη, τα οποία άρχισαν να ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2006, χωρίς όμως να καθορίσει χρονοδιάγραμμα για την απόσυρση των αεροσκαφών του κεφαλαίου 3.

Η έλλειψη χρονοδιαγράμματος έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται πρόσθετες πιέσεις για περιορισμούς λειτουργίας ώστε να μειωθεί ο θόρυβος στους αερολιμένες. Ενώ τα πρότυπα θορύβου που ισχύουν για τα αεροσκάφη έγιναν πιο αυστηρά, η αυξανόμενη κυκλοφορία και οι περισσότερες τακτικές πτήσεις αυξανόμενο αριθμό αερολιμένων προβληματίζουν συνεχώς τους περιοίκους. Έτσι, εντείνονται τα αιτήματα για πρόσθετους περιορισμούς λειτουργίας σε ορισμένους αερολιμένες, προκειμένου να μετριασθεί ο αντίκτυπος του θορύβου των αεροσκαφών κατά τη διάρκεια των πιο ευαίσθητων περιόδων (απόγευμα, νύχτα και σαββατοκύριακα) ή να ελαττωθεί η χρήση των παλαιότερων και πιο θορυβωδών αεροσκαφών, τα οποία είναι απλώς οριακά συμμορφούμενα με το κεφάλαιο 3.

Στις 26 Μαρτίου 2002, η Κοινότητα εξέδωσε την οδηγία 2002/30/ΕΚ περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες¹. Η οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να καθιερώσουν σε ορισμένους αερολιμένες νέους περιορισμούς λειτουργίας, ιδίως για τα οριακά συμμορφούμενα με το κεφάλαιο 3 αεροσκάφη, με την προϋπόθεση ότι θα ακολουθήσουν την αποκαλούμενη “εξισορροπημένη προσέγγιση” που ορίζεται στα ψηφίσματα A33-7 και A35-5 της συνέλευσης της ΔΟΠΑ. Τον ίδιο χρόνο, η ΕΕ εξέδωσε την οδηγία 2002/49/ΕΚ², με την οποία απαιτείται η κατάρτιση στρατηγικών χαρτών και σχεδίων

¹ Οδηγία 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, 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, ΕΕ L 85 της 28.03.2002, σ. 40.

² Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου, ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12.

δράσης στις περιοχές κοντά σε μεγάλους αερολιμένες πολιτικής αεροπορίας³, καθώς και σε οικισμούς άνω των 100.000 κατοίκων, με σκοπό να προληφθούν, να αποφευχθούν και να μειωθούν οι επιζήμιες συνέπειες (μεταξύ των οποίων και η όχληση) που οφείλονται στον θόρυβο της αεροπορικής κίνησης. Η Επιτροπή θα υποβάλει το 2009 άλλη έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας αυτής. Το 2006, η ΕΕ υιοθέτησε ανανεωμένη στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη⁴, με σκοπό «τη μείωση του θορύβου από τις μεταφορές τόσο στην πηγή του όσο και με μέτρα περιορισμού του για να εξασφαλισθεί ότι θα ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις στην υγεία από τα επίπεδα έκθεσης στο θόρυβο».

Σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2002/30/EK η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την εφαρμογή της οδηγίας το αργότερο πέντε έτη από την έναρξη ισχύος της. Στο άρθρο ορίζεται ότι η έκθεση της Επιτροπής πρέπει να συνοδεύεται, εάν χρειασθεί, από προτάσεις αναθεώρησης της οδηγίας. Κύριος σκοπός της έκθεσης είναι να καταδειχθεί κατά πόσον επιτεύχθηκε ικανοποιητικά ο στόχος της οδηγίας και πόσο συνέβαλε σε αυτόν η εφαρμογή της οδηγίας. Στην παρούσα έκθεση αξιολογείται λοιπόν εάν εφαρμόζεται αποτελεσματικά η οδηγία και εξετάζεται ιδίως εάν πρέπει να αναθεωρηθεί ο ισχύων ορισμός των “οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων” που περιέχεται στο άρθρο 2 στοιχείο δ) (π.χ. συμμόρφωση προς τα όρια πιστοποίησης που καθορίζονται στο κεφάλαιο 3 με σωρευτικό περιθώριο έως 5 EPNdB⁵ – “αεροσκάφη μείον 5” όπως αποκαλείται) για να καταστεί αυστηρότερος.

Για να διευκολυνθεί ο διάλογος, στην παρούσα έκθεση εξετάζονται οι αλλαγές που έχουν επέλθει στην Κοινότητα ως προς την ηχορρύπανση από το 2002 και μέχρι ποίου βαθμού έχει συμβάλει το κανονιστικό πλαίσιο της οδηγίας στις αλλαγές αυτές. Αυτό το ποσοτικό και ποιοτικό έργο απαιτούσε λεπτομερή καταγραφή των μέτρων, τα οποία είτε έχουν ήδη ληφθεί είτε προγραμματίζονται στους αερολιμένες, με βάση την οδηγία.

2. Η ΕΞΙΣΟΡΡΟΠΗΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Σύμφωνα με την οδηγία, απαιτείται από τα κράτη μέλη να «υιοθετούν εξισορροπημένη προσέγγιση κατά την αντιμετώπιση των προβλημάτων θορύβου στους αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός τους» (άρθρο 4 παράγραφος 1). “Εξισορροπημένη προσέγγιση”⁶ σημαίνει μια «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 2 στοιχείο ζ)).

Η οδηγία σκοπό έχει εν μέρει να προσδιορισθούν οι περιστάσεις υπό τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν περιορισμούς για τα οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της ΔΟΠΑ, και να συμβάλει, ταυτόχρονα, στο γενικότερο

³ 76 αερολιμένες που έχουν ορίσει τα κράτη μέλη emπίπτουν επί του παρόντος στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/49/EC.

⁴ Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Έγγρ. 10117/06, 9 Ιουνίου 2006.

⁵ Πραγματικά αντιληπτός θόρυβος σε decibels.

⁶ Βλ. άρθρο 2 στοιχείο ζ) της οδηγίας 2002/30/EK.

στόχο να αποτραπεί η επιδείνωση της ηχορρύπανσης και να περιορισθεί ο πληθυσμός που πλήττεται σοβαρά από τις επιζήμιες επιπτώσεις του θορύβου των αεροσκαφών.

Το δικαίωμα των αερολιμένων να περιορίζουν τις κινήσεις των οριακά συμμορφούμενων με το κεφάλαιο 3 αεροσκαφών στο πλαίσιο της εξισορροπημένης προσέγγισης έγινε διεθνώς αποδεκτό, μετά από διαμαρτυρίες ορισμένων μελών της ΔΟΠΑ με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 925/1999⁷ (τον κανονισμό «για την ηχομόνωση» όπως αποκαλείται). Με τον κανονισμό αυτόν, απαγορεύθηκαν στην Κοινότητα τα αεροσκάφη “με επαναπιστοποίηση”, τα οποία ορίζονται ως τα αεροσκάφη που πληρούν το κεφάλαιο 3 μόνον κατόπιν εξοπλισμού τους με διατάξεις ηχομόνωσης. Η απαγόρευση άρθηκε όταν άρχισε να ισχύει η οδηγία, διότι με βάση αυτήν επιτρέπεται στα κράτη μέλη να απαγορεύουν τα οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα στους αερολιμένες.

3. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Με βάση τις απαντήσεις από 52 αερολιμένες⁸, είναι προφανές ότι οι διατάξεις της οδηγίας δεν ερμηνεύονται κατά τον ίδιο τρόπο από όλους τους αερολιμένες.

Οι υποχρεώσεις των αερολιμένων φαίνονται αρκετά σαφείς: εάν οι αρχές επιθυμούν να καθιερώσουν μετά τις 28 Μαρτίου 2002, νέους περιορισμούς λειτουργίας στα αεριωθούμενα υποηχητικά αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας, σύμφωνα με την οδηγία απαιτείται να υιοθετούν εξισορροπημένη προσέγγιση και να αρκούνται στους απολύτως αναγκαίους περιορισμούς. Επίσης, τα κράτη μέλη που θεσπίζουν περιορισμούς πρέπει να τηρούν ορισμένες διαδικασίες ως προς την κοινοποίηση της καθιέρωσης, εκτίμησης και εφαρμογής των περιορισμών. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αυτής, πρέπει να υπολογισθούν ποσοτικά οι επιπτώσεις των περιορισμών.

Ως προς τι επιτρέπει ή απαγορεύει η οδηγία, υπάρχουν δύο πεδία αμφισβήτησης:

- (1) ορισμένοι αερολιμένες κρίνουν ότι είναι δύσκολο να επισημανθεί τι έχει επιτευχθεί με αυτή καθαυτή την οδηγία, διότι πολλά από αυτά που επιτρέπονταν από την οδηγία, επιτρέπονταν ούτως ή άλλως από την εθνική νομοθεσία και πολλοί περιορισμοί είχαν ήδη θεσπισθεί από τα κράτη μέλη πριν το 2002.
- (2) άλλοι αερολιμένες κρίνουν ότι η οδηγία δεν απαγορεύει ρητά συγκεκριμένο περιορισμό.

⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 925/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και 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), ΕΕ της 4.5.1999, σ. 1.

⁸ Συνομιλίες με τους αερολιμένες πραγματοποίησε το γραφείο συμβούλων MPD Consultants για λογαριασμό της Επιτροπής.

4. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Οι περισσότεροι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων ανέφεραν ότι η οδηγία δεν είχε άμεση επίδραση στη διαχείριση του θορύβου γύρω από τους αερολιμένες τους. Ορισμένοι ανέφεραν ότι οι δυνατότητες που παρέχει η οδηγία υπήρχαν ήδη με βάση την εθνική νομοθεσία. Αυτό ισχύει ιδίως για τους αερολιμένες της Γερμανίας και της Βρετανίας. Από γερμανικό αερολιμένα αναφέρθηκε επίσης ότι, μολονότι η οδηγία επιτρέπει περιορισμούς για τα οριακά συμμορφούμενα με το κεφάλαιο 3 αεροσκάφη, ορισμένες διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών απαγορεύουν την εισαγωγή τέτοιων μέτρων.

Από αρκετούς αερολιμένες αναφέρθηκε ότι, εξαιτίας της οδηγίας, η διαδικασία διαχείρισης του θορύβου γύρω από τους αερολιμένες είναι πλέον πιο δαπανηρή λόγω των απαιτήσεων του παραρτήματος 2. Με βάση το παράρτημα απαιτείται διαβούλευση και εκτίμηση του κόστους και του οφέλους των εναλλακτικών μέσων μείωσης του θορύβου στον περίγυρο των αερολιμένων.

Από δύο αερολιμένες εκφράστηκε ο φόβος ότι αεροπορικές εταιρείες ενδέχεται να προσφύγουν δικαστικά κατά της θέσπισης τέτοιων μέτρων, με το επιχείρημα ότι δεν τήρησαν πλήρως τις απαιτήσεις του παραρτήματος 2.

Από ορισμένους αερολιμένες αναφέρθηκε ότι, αν και η οδηγία δεν είχε άμεση επίδραση στη διαχείριση του θορύβου, συνέβαλε πάντως έμμεσα για διάφορους λόγους:

- η οδηγία χρησίμευσε ως κατάλογος σημείων για να αναδειχθούν όλα τα πιθανά διαθέσιμα μέτρα·
- η έμφαση που δίδεται στην οδηγία στην ανάληψη δράσης από κάθε μεμονωμένο αερολιμένα διευκόλυνε τη θέσπιση περιορισμών·
- η οδηγία βοήθησε στη δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης μεταξύ ενδιαφερομένων·
- η οδηγία έθεσε ισότιμους όρους ανταγωνισμού·
- η οδηγία συνετέλεσε επίσης στην αναβάθμιση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τις πιθανές δράσεις και τις ορθές πρακτικές στους αερολιμένες μεσαίου και μικρού μεγέθους (οι οποίοι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας).

Ένας από τους στόχους της οδηγίας ήταν να καταστεί δυνατή η διαχείριση του θορύβου γύρω από αερολιμένες με ιδιαίτερα προβλήματα θορύβου. Η ύπαρξη τέτοιων προβλημάτων εξαρτάται ίσως από τα μέτρα που εφαρμόζονταν ήδη με βάση τις εθνικές νομοθεσίες. Στις χώρες όπου η ήδη ισχύουσα εθνική νομοθεσία επιτρέπει στους αερολιμένες να διαχειρίζονται τον θόρυβο, η οδηγία αξιοποιήθηκε λιγότερο σε σύγκριση με εκείνες που δεν διαθέτουν τέτοιο πλαίσιο. Ωστόσο, η οδηγία ενδεχομένως έχει συμβάλει στη διαχείριση του θορύβου στους αερολιμένες όπου δεν εφαρμοζόταν η εθνική νομοθεσία.

5. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΘΕΣΠΙΣΘΗΚΑΝ

Περιγράφονται οι περιορισμοί στα οριακά συμμορφούμενα με το κεφάλαιο 3 αεροσκάφη, με βάση το σωρευτικό περιθώριο (όπως αυτό ορίζεται στην οδηγία) των 5 dB(A), στο εξής αναφερόμενα ως αεροσκάφη "Μείον 5", καθώς και οι περιορισμοί στα αεροσκάφη με σωρευτικό περιθώριο ανώτερο ή ίσο των 8 dB(A), οι περιορισμοί κατά τη διάρκεια της νύκτας και η χρήση προϋπολογισμών θορύβου, συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων που επιφέρουν ενδεχομένως οι διάφοροι περιορισμοί στην αεροπορική κίνηση. Ωστόσο, τα διάφορα μέτρα που εφαρμόστηκαν αλληλεπικαλύπτονται ίσως σε κάποιο βαθμό, διότι δεν γίνεται πάντοτε σαφής διάκριση.

5.1. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΘΕΣΠΙΣΘΗΚΑΝ: ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ «ΜΕΙΟΝ 5»

Κανόνες απαγόρευσης των αεροσκαφών "μείον 5" καθιερώθηκαν μόνον σε δύο αερολιμένες.

Μόνον τέσσερις αερολιμένες δήλωσαν ότι είχαν εισαγάγει επιμέρους περιορισμούς⁹ στην εκμετάλλευση των αεροσκαφών «μείον 5» με βάση την οδηγία και περιέγραψαν τους εν λόγω περιορισμούς. Συγκεκριμένα:

- τρεις αερολιμένες απαγόρευσαν τις νυκτερινές πτήσεις των αεροσκαφών "μείον 5" και
- ένας αερολιμένας απαγόρευσε τις πτήσεις αεροσκαφών «μείον 5» σε νέα δρομολόγια (ένα είδος κανόνα μη εγγραφής, πιθανόν ως πρόδρομος κανόνα μη εκμετάλλευσης).

Από τους αερολιμένες πάντως που δεν είχαν καθιερώσει τέτοιες απαγορεύσεις ή περιορισμούς, άνω των 10 είτε επρόκειτο να το πράξουν οριστικά, είτε είχαν εξετάσει αυτό το ενδεχόμενο ή το εξετάζουν προς το παρόν, είτε ανέφεραν ότι ίσως το πράξουν υπό ορισμένες συνθήκες. Υπάρχουν επίσης δύο ειδικές περιπτώσεις (δύο αερολιμένες πόλεων).

Από τους αερολιμένες στους οποίους αναμένεται ότι θα καθιερωθούν οπωσδήποτε τέτοια μέτρα, σε έναν αερολιμένα αναμένεται ότι η ολοκληρωτική απαγόρευση των αεροσκαφών "μείον 5" θα αντικαταστήσει "σύντομα"¹⁰ τις διατάξεις περί μείωσης του θορύβου που προϋπήρχαν της οδηγίας, και σε έναν αερολιμένα (του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου) θα χρησιμοποιηθεί η προϋπάρχουσα της οδηγίας εθνική νομοθεσία για την απαγόρευση των νυκτερινών πτήσεων με αεροσκάφη "μείον 5" από το 2008.

- ένας αερολιμένας επρόκειτο να απαγορεύσει τα αεροσκάφη "μείον 5" αλλά εγκατέλειψε την ιδέα αφότου μεγάλη εταιρεία που χρησιμοποιούσε αυτά τα αεροσκάφη εφοδίασε το στόλο της με νέα αεροσκάφη και για το λόγο αυτό η απαγόρευση απέβη πλέον περιττή.

⁹ Το άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας επιτρέπει τη θέσπιση «επιμέρους λειτουργικών περιορισμών» σε μη προσδιοριζόμενους τύπους αεροσκαφών, στο πλαίσιο της προτιμώμενης ιεράρχησης των δράσεων εξισορροπημένης προσέγγισης πριν την «τελική» απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων με το κεφάλαιο 3 αεροσκαφών.

¹⁰ Από τον αερολιμένα επισημάνθηκε ότι ο αυστηρότερος ορισμός των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών (π.χ. μείον 8) δεν θα επιφέρει περαιτέρω περιορισμό, διότι οι περιορισμοί των ποσοστών των νυκτερινών πτήσεων είναι ήδη πιο αυστηροί.

- τρεις αερολιμένες εξετάζουν το ενδεχόμενο περιορισμών στα αεροσκάφη «μείον 5» στο πλαίσιο των προγραμμάτων τους αντιμετώπισης του θορύβου·
- δύο αερολιμένες έκριναν ότι θα υποχρεωθούν ενδεχομένως να περιορίσουν τα αεροσκάφη «μείον 5», εφόσον οι περιορισμοί που επιβάλλουν οι τοπικές αρχές στη χρήση τους χρησιμοποιούνται ως αντάλλαγμα για την προγραμματισμένη κατασκευή διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης·
- δύο αερολιμένες έκριναν ότι “ίσως” επιβάλουν περιορισμούς στα αεροσκάφη «μείον 5», χωρίς ωστόσο να διευκρινίζουν τους όρους·
- δύο αστικοί αερολιμένες αποδέχονται τα αεροσκάφη με βάση τις στάθμες θορύβου που μετρούνται τοπικά, προκειμένου να τηρούνται οι τοπικές χωροταξικές απαιτήσεις, με τις οποίες περιορίζεται η λειτουργία του αερολιμένα, σύμφωνα με τις απόλυτες (αντί των πιστοποιούμενων) στάθμες θορύβου. Αυτό αποτελεί παράδειγμα συμβιβάσιμου της οδηγίας με τους νόμους περί χωροταξίας σε ορισμένα κράτη μέλη.

Στους αερολιμένες που αναφέρονται στη συνέχεια, τα κράτη μέλη γνωστοποίησαν ότι εφαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας:

Στο Παρίσι, η λειτουργία των αεροσκαφών «μείον 5» απαγορεύεται τη νύκτα και θα απαγορευθεί και κατά την ημέρα από το 2008. Η αγόρευση αυτή εντάσσεται σε πολιτική να συγκρατηθεί η όχληση από το θόρυβο στις στάθμες θορύβου των ετών 1999-2001.

Στους αερολιμένες του Λονδίνου καθιερώθηκε νέο σύστημα για τις νυκτερινές πτήσεις, το οποίο καλύπτει την περίοδο 2006-2012.

Στον αερολιμένα Barajas της Μαδρίτης καθιερώθηκε, μετά το καλοκαίρι του 2006, νέα δέσμη περιορισμών, η οποία περιλαμβάνει βαθμιαία απόσυρση των αεροσκαφών «μείον 5» μεταξύ 2007 και 2012, καθώς και περιορισμούς για τις νυκτερινές πτήσεις.

Οι υπόλοιποι αερολιμένες δεν ανέφεραν την επιβολή (ή την προοπτική) περιορισμών στα οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη «μείον 5», με βάση την οδηγία.

Από αερολιμένα αναφέρθηκε ότι θα υπήρχε μεγαλύτερη σαφήνεια εάν ήταν πιο εναρμονισμένος μεταξύ αερολιμένων ο τρόπος ορισμού των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών.

5.2 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΘΕΣΠΙΣΘΗΚΑΝ: ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ «ΜΕΙΟΝ 8» ΚΑΙ ΑΝΩ

Λίγοι είναι οι αερολιμένες που εφαρμόζουν ή εξετάζουν το ενδεχόμενο να εφαρμόσουν περιορισμούς, οι οποίοι αφορούν στάθμες πέραν των μείον 5 dB(A). Μόνον ένας έχει ήδη περιορίσει τα αεροσκάφη “μείον 8” και τρεις άλλοι προγραμματίζουν να απαιτήσουν την απόσυρσή τους:

- ένας αερολιμένας επιβάλλει νυκτερινή απαγόρευση στα αεροσκάφη «μείον 8» από το 2003·
- ένας (αστικός) αερολιμένας έχει δεδηλωμένη πρόθεση να απαγορεύσει τα αεροσκάφη του «Κεφαλαίου 4 μόνον» έως το 2010·

- άλλος αστικός αερολιμένας ανέφερε ότι στο μέλλον οι νυκτερινές απαγορεύσεις θα βασίζονται στο «Κεφάλαιο 4»·
- ένας αερολιμένας δήλωσε την πρόθεσή του να απαγορεύσει τα αεροσκάφη «μείον 8» έως το 2008, εάν προηγουμένως δεν επιτευχθεί επανεξοπλισμός τους με την πάροδο του χρόνου ή προαιρετική συντονισμένη δράση.

5.3. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΘΕΣΠΙΣΘΗΚΑΝ: ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ ΩΡΕΣ

Επιμέρους περιορισμοί λειτουργίας λόγω θορύβου¹¹ δεν αποβλέπουν αναγκαστικά σε συγκεκριμένα επίπεδα συμμόρφωσης με το Κεφάλαιο 3. Ωστόσο, αυτά τα γενικής φύσεως μέτρα καλύπτονται από την οδηγία, διότι απαιτείται επίσημη εκτίμησή τους πριν εφαρμοσθούν.

Τέσσερις αερολιμένες που απάντησαν (τρεις από τους οποίους είναι αστικοί¹²) κλείνουν τη νύχτα. Για έναν από τους αερολιμένες που δεν απάντησαν είναι γνωστό ότι δεν λειτουργεί τη νύχτα. Επιπλέον, ορισμένοι αερολιμένες κλείνουν για μέρος της νύχτας. Επτά αερολιμένες έχουν απαγορεύσει τα οριακά συμμορφούμενα με το κεφάλαιο 3 αεροσκάφη κατά τη διάρκεια της νύχτας, ένας από τους οποίους έχει μάλιστα απαγορεύσει τα αεροσκάφη του κεφαλαίου 3 «μείον 8». Εξάλλου, αρκετοί γερμανικοί αερολιμένες επιτρέπουν μόνον αεροσκάφη από τον κατάλογο πριμοδότησης¹³. Μερικοί αερολιμένες έχουν καθιερώσει σύστημα μέτρησης του ποσοστού θορύβου κατά τη νύχτα. Ορισμένοι έχουν όρια κινήσεων κατά τη νύχτα, αντί συστήματος μέτρησης του ποσοστού θορύβου. Περίπου είκοσι αερολιμένες ανέφεραν ότι δεν επιβάλλουν ιδιαίτερους περιορισμούς κατά τη νύχτα, πέραν της πιθανής παύσης λειτουργίας συγκεκριμένου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης.

5.4. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΘΟΡΥΒΟΥ ΣΤΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

Εκτός από τους περιορισμούς στα οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη ή από το (επιμέρους) κλείσιμο αερολιμένων κατά τη νύχτα, είναι επίσης δυνατόν να θεωρηθεί ως περιορισμός η πραγματοποίηση προβλέψεων θορύβου.

Με τους προϋπολογισμούς αυτούς δεν περιορίζεται απευθείας η χρήση ενός συγκεκριμένου αεροσκάφους, σε αντίθεση με τους περιορισμούς κατά τη νύχτα και τους περιορισμούς στα οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη, αλλά περιορίζεται η πρόσβαση του στόλου συνολικά. Με τους προϋπολογισμούς θορύβου περιορίζεται ο συνολικός θόρυβος κατά τη διάρκεια συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος, το οποίο μπορεί να αφορά μια περίοδο ή ένα ολόκληρο έτος. Έτσι, είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως λειτουργικός περιορισμός που επιβάλλεται σε συγκεκριμένο αερολιμένα και όχι στα αεροσκάφη.

Από την άλλη πλευρά, με τους προϋπολογισμούς θορύβου περιορίζεται όντως η πρόσβαση αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροσκαφών σε συγκεκριμένο αερολιμένα.

¹¹ Όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο ε) της οδηγίας 2002/30/ΕΚ.

¹² Όπως αναφέρονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2002/30/ΕΚ.

¹³ Κατάλογος που έχει καταρτίσει το Υπουργείο Μεταφορών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, ο οποίος περιέχει αναλυτικότερη ταξινόμηση των αεροσκαφών βάσει του κεφαλαίου 3. τα αεροσκάφη αυτά πλεονεκτούν έναντι των αεροσκαφών που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο, διότι υπόκεινται σε λιγότερους περιορισμούς πτήσεων ή/και σε χαμηλότερα τέλη προσγείωσης και απογείωσης.

Μολονότι η οδηγία καλύπτει και τους προϋπολογισμούς θορύβου, αυτό δεν είναι προφανές σε όλους τους ενδιαφερόμενους.

Πολλοί αερολιμένες προτιμούν να χρησιμοποιούν τους προϋπολογισμούς θορύβου αντί των λειτουργικών περιορισμών σε συγκεκριμένα αεροσκάφη. Ειδικότερα στο ΗΒ, σε πολλούς αερολιμένες εφαρμόζονται προϋπολογισμοί θορύβου.

6. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ

Από ορισμένους αερολιμένες διαβιβάσθηκαν παρατηρήσεις για τις επιπτώσεις των λειτουργικών περιορισμών που έχουν επιβάλει.

Όσον αφορά την πιθανότητα μετεγκατάστασης, από αερολιμένα επισημάνθηκε ότι, εξαιτίας της στρατηγικής θέσης του και του υψηλού μεριδίου στην κίνηση «από σημείο σε σημείο», δεν υπάρχουν φόβοι μετεγκατάστασης των αεροπορικών εταιρειών. Από την άλλη πλευρά, από άλλο αερολιμένα επισημάνθηκε ότι θα εξέταζε το ενδεχόμενο να επιβάλει απαγόρευση των οριακά συμμορφούμενων με το κεφάλαιο 3 αεροσκαφών, εφόσον η απαγόρευση ήταν υποχρεωτική και επιβαλλόταν σε όλους τους κοινοτικούς αερολιμένες.

Σε πολλές περιπτώσεις, από τους αερολιμένες αναφέρθηκε ότι κατά την άποψή τους, οι αεροπορικές εταιρείες ανταποκρίθηκαν χρησιμοποιώντας λιγότερο θορυβώδη αεροσκάφη και ορισμένες αναπρογραμματίσαν τις πτήσεις τους μεταξύ ημέρας και νύχτας στην περίπτωση επιμέρους περιορισμών.

Μόνον από έναν αερολιμένα αναφέρθηκε ότι οι περιορισμοί που καθιερώθηκαν οδήγησαν σε λιγότερα δρομολόγια και μικρότερη προσφερόμενη συχνότητα δρομολογίων.

Σχετικό με το θέμα αυτό είναι ότι οι περιορισμοί που επιβλήθηκαν δεν ήταν πάντοτε πραγματικοί περιορισμοί υπό την ‘πρακτική έννοια’. Σε έναν αερολιμένα, ο περιορισμός στα οριακά συμμορφούμενα με το κεφάλαιο 3 αεροσκάφη ήταν προληπτικού χαρακτήρα, με σκοπό να φανεί στην τοπική κοινότητα η δέσμευσή του να διαχειρισθεί το θόρυβο και να αποθαρρυνθούν τυχόν αεροπορικές εταιρείες. Σε άλλον αερολιμένα, η μετρούμενη ηχοστάθμη είναι μικρότερη της μισής επιτρεπόμενης ηχοστάθμης. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν επίσης αερολιμένες που ελαττώνουν τα περιβαλλοντικά τους όρια, όταν παρατηρούν ότι δημιουργείται πρόβλημα.

7. ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Ο κλάδος εκμετάλλευσης αεροσκαφών θεωρεί την οδηγία ως μέσο προστασίας κατά της χρήσης των λειτουργικών περιορισμών ως πρώτη επιλογή, και ως εγγύηση για τον καθορισμό εύλογου χρονοδιαγράμματος για την καθιέρωση των περιορισμών και την ορθή εκτίμηση του κόστους και του οφέλους τους.

Ορισμένοι αερομεταφορείς κρίνουν ότι οι πτυχές της οδηγίας περί οριακών περιορισμών σχεδόν δεν τους αφορούν, καθώς οι οικονομικές πιέσεις που υφίσταται η επιχειρηματική τους δραστηριότητα τους οδήγησε να αντικαταστήσουν το στόλο από αεροσκάφη του κεφαλαίου με “φυσικό” τρόπο. Άλλοι παράγοντες του κλάδου δήλωσαν ότι θα προτιμούσαν να έχουν μέγιστη προστασία από τους περιορισμούς της οδηγίας, ώστε να καταστεί δυνατή η φυσιολογική αντικατάσταση.

Ο κλάδος των αεροπορικών ταχυμεταφορών τόνισε στις υπηρεσίες της Επιτροπής ότι θα ήθελε να αναθεωρηθεί η οδηγία για να αντιμετωπίσει ορισμένες δυσχέρειες ορισμών και ερμηνείας και για να αναβαθμισθεί και να διευκρινισθεί η προστασία που, κατά τη γνώμη του, θα έπρεπε να του παρέχει η οδηγία. Κρίνει ότι οι περιορισμοί – συμπεριλαμβανομένων των επιμέρους περιορισμών – για τα αεροσκάφη του κεφαλαίου 4 πρέπει να απαγορευθούν ρητά (βλ. άρθρο 6 παράγραφος 2 για τους αστικούς αερολιμένες) με δεδομένο ότι κατά την άποψή τους, παραδείγματος χάριν, οι λειτουργικοί περιορισμοί και οι κυρώσεις που βασίζονται σε στάθμες θορύβου θα ήταν δυνατόν να οδηγήσουν τελικά σε απαγόρευση ή σε περιορισμό των νυκτερινών πτήσεων των συμμορφούμενων με το κεφάλαιο 4 αεροσκαφών. Θεωρούν τους λειτουργικούς περιορισμούς (όπως τον καθορισμό παρακολουθούμενων ηχητικών ορίων και την προτίμηση ορισμένων διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης) ως πιθανή «γκρίζα ζώνη», απαιτούν δε να αποσαφηνισθεί, ώστε να αποφευχθεί πιθανή παράκαμψη της απαίτησης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, δηλαδή να βασίζονται οι περιορισμοί σε πιστοποιημένες στάθμες θορύβου, και να αποτραπούν πραγματικά τυχόν καταχρηστικοί περιορισμοί, ακόμη και εάν δεν ήταν αυτή η πρόθεση.

8. ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Στο πλαίσιο της διαδικασίας αξιολόγησης της Επιτροπής, τοπικές και περιφερειακές αρχές, καθώς και ορισμένες ενώσεις, υπέβαλαν συστάσεις¹⁴. Σε γενικές γραμμές, οι συστάσεις αυτές υπερβαίνουν το πεδίο των λειτουργικών περιορισμών που προτείνονται στην οδηγία.

Όσον αφορά την οργάνωση της λειτουργίας των αερολιμένων και τις νυκτερινές πτήσεις, οι συστάσεις τους έχουν ουσιαστικά ως εξής:

- να προσεχθεί περισσότερο η πυκνότητα πληθυσμού στον καθορισμό της πορείας των πτήσεων και να αξιοποιηθούν στο μέγιστο οι νέες χαμηλού θορύβου επιχειρησιακές διαδικασίες, όπως είναι η συνεχής προσέγγιση καθόδου·
- να λαμβάνονται περισσότερο υπόψη τα πρότυπα θορύβου της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας¹⁵.
- να υιοθετηθούν πολιτικές αποζημίωσης για τους πλέον εκτεθειμένους πληθυσμούς·
- να συνεκτιμώνται οι επιθυμίες και οι προσδοκίες τοπικών ομάδων μέσω καλύτερης πληροφόρησης, συμμετοχής του κοινού και διαβούλευσης.

Οι αρχές αυτές καταλήγουν ότι, μολοντί τα προβλήματα που οφείλονται στην όχληση από τον θόρυβο των νυκτερινών πτήσεων διαφέρουν ίσως ανάλογα με τον ευρωπαϊκό αερολιμένα, οι στοχοθετημένες παύσεις λειτουργίας των αερολιμένων τη νύχτα και οι λειτουργικοί περιορισμοί πρέπει να βρίσκονται στο επίκεντρο των εθνικών και των κοινοτικών πολιτικών, έτσι ώστε να μην διαταράσσεται ο ύπνος όσων ζουν κάτω από ίχνη πτήσεων.

Εφιστάται επίσης η προσοχή ότι είναι σημαντικό να αποφεύγεται η τοπική υποβάθμιση αστικών περιοχών εξαιτίας της ανάπτυξης των αερολιμένων. Συνιστάται να μην

¹⁴ Βλ. π.χ.: http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf

¹⁵ Βλ. προσεχείς κατευθυντήριες γραμμές για τον θόρυβο κατά τις νυκτερινές ώρες στη διεύθυνση: http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1

αποσυνδέεται η οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας των πόλεων από την κοινωνική ανάπτυξή της. Αυτό υπερβαίνει την απλή εξέταση των θετικών οικονομικών επιπτώσεων ως αντίτιμο της ηχορρύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης: πρέπει να διερευνηθεί πώς θα αποφευχθεί η υποβάθμιση των περιοχών αυτών, η οποία ορισμένες φορές οφείλεται τοπικά στην ανάπτυξη των αερολιμένων.

9. ΟΡΙΑΚΑ ΣΥΜΜΟΡΦΟΥΜΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Ο συνολικός αριθμός των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τους κοινοτικούς αερολιμένες είναι σχετικά χαμηλός.

Επιπλέον, αναμένεται ότι μάλλον θα φθίνει ο αριθμός των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών μικρών υπερπόντιων αποστάσεων που χρησιμοποιούν τους κοινοτικούς αερολιμένες (παρόλο που ενδεχομένως έρχονται από την Κοινότητα ή γειτονικές χώρες της Ευρώπης). Εξάλλου, ορισμένες εταιρείες χρησιμοποιούν για τις πτήσεις τους στην Ευρώπη αεροσκάφη νηολογημένα στο εξωτερικό.

Ωστόσο, όσον αφορά την οριακή συμμόρφωση, είναι χρήσιμο να αναφερθούν τα ποσοστά των γενικών τύπων αεροσκαφών, οι οποίοι είναι δυνατόν να ορισθούν ως οριακά συμμορφούμενοι. Την ανάλυση αυτή περιέχει ο πίνακας 1.

Πίνακας 1: Αεριοθούμενα του κεφαλαίου 3 σε πλαίσιο στόλου

Οριακή συμμόρφωση	Ταυτοποιημένα αεριοθούμενα αεροσκάφη του κεφαλαίου						Συνολικοί στόλοι αεριοθουμένων (όλων των τύπων)
	-0 έως-5	-5 έως -8	-8 έως -10	Μη κατατάξιμα με μεγαλύτερη ακρίβεια	Σύνολο κεφαλαίου 3	*Μη ταυτοποιημένα αεροσκάφη	
ΕΚ, ΕΟΧ & Ελβετία	49 1,0%	151 3,2%	245 5,2%	107 2,3%	552 11,8%	72 1,5%	4,676 100,0%
Ευρώπη	376 6,1%	219 3,6%	312 5,1%	135 2,2%	1042 17,0%	498 8,1%	6,143 100,0%
Διεθνής	1201 5,6%	671 3,1%	1460 6,8%	806 3,8%	4138 19,4%	1132 5,3%	21,345 100,0%

* Μη ταυτοποιημένα αεροσκάφη όλων των ταυτοποιημένων τύπων που περιέχουν μεγάλο αριθμό αεροσκαφών του κεφαλαίου 3

Πηγή : Ανάλυση του γραφείου συμβούλων των στόλων της JP Airline και των βάσεων δεδομένων DGAC & EASA

Σε γενικές γραμμές, από την ανάλυση συνάγεται ότι ο στόλος που δεν είναι σύμφωνος με το κεφάλαιο 4 αποτελεί σχετικά μικρό μέρος του συνολικού στόλου αεροσκαφών που χρησιμοποιούν τους αερολιμένες της ΕΕ.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι, ακόμη και εάν δεν επιτρεπόταν η χρήση όλων των αεροσκαφών με σωρευτικό περιθώριο συμμόρφωσης προς το κεφάλαιο 3 κάτω των 10 dB, αυτό θα επηρέαζε σχετικά μικρό ποσοστό των συνολικών προσγειώσεων και απογειώσεων.

10. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΟΥ ΕΚΤΙΘΕΤΑΙ ΣΤΟ ΘΟΡΥΒΟ

Ο πίνακας 2 περιέχει για τα έτη 2010 και 2015 τρία πιθανά σενάρια προοδευτικής απόσυρσης των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών, τα οποία καταστρώθηκαν επιπλέον του βασικού σεναρίου για αυτά τα δύο έτη, ως εξής:

- Βασικό σενάριο – δεν αλλάζει η οδηγία ούτε ο τρόπος ερμηνείας και εφαρμογής της από τους αερολιμένες, όπως επίσης δεν αλλάζει η σύνθεση του στόλου.
- Σενάριο 1 – προοδευτική απόσυρση των αεροσκαφών της κατηγορίας 1 – πραγματική προοδευτική απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων με το κεφάλαιο 3 αεροσκαφών από τους κοινοτικούς αερολιμένες, όπως ορίζεται στην οδηγία, δηλαδή ότι πληρούν τα όρια πιστοποίησης του κεφαλαίου 3 με μέγιστο σωρευτικό περιθώριο 5 dB(A).
- Σενάριο 2 - προοδευτική απόσυρση των αεροσκαφών των κατηγοριών 1 και 2 - πραγματική προοδευτική απόσυρση των αεροσκαφών που δεν πληρούν τα όρια του κεφαλαίου 3 με μέγιστο σωρευτικό περιθώριο 8 dB(A).
- Σενάριο 3 - προοδευτική απόσυρση των αεροσκαφών των κατηγοριών 2 και 3 - πραγματική προοδευτική απόσυρση των αεροσκαφών που είναι σύμφωνα με τα όρια του κεφαλαίου 3 μόνον με μέγιστο σωρευτικό περιθώριο 10 dB(A), οπότε θα επιτρέπονται μόνον οι πτήσεις βάσει του κεφαλαίου 4.

Πίνακας 2: Εκτιμήσεις συνολικά εκτιθέμενου πληθυσμού στο θόρυβο κοινοτικών αερολιμένων.

	Συνολικός πληθυσμός εντός των Lden ¹⁶ 55dB (σε εκατ.)	Συνολικός πληθυσμός εντός των Lnight ¹⁷ 45dB (σε εκατ.)	Σχόλιο
2002	2,2	2,7	
2006	2,2	3,0	Από το 2002 έως το 2006 ο πληθυσμός εντός των Lden 55dB αυξήθηκε κατά λιγότερο από 0,1 εκατ.
Βασικό σενάριο για το 2010	2,4	3,2	Από το 2006 έως το 2010 ο πληθυσμός εντός των Lden 55dB αυξήθηκε κατά 10%
Σενάριο 1 για το 2010	2,3	3,1	Μείωση των Lden κατά 4% ως προς το βασικό σενάριο Μείωση των Lnight κατά 2 % ως προς το βασικό σενάριο
Σενάριο 2 για το 2010	2,3	3,1	Μείωση των Lden κατά 5% ως προς το βασικό σενάριο Μείωση των Lnight κατά 3 % ως προς το βασικό σενάριο
Σενάριο 3 για το 2010	2,3	3,1	Μείωση των Lden κατά 6% ως προς το βασικό σενάριο Μείωση των Lnight κατά 4 % ως προς το βασικό σενάριο
Βασικό σενάριο για το 2015	2,7	3,2	Από το 2010 έως το 2015 ο πληθυσμός εντός των Lden 55dB αυξήθηκε κατά 9%
Σενάριο 1 για το 2015	2,6	3,2	Μείωση των Lden κατά 4% ως προς το βασικό σενάριο Μείωση των Lnight κατά 2 % ως προς το βασικό σενάριο
Σενάριο 2 για το 2015	2,6	3,2	Μείωση των Lden κατά 4% ως προς το βασικό σενάριο Μείωση Lnight κατά 2 % ως προς το βασικό

¹⁶ Πρόκειται για τον δείκτη θορύβου, ο οποίος περιγράφει τον μέσο θόρυβο κατά τη διάρκεια της ημέρας, του απογεύματος και της νύχτας (σε 24ωρη βάση). Αυτός ο δείκτης θορύβου περιγράφει τον μέσο θόρυβο κατά τη διάρκεια της νύχτας.

			σενάριο
Σενάριο 3 για το 2015	2,5	3,1	Μείωση των Lden κατά 5% ως προς το βασικό σενάριο Μείωση των Lnight κατά 3 % ως προς το βασικό σενάριο

Από τα αποτελέσματα αυτά συνάγονται τα εξής γενικά συμπεράσματα.

- Οι καμπύλες θορύβου του βασικού σεναρίου παρουσιάζουν μικρή διεύρυνση από το 2002 έως το 2006.
- Οι καμπύλες θορύβου του βασικού σεναρίου αναμένεται να διευρυνθούν από το 2006 έως το 2010, με συνολική αύξηση του εκτιθέμενου πληθυσμού κατά 8-10% την περίοδο αυτή.
- Οι καμπύλες θορύβου του βασικού σεναρίου αναμένεται να διευρυνθούν από το 2010 έως το 2015, με αναμενόμενη του εκτιθέμενου πληθυσμού εντός της καμπύλης των Lden 55dB κατά περίπου 9%, και αύξηση του πληθυσμού εντός των Lnight 45dB κατά περίπου 2% (μικρότερη αύξηση λόγω των περιορισμών τη νύχτα).
- Ο πληθυσμός εντός των καμπυλών θορύβου Lnight 45dB είναι κατά 25-30% μεγαλύτερος του πληθυσμού εντός των καμπυλών θορύβου Lden 55dB.
- Το σενάριο 1 παρουσιάζει λιγότερα πλεονεκτήματα – μείωση του πληθυσμού εντός Lden 55dB κατά περίπου 4% και του πληθυσμού για εκείνον εντός Lnight 45dB κατά 2%.
- Το σενάριο 2 παρουσιάζει παρεμφερή πλεονεκτήματα με το σενάριο 1 - μείωση του πληθυσμού εντός Lden 55dB κατά περίπου 4-5% και 2-3% για εκείνον εντός Lnight 45dB.
- Το σενάριο 3 παρουσιάζει παρεμφερή πλεονεκτήματα με το σενάριο 2 - μείωση του πληθυσμού εντός Lden 55dB κατά περίπου 4-5% και του πληθυσμού εντός Lnight 45dB κατά 3-4%.

Σκοπός των στοιχείων του πίνακα 2 είναι περισσότερο να αναδειχθεί ο συνολικός αντίκτυπος της έκθεσης στο θόρυβο από τα οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη στους κοινοτικούς αερολιμένες, παρά να εξαχθούν ακριβείς εκτιμήσεις σχετικά με την έκθεση του πληθυσμού στο θόρυβο. Από τους περισσότερους αερολιμένες αναφέρθηκε είτε ότι έχουν ολοκληρώσει τις εκτιμήσεις τους για τις καμπύλες θορύβου Lden και Lnight και τον πληθυσμό, είτε ότι οι εκτιμήσεις τους είναι σε εξέλιξη είτε ότι τις προγραμματίζουν για αργότερα εντός του έτους. Προσδοκάται, με βάση την απαίτηση της οδηγίας 2002/49/EK, ότι η Επιτροπή θα έχει παραλάβει τις καμπύλες αυτές κατά τον Δεκέμβριο του 2007. Οι εναρμονισμένοι αυτοί χάρτες θορύβου θα παρέχουν λεπτομερέστερα στοιχεία και ακριβέστερες εκτιμήσεις για τους εκτιθέμενους πληθυσμούς σε σύγκριση με τις εκτιμήσεις των αερολιμένων για τη σύνταξη της παρούσας έκθεσης.

Από τη διεξοδικότερη ανάλυση των τάσεων των εκπομπών θορύβου σε πέντε κοινοτικούς αερολιμένες (Άμστερνταμ, Λισαβόνα, Γλασκόβη, Τουλούζη, Βαρσοβία)¹⁸ συνάγεται ότι οι τάσεις ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με τον αερολιμένα. Αυτές οι πέντε περιπτώσεις αερολιμένων δείχνουν ότι:

- Σε όλους τους αερολιμένες θα σημειωθεί διεύρυνση της περιοχής εντός της καμπύλης θορύβου, εάν υποθεθεί ότι δεν αλλάζει η σύνθεση του στόλου. Η διεύρυνση αυτή είναι 5 έως 15% για τα επόμενα 4 χρόνια (2006 έως 2010) και 18 έως 24% για την περίοδο 2006 – 2015.
- Ακόμη και εάν αντικατασταθούν τα οριακά συμμορφούμενα με το κεφάλαιο 3 αεροσκάφη, εκτιμάται ότι η καμπύλη θορύβου $L_{den} 55$ θα διευρυνθεί κατά 13 έως 20% μέχρι το 2015. Η διεύρυνση της καμπύλης θορύβου $L_{night} 45$ με βάση το σενάριο αυτό κυμαίνεται από 14 έως 22%.
- Σε κάθε αερολιμένα, η ανάπτυξη της περιοχής εντός της καμπύλης $L_{den} 55$ ομοιάζει πολύ με την εξέλιξη της περιοχής εντός της καμπύλης $L_{night} 45$ στον συγκεκριμένο αερολιμένα. Αυτό επιβεβαιώνει ότι η αυξητική τάση του θορύβου κατά τη νύχτα συμπαρασύρει σε αύξηση του συνολικού θορύβου (L_{den}).
- Η αντικατάσταση όλων των αεροσκαφών του κεφαλαίου 3 από αεροσκάφη του κεφαλαίου 4 θα επιφέρει μείωση της διεύρυνσης της καμπύλης θορύβου $L_{den} 55$ κατά περίπου 4,5 έως 6,5 ποσοστιαίες μονάδες.
- Ο αντίκτυπος από την αντικατάσταση όλων των αεροσκαφών του κεφαλαίου 3 από αεροσκάφη του κεφαλαίου 4 στην καμπύλη θορύβου $L_{night} 45$ διαφέρει πολύ ανάλογα με τον αερολιμένα.
- Τα αποτελέσματα στη μείωση της διεύρυνσης ποικίλλουν από 1,5 έως 7,0 ποσοστιαίες μονάδες, ανάλογα με το καθεστώς που ισχύει για το θόρυβο τις νυκτερινές ώρες.
- Η διαφορά στην περιοχή της καμπύλης θορύβου που προκύπτει από την αντικατάσταση όλων των αεροσκαφών με όριο < 5 dB που πληρούν τις απαιτήσεις του κεφαλαίου 3 σε σύγκριση με την αντικατάσταση όλων των αεροσκαφών με όριο < 8 dB είναι μικρότερη της μισής ποσοστιαίας μονάδας.

Εν ολίγοις, οι ανωτέρω περιπτώσιολογικές μελέτες επιβεβαιώνουν ότι οι περιοχές εντός των καμπυλών θορύβου, ιδιαίτερα των νυκτερινών, αναμένεται ότι θα αυξηθούν αισθητά, καθώς η φυσιολογική αντικατάσταση επιφέρει πτώση των εκτιμήσεων. Σε περίπτωση που ο στόλος απαρτίζεται μόνον από αεροσκάφη του κεφαλαίου 4, θα μειωθεί σημαντικά η διεύρυνση της καμπύλης θορύβου σε ορισμένους αερολιμένες, με βάση τις συγκεκριμένες τοπικές συνθήκες.

¹⁸ Μελέτη του γραφείου MPD για το θόρυβο των αεροσκαφών (2007).

11. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Η οδηγία προσφέρει εναρμονισμένη δομή για εξισορροπημένη προσέγγιση και αποδείχθηκε χρήσιμη για να εξασφαλισθεί ότι θα λαμβάνονται υπόψη όλοι οι ενδιαφερόμενοι, όταν εξετάζεται το ενδεχόμενο επιβολής περιορισμών.
- Ωστόσο, λίγοι αερολιμένες αξιοποίησαν την οδηγία· ορισμένοι ενδιαφερόμενοι είναι της άποψης ότι η οδηγία δεν αρκεί σαφώς και μερικά κράτη μέλη διέθεταν παρεμφερείς διατάξεις στην εθνική τους νομοθεσία πριν τεθεί σε ισχύ η οδηγία.
- Επίσης, ο αντίκτυπος της οδηγίας στα οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη είναι περιορισμένος διότι ο αριθμός αυτών των αεροσκαφών είναι σχετικά μικρός εξαιτίας της φυσιολογικής αντικατάστασής τους.
- Γενικότερα, ο ο πληθυσμός που υπόκειται σε θόρυβο, ιδίως τη νύχτα, έχει αυξηθεί από τότε που άρχισε να ισχύει η οδηγία, λόγω της γενικότερης αύξησης του αριθμού πτήσεων, παρά τη δυνατότητα επιβολής μερικών περιορισμών.
- Πρόβλεψή μας είναι ότι ο πληθυσμός που υπόκειται σε θόρυβο θα συνεχίσει να αυξάνεται, καίτοι η κατάσταση διαφέρει ανάλογα με τον αερολιμένα.
- Για το λόγο αυτόν, η Επιτροπή πρόκειται να εξετάσει με ποιο τρόπο είναι δυνατόν να αποσαφηνισθούν οι διατάξεις της οδηγίας 2002/30/EK και το πεδίο εφαρμογής της.
- Θα εξετάσει επίσης εάν χρειάζεται τροποποίηση της ισχύουσας οδηγίας, όπως ο ορισμός των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών. Κατά την εξέταση, θα λάβει υπόψη τις εκτιμήσεις που προαναφέρθηκαν, σύμφωνα με τις οποίες ενδέχεται να μειωθεί ο ο πληθυσμός που εκτίθεται στο θόρυβο εάν καταστεί αυστηρότερος ο ορισμός των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών.
- Το 2009, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας 2002/49/EK σε ό,τι αφορά την εκτίμηση και τη διαχείριση του θορύβου γύρω από τους αερολιμένες και θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Η Επιτροπή επιθυμεί να έχει τις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων εντός των επόμενων 3 μηνών και προτίθεται να τις συνεκτιμήσει κατά την εξέταση της οδηγίας.