



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 1.12.2011
COM(2011) 828 τελικό

2011/0398 (COD)

[\[...\]](#)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την καθιέρωση των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους αερολιμένες της Ένωσης στο πλαίσιο μιας εξισορροπημένης προσέγγισης και την κατάργηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Συμβουλίου

{SEC(2011) 1455 τελικό}

{SEC(2011) 1456 τελικό}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1. Ο θόρυβος που προκαλούν τα αεροσκάφη στους αερολιμένες ή γύρω από αυτούς αποτελεί μια ενόχληση για έναν αυξανόμενο αριθμό ευρωπαίων πολιτών, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της νύχτας, όπως υποδεικνύεται στον πίνακα 1 κατωτέρω. Συνεπώς, είναι απαραίτητη μια δραστική στρατηγική για τη διαχείριση του θορύβου προκειμένου να μετριαστούν οι ανεπιθύμητες συνέπειες. Μια τέτοια στρατηγική κατά του θορύβου πρέπει, ωστόσο, να σταθμίζει προσεκτικά τα συμφέροντα των θιγόμενων πολιτών και άλλα συμφέροντα και να λαμβάνει δεόντως υπόψη τις αλυσιδωτές συνέπειες στη χωρητικότητα του συνολικού δικτύου αερομεταφορών.

Πίνακας 1: Οι προβλέψεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) για τον αριθμό των ανθρώπων που επηρεάζονται από τις βλαβερές συνέπειες του θορύβου (σε εκατομμύρια) στην Ευρώπη - χωρίς ουσιαστικές λειτουργικές και τεχνολογικές βελτιώσεις¹

Στάθμη θορύβου/Έτος	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις και τις δραστηριότητες δεδομένου ότι περιορίζει την πρόσβαση σε έναν αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η διαδικασία που οδηγεί σε μια απόφαση σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο πρέπει να είναι συνεκτική, βασισμένη σε στοιχεία και αποτελεσματική ώστε να γίνει αποδεκτή από όλους τους ενδιαφερόμενους.
3. Σε μια προσπάθεια να διασφαλιστεί μια συνεκτική προσέγγιση για την εφαρμογή των μέτρων μείωσης του θορύβου στους αερολιμένες, ο ΔΟΠΑ ενέκρινε ένα σύνολο αρχών και κατευθύνσεων που αποτελούν την αποκαλούμενη «εξισορροπημένη προσέγγιση» για τη διαχείριση του θορύβου, η οποία ενθαρρύνει τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ:
 - να μειώνουν το θόρυβο των αεροπορικών μεταφορών μέσω της επιλογής του καλύτερου συνδυασμού σε τοπικό επίπεδο από μια σειρά μέτρων (1) για τη μείωση του θορύβου στην πηγή (με τη χρήση πιο αθόρυβων αεροσκαφών), (2) για τη βέλτιστη χρήση της γης (σχεδιασμός και διαχείριση της γης γύρω από τους αερολιμένες), (3) για την εισαγωγή επιχειρησιακών διαδικασιών μετριασμού του θορύβου (με τη χρήση ειδικών διαδρόμων, διαδρομών ή διαδικασιών) και (4) για την επιβολή λειτουργικών περιορισμών σε

¹ Πηγή: CAEP/8 – Ενημερωτικό έγγραφο 8 – εκφρασμένο σε μέσα επίπεδα θορύβου ημέρας-νύχτας (DNL) – βασικό σενάριο, χωρίς ουσιαστικές τεχνολογικές ή λειτουργικές βελτιώσεις – ευρωπαϊκή περιοχή της ΔΟΠΑ

συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο (όπως νυκτερινή απαγόρευση ή σταδιακή εξάλειψη των πιο θορυβωδών αεροσκαφών).

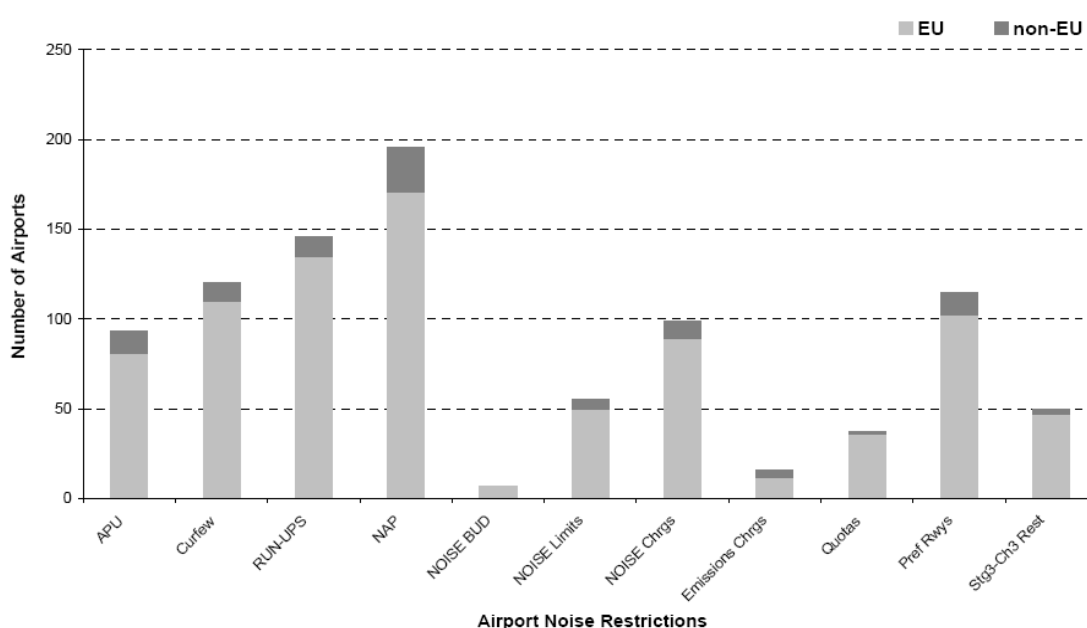
- να επιλέγουν την πιο αποτελεσματική από άποψη κόστους σειρά μέτρων.
 - να μην εισάγουν λειτουργικούς περιορισμούς σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο εκτός αν η αρχή είναι σε θέση, βάσει μελετών και διαβουλεύσεων, να καθορίζει αν υπάρχει πρόβλημα θορύβου και να έχει ορίσει ότι ένας περιορισμός είναι ένας οικονομικά αποδοτικός τρόπος για την αντιμετώπιση του προβλήματος.
4. Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στην εφαρμογή λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο της εξισορροπημένης προσέγγισης στην ΕΕ με συνεκτικό τρόπο που θα πρέπει να μειώσει σημαντικά τον κίνδυνο των διεθνών διενέξεων, σε περίπτωση που οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών επηρεάζονται από τα μέτρα μετριασμού των θορύβων σε αερολιμένες στην Ένωση. Επιπλέον, οι αρμόδιες αρχές θα είναι σε καλύτερη θέση να προβούν στη σταδιακή εξάλειψη των πιο θορυβωδών αεροσκαφών του στόλου. Ο προτεινόμενος κανονισμός θα καταργήσει την οδηγία 2002/30/ΕΚ η οποία συνέβαλε σημαντικά στην επίλυση διεθνών διαφορών και στον καθορισμό των πρώτων βημάτων προς την εναρμόνιση των πολιτικών διαχείρισης του θορύβου, συμπεριλαμβανομένης της αντιμετώπισης των πιο θορυβωδών αεροσκαφών της εν λόγω περιόδου. Ωστόσο, η νομοθετική πράξη πρέπει να προσαρμοστεί στις τρέχουσες απαιτήσεις του συστήματος των αερομεταφορών και στο αυξανόμενο πρόβλημα του θορύβου.
5. Ο παρών κανονισμός θα διασφαλίζει ότι η διαδικασία αξιολόγησης του θορύβου θα καταστεί πιο αυστηρή. Όλα τα στάδια της διαδικασίας αξιολόγησης θα αποσαφηνιστούν ώστε να διασφαλιστεί μια πιο συνεκτική εφαρμογή της εξισορροπημένης προσέγγισης σε όλη την Ένωση. Η παρούσα πρόταση δεν ορίζει, ωστόσο, στόχους για την ποιότητα του θορύβου οι οποίοι συνεχίζουν να απορρέουν από τις υπάρχουσες εθνικές και τοπικές διατάξεις. Αντ' αυτού, αποσκοπεί σε ένα σύστημα που θα διευκολύνει την επίτευξη αυτών των στόχων ποιότητας του θορύβου με τον πιο οικονομικά αποδοτικό τρόπο.
6. Στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, η ΕΕ υποστηρίζει ενεργά την ανάπτυξη νέων προτύπων θορύβου για τα αεροσκάφη και επενδύει σε νέες τεχνολογίες μέσω προγραμμάτων πλαισίων και του προγράμματος Clean Sky². Ο σχεδιασμός όμως της χρήσης γης, μαζί με τα προγράμματα σχετικά με τη μόνωση και την αντιστάθμιση, είναι μια εθνική ή τοπική αρμοδιότητα.
7. Οι επιχειρησιακές λειτουργίες περιορισμού του θορύβου εφαρμόζονται σε όλους τους αερολιμένες με διάφορες μορφές: προτιμησιακές διαδρομές θορύβου (όπου τα αεροσκάφη πετούν πάνω από π.χ. αραιοκατοικημένες περιοχές), διαχείριση της ώθησης (όσο μεγαλύτερη είναι η ώθηση, τόσο μεγαλύτερος είναι ο θόρυβος που παράγεται, και τόσο πιο απότομη είναι η άνοδος του αεροσκάφους) ή ειδικά μέτρα επί του εδάφους (π.χ. χρήση ειδικών ταξί ή διαδρόμων). Η ΕΕ συνεισφέρει μέσω της

² Η ΚΤΠ Clean Sky θα είναι ένα από τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα που έγιναν ποτέ, με προϋπολογισμό που εκτιμάται σε 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ, ισόρροπα καταμερισμένη μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του κλάδου, για την περίοδο 2008 - 2013.

νομοθεσίας περί ενιαίου ουρανού, η οποία αποσκοπεί στον καθορισμό στόχων επιδόσεων για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον τομέα του περιβάλλοντος, καθώς και μέσω των συναφών ερευνητικών προγραμμάτων SESAR και Clean Sky.

8. Όπως φαίνεται στο Σχήμα 1, τα μέτρα που εφαρμόζονται κυρίως σε ευρωπαϊκούς αερολιμένες είναι διαδικασίες μετριασμού του θορύβου. Ωστόσο, πέραν τούτου, επιβάλλονται συχνά λειτουργικοί περιορισμοί. Οι ακόλουθοι περιορισμοί έχουν θεσπιστεί στους 224 αερολιμένες της ΕΕ που αξιολογούνται³ στο πλαίσιο της εν λόγω έκθεσης: 116 απαγορεύσεις κυκλοφορίας⁴, 52 όρια θορύβου, 51 περιορισμοί που στοχεύουν σε αεροσκάφη με βάση τα πρότυπα θορύβου του «κεφαλαίου 3», 38 ποσοστώσεις θορύβου και 7 προϋπολογισμοί για το θέμα του θορύβου.

Σχήμα 1: Επισκόπηση των ισχυόντων ευρωπαϊκών (εντός και εκτός της ΕΕ) περιορισμών σχετικά με θορύβους στους αερολιμένες



Πηγή: Βάση δεδομένων της Boeing:

APU: ρυθμιζόμενη χρήση της βοηθητικής μονάδας ισχύος (για την εκκίνηση κινητήρων)

NAP: σχέδιο δράσης για τον θόρυβο

Stg3-Ch3: σταδιακή εξάλειψη των πιο θορυβωδών αεροσκαφών που πληρούν μόνο τα παλαιά πρότυπα θορύβου του ΔΟΠΑ, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 3 του σχετικού παραρτήματος του ΔΟΠΑ.

- **Ευρωπαϊκές διατάξεις για τους λειτουργικούς περιορισμούς στη διαχείριση του θορύβου**

³ Η βάση δεδομένων της Boeing «Αερολιμένες με περιορισμούς του θορύβου» είναι διαθέσιμη στο κοινό στη διεύθυνση: Παρά το γεγονός ότι μόνο 69 αερολιμένες καλύπτονται σήμερα από την οδηγία, θα επιπτώουν περισσότεροι αερολιμένες στο πεδίο εφαρμογής της, με την αύξηση της κυκλοφορίας που προβλέπεται για το μέλλον. Συνεπώς, παρέχεται μια επισκόπηση του συνόλου των 224 αερολιμένων.

⁴ Η απαγόρευση της κυκλοφορίας περιορίζει τη λειτουργία κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου (συναφείς με το θόρυβο περιορισμοί της κίνησης).

9. Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην ενίσχυση της βασικής λογικής της εξισορροπημένης προσέγγισης του ΔΟΠΑ με τη δημιουργία ισχυρότερου συνδέσμου μεταξύ των πυλώνων του και με την αποσαφήνιση των διαφόρων σταδίων της διαδικασίας λήψης αποφάσεων κατά την εξέταση των λειτουργικών περιορισμών.
 10. Η συνεπής εφαρμογή της προσέγγισης θα πρέπει να προσδιορίζει τις πιο αποδοτικές από πλευράς κόστους λύσεις, ειδικά προσαρμοσμένες στην ειδική κατάσταση του αερολιμένα. Η μέθοδος αξιολόγησης θα λαμβάνει επίσης δεόντως υπόψη τις επιπτώσεις σε επίπεδο δικτύου των μέτρων μετριασμού του θορύβου.
 11. Οι ισχύοντες κανόνες καλύπτουν περίπου 70 ευρωπαϊκούς αερολιμένες με περισσότερες από 50.000 διακινήσεις υποχητητικών αεριωθούμενων πολιτικών αεροσκαφών ανά ημερολογιακό έτος.
- **Συνοχή με την πολιτική αερομεταφορών και άλλους στόχους της Ένωσης**
12. Η παρούσα πρωτοβουλία συνάδει με άλλα τμήματα της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας και με ευρύτερες περιβαλλοντικές πολιτικές.
 13. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία αερομεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί με βιώσιμο τρόπο, όπου οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές εξισορροπούνται κατάλληλα. Τα μέτρα περιορισμού του θορύβου μπορεί να επηρεάζουν σημαντικά τη χωρητικότητα του δικτύου της αεροπορίας στο έδαφος και στον αέρα. Οι προτάσεις θα διασφαλίσουν μεγαλύτερη συνοχή μεταξύ των σχετικών με το θόρυβο δράσεων, της χωρητικότητας των αερολιμένων και των απαιτήσεων απόδοσης πτήσης στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, καθώς και την εφαρμογή της ρύθμισης των επιδόσεων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Οι προτάσεις ακολουθούν τη λογική της προσέγγισης «από θύρα σε θύρα».
 14. Η πρόταση θα συμβάλει στην επίτευξη των «εθνικών σχεδίων δράσης» για τον θόρυβο της εναέριας κυκλοφορίας, τα οποία τα κράτη μέλη υποχρεούνται να θεσπίζουν με βάση την οδηγία 2002/49/ΕΚ.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι στοχευόμενοι τομείς και γενικά χαρακτηριστικά των αποκρινόμενων

15. Οι ενδιαφερόμενοι που επηρεάζονται πιο πολύ όσον αφορά τον θόρυβο και τις αεροπορικές μεταφορές είναι οι πολίτες που κατοικούν γύρω από τους αερολιμένες οι οποίοι εκπροσωπούνται από ομάδες της τοπικής κοινότητας, οι αερολιμένες, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών (ο τομέας εμπορευματικών αερομεταφορών είναι μια εξειδικευμένη αγορά), οι κατασκευαστές αεροσκαφών, οι τοπικές αρχές (συμπεριλαμβανομένων των αρχών σχεδιασμού οι οποίες εκπροσωπούν επίσης το ευρύτερο οικονομικό συμφέρον) και ανεξάρτητα συμβούλια για τον θόρυβο. Με τους εν λόγω ενδιαφερόμενους πραγματοποιήθηκαν εντατικές διαβουλεύσεις:

- το 2007, ο εξωτερικός σύμβουλος συνέλλεξε απαντήσεις από ερωτηματολόγια και διεξήγαγε συνεντεύξεις με ένα φάσμα ενδιαφερόμενων σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/30/EK.
- το 2008, η Επιτροπή οργάνωσε ανοικτή διαδικασία διαβουλεύσεων για την πορεία που πρέπει να ακολουθηθεί για την τροποποίηση της οδηγίας.
- το 2010, όλοι οι ενδιαφερόμενοι που είχαν προηγουμένως συμβάλει στη διαδικασία διαβούλευσης ενημερώθηκαν και το φάσμα των ενδιαφερομένων διευρύνθηκε.

Σύνοψη απαντήσεων

16. Τα κράτη μέλη τόνισαν την ανάγκη διατήρησης της ευελιξίας στην αξιολόγηση των προβλημάτων θορύβου και την ανάγκη να προβλεφθούν μεταβατικές ρυθμίσεις, έτσι ώστε να αποφεύγεται η αλληλοεπικάλυψη των προσπαθειών (π.χ. η επαναχρησιμοποίηση περιβαλλοντικών εκτιμήσεων) και να συντονίσουν τη σχέση μεταξύ των δύο οδηγιών 2002/30/EK και 2002/49/EK, έτσι ώστε η ίδια αξιολόγηση να μπορεί να καλύπτει και τις δύο· και την ανάγκη να ληφθεί υπόψη το διεθνές πλαίσιο σε σχέση με τη χρήση μεθόδων και μέτρων.
17. Οι εκπρόσωποι των ομάδων της τοπικής κοινότητας, κυρίως η ομοσπονδία περιβάλλοντος και αεροπορίας (AEF) που αντιπροσωπεύει ομάδες δράσης για τον περιβάλλον και τον θόρυβο από τη Βρετανία, τη Γαλλία και τη Γερμανία, τόνισαν την ανάγκη κατάλληλης ρύθμισης (δηλαδή, όχι μόνο με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές) με βάση ένα κατώτατο όριο προστασίας από το θόρυβο· τον βασικό ρόλο των λειτουργικών περιορισμών για τη βελτίωση της κατάστασης των ηχητικών οχλήσεων και των κινήτρων για την αντικατάσταση των πιο θορυβωδών αεροσκαφών· και για επέκταση του ορισμού των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών ώστε να έχουν πραγματικό αντίκτυπο.
18. Οι φορείς εκμετάλλευσης⁵, κυρίως η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών, η οποία αντιπροσωπεύει τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες, και η Ευρωπαϊκή Ένωση Ταχυμεταφορέων υποστήριξαν ότι οι αρχές της εξισορροπημένης προσέγγισης του ΔΟΠΑ πρέπει να εφαρμόζονται σωστά (για κάθε αερολιμένα)· ότι οι λειτουργικοί περιορισμοί θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον περιορισμό των προβλημάτων θορύβου και ως τελευταία λύση· ότι η μέθοδος θα πρέπει να παρέχει τα αποδοτικά από πλευράς κόστους μέτρα και ότι ο σχεδιασμός της χρήσης γης θα ενταχθεί σε αποφάσεις σχετικά με λειτουργικούς περιορισμούς. Οι φορείς εκμετάλλευσης ζήτησαν επίσης μια περαιτέρω αποσαφήνιση της οδηγίας, και επανέλαβαν την ανάγκη να εξεταστεί το ενδεχόμενο τροποποίησης του ορισμού των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών, με βάση τους διεθνείς κανόνες για την αποφυγή στρέβλωσης της αγοράς. Αν κρινόταν απαραίτητη η κανονιστική δράση, θα ήταν προτιμότερος ένας κανονισμός παρά μια οδηγία από τους φορείς εκμετάλλευσης.

⁵ Αν και πρόκειται για δήλωση της ΑΕΑ, η θέση της πρέπει να εκπροσωπεί όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, δηλαδή την ERA (περιφερειακή), την IACA (αναψυχής) και την ELFAA (χαμηλού κόστους), καθώς επηρεάζονται κατά παρόμοιους τρόπους. Μόνο η IACA μπορεί να διαθέτει σχετικά περισσότερες νυχτερινές πτήσεις.

19. Οι αερολιμένες⁶, εκπροσωπούμενοι από το διεθνές συμβούλιο αερολιμένων (ACI), τόνισαν ότι το πλήρες φάσμα των μέτρων της εξισορροπημένης προσέγγισης θα πρέπει να αξιοποιηθεί και ότι υπάρχουν περιθώρια να διευρυνθεί ο ορισμός των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών.
20. Το ανεξάρτητο γαλλικό συμβούλιο για τον θόρυβο (ACNUSA)⁷ υποστήριξε την επέκταση του ορισμού των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών, τη χρήση παραμέτρων που απεικονίζουν τα πραγματικά συναισθήματα του θιγόμενου πληθυσμού, βελτιωμένη τυποποίηση του θορύβου των αερολιμένων και μια πιο συστηματική χρήση λειτουργικών διαδικασιών χωρίς ηχητικές οχλήσεις, όπως «προσεγγίσεις συνεχούς καθόδου».
21. Η αεροναυπηγική βιομηχανία συμμετέχει ιδιαίτερα στην ανάπτυξη νέων προτύπων θορύβου στο πλαίσιο των τεχνικών ομάδων εργασίας του ΔΟΠΑ και εστιάζει στην ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των ενδεχομένως αντιφατικών στόχων, όπως ο θόρυβος και η μείωση του CO₂, και στη μακροπρόθεσμη προοπτική της κλασικής ανάπτυξης, σύμφωνα με την οποία ο καθορισμός προτύπων πρέπει να συμβαδίζει με την τεχνολογική σκοπιμότητα, και την αξία του στόλου πάνω από τη διάρκεια ζωής των αεροσκαφών και θα πρέπει να είναι ουδέτερη από άποψη ανταγωνισμού.
22. Τέλος, οι τοπικές αρχές της ένωσης περιοχών με αερολιμένες (Airports Regions Conference), οι οποίες είναι κυρίως υπεύθυνες για τη χρήση της γης, υπογράμμισαν την προσέγγισή τους από τη σκοπιά της περιβάλλουσας χωρητικότητας μιας περιοχής, η οποία περιλαμβάνει το σχεδιασμό της χρήσης γης, τη χρήση των κατάλληλων δεικτών, μια διαδικασία διαμεσολάβησης, και την ανάγκη για καλύτερη ενσωμάτωση των απαιτήσεων της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο με την οδηγία για τον θόρυβο των αερολιμένων (2002/30/EK).
23. Συνολικά, οι προτάσεις προσεγγίζουν κατά γενικό κανόνα τις απόψεις που εκφράστηκαν στο γύρο των διαβουλεύσεων. Οι επίσημες προτάσεις θα τονίσουν την αλληλεξάρτηση των διαφόρων μέτρων μετριασμού του θορύβου, σύμφωνα με την οποία οι περιορισμοί λειτουργίας λόγω θορύβου δεν πρέπει να λαμβάνονται κατ' αρχάς υπόψη, αλλά, εάν κριθεί απαραίτητο, θα πρέπει να θεωρούνται ως ένας σημαντικός και συμπληρωματικός παράγων συνεισφοράς σε έναν ευρύτερο συνδυασμό οικονομικά αποδοτικών μέτρων. Ο ορισμός των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών καθίσταται, επίσης, αυστηρότερος, έτσι ώστε οι αρμόδιες αρχές να έχουν και πάλι στη διάθεσή τους ένα μέσο περιορισμού του θορύβου.

- **Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης**

Επιστημονικά πεδία / πεδία εμπειρογνωμοσύνης

24. Μια γενική μελέτη καταγραφής της κατάστασης έχει διεξαχθεί με σκοπό τόσο την ποσοτική όσο και ποιοτική ανάλυση των επιπτώσεων της παρούσας αναθεώρησης.

⁶ Το Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων ACI έχει μια ειδική ομάδα εργασίας για το θέμα.

⁷ ACNUSA (μαζί με την αδελφή οργάνωση της Βαλλονίας) είναι το μοναδικό φόρουμ για την αντιμετώπιση, με συμβουλευτικό ρόλο, των ηχητικών οχλήσεων ανεξάρτητα από τις αρχές και τους αερολιμένες.

Επιπλέον, ο Eurocontrol παρέχει πιο πρόσφατες και λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των πτήσεων που εκτελούνται από «οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη».

Χρησιμοποιηθείσα μεθοδολογία

25. Ο σύμβουλος διεξήγαγε έντονες διαβουλεύσεις, κυρίως με τη μορφή συνεντεύξεων με διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς, καθώς και έρευνα τεκμηρίωσης. Επιπλέον, ο Eurocontrol παρείχε επικαιροποιημένες πληροφορίες από τις σχετικές αποθήκες δεδομένων.

Σύνοψη των συμβουλών που ελήφθησαν και χρησιμοποιήθηκαν

26. Τα κύρια συμπεράσματα ήταν ότι ενώ έχει αναγνωριστεί η αξία της οδηγίας για την επίλυση μιας διεθνούς διαφοράς⁸ και τη θέσπιση αρμοδιότητας της ΕΕ σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς, η οδηγία δεν είχε τα προσδοκώμενα αποτελέσματα από την άποψη της αποτελεσματικότητας στην εναρμόνιση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Υπήρχε η ανάγκη επικαιροποίησης της οδηγίας για να ληφθεί υπόψη η εξελισσόμενη σύνθεση του στόλου, να ενισχυθεί η σύνδεση μεταξύ των διαφόρων στοιχείων της εξισορροπημένης προσέγγισης και να θεσπιστούν νέες νομικές πράξεις για τη διαχείριση του θορύβου, όπως η οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο (2002/49/ΕΚ), η ανάπτυξη νέων προτύπων θορύβου ή η ρύθμιση των επιδόσεων του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Χρησιμοποιηθέντα μέσα για τη δημοσιοποίηση των γνωμοδοτήσεων των εμπειρογνομόνων

27. Η πλήρης έκθεση της μελέτης έχει δημοσιευτεί στον ιστότοπο της ΓΔ MOVE.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Συνοπτική παρουσίαση της προτεινόμενης ενέργειας

28. Η πρόταση θεσπίζει έναν νέο κανονισμό για την αντικατάσταση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ. Ο κανονισμός αυτός διευκρινίζει και συμπληρώνει τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας.
1. Καθορισμός των στόχων για να υπογραμμιστεί η σύνδεση με άλλα στοιχεία της εξισορροπημένης προσέγγισης και άλλων μέσων για τη διαχείριση του θορύβου από την εναέρια κυκλοφορία.
 2. Ορισμός της κατανομής των αρμοδιοτήτων.
 3. Απαρίθμηση των γενικών απαιτήσεων για τη διαχείριση του θορύβου.
 4. Παροχή περισσότερων λεπτομερειών σχετικά με τη διαδικασία αξιολόγησης του θορύβου.
 5. Καθορισμός των ενδιαφερομένων που θα λάβουν μέρος στις διαβουλεύσεις.

⁸ Τα ευρωπαϊκά κράτη απειλήθηκαν με επίσημη διαδικασία καταγγελίας στον ΔΟΠΑ

6. Εναρμόνιση των στοιχείων και των μεθόδων.
7. Προσδιορισμός των απαιτήσεων κοινοποίησης και θέσπισης.
8. Δυνατότητα της επιτροπολογίας να προσαρμόζει τις αναφορές στα πρότυπα θορύβου σε νέες τεχνολογικές εξελίξεις.
9. Παροχή στήριξης στις αρμόδιες αρχές.

- **Νομική βάση**

Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- **Αρχή της επικουρικότητας**

29. Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στο μέτρο που η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης. Οι στόχοι της πρότασης δεν μπορούν να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό επίπεδο από τα κράτη μέλη.
30. Με την ανάληψη δράσης από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα επιτευχθούν πληρέστερα οι στόχοι της πρότασης για τους ακόλουθους λόγους:

31. Μια εναρμονισμένη προσέγγιση των λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με το θόρυβο ως μέρος της διαδικασίας διαχείρισης του θορύβου στους ευρωπαϊκούς αερολιμένες συμβάλλει στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των αερομεταφορών και δημιουργεί ένα πιο προβλέψιμο λειτουργικό περιβάλλον για τους αερομεταφορείς και τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων. Επιπλέον, η εναρμονισμένη μέθοδος αξιολόγησης θα πρέπει να μειώσει τον κίνδυνο αμφισβήτησης της αμεροληψίας του ανταγωνισμού μεταξύ αερολιμένων ή μεταξύ εταιρειών αερογραμμών και τον κίνδυνο εφαρμογής κακών πρακτικών, που μπορεί να επηρεάζουν όχι μόνο την ικανότητα του συγκεκριμένου αερολιμένα, αλλά την απόδοση του συνόλου του δικτύου εναέριας κυκλοφορίας.

32. Μια τέτοια προσέγγιση προσφέρει πιο οικονομικά αποδοτικές λύσεις σε περιβαλλοντικά προβλήματα γύρω από τους αερολιμένες και αποφεύγει ένα πολύπλοκο σύνολο από διαφορετικές απαιτήσεις εκπομπών θορύβου για φορείς εκμετάλλευσης, εξ ορισμού, ενός διεθνούς δικτύου.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

33. Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας. Μολονότι ένας κανονισμός εναρμονίζει αυστηρά τη μέθοδο που θα ακολουθήσει, επιτρέπει στα κράτη μέλη να λάβουν υπόψη τις συγκεκριμένες καταστάσεις των αερολιμένων με στόχο την ανάπτυξη των κατάλληλων λύσεων για τα προβλήματα θορύβου σε κάθε αερολιμένα. Οι προτάσεις δεν προδικάζουν τους επιθυμητούς περιβαλλοντικούς στόχους ή τα συγκεκριμένα μέτρα που λαμβάνονται.

- **Επιλογή νομικού μέσου**

34. Προτεινόμενο μέσο: κανονισμός.

35. Νομική πράξη άλλου είδους δεν θα ήταν κατάλληλη για τους ακόλουθους λόγους.
- Το αντικείμενο του κανονισμού είναι μια μέθοδος αξιολόγησης του θορύβου. Μόνο ένας κανονισμός εγγυάται την πλήρη εναρμόνιση της μεθόδου αυτής.
 - Η προτεινόμενη μέθοδος αξιολόγησης είναι επαρκώς ευέλικτη για την αντιμετώπιση κάθε ειδικής κατάστασης αερολιμένα και δεν προδικάζει το επιθυμητό επίπεδο προστασίας το οποίο τα κράτη μέλη επιθυμούν να διασφαλίσουν για τους πολίτες τους, ή τη συγκεκριμένη επιλογή οικονομικώς αποδοτικών μέτρων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

36. Η πρόταση δεν έχει πρόσθετες επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ. Οι δαπάνες που συνδέονται με το δικαίωμα ελέγχου δεν συνεπάγονται πρόσθετα έξοδα σε σύγκριση των τρέχοντα δημοσιονομικό φόρτο για την παρακολούθηση εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένης της αποζημίωσης για τις συνεδριάσεις των επιτροπών. Οι βάσεις δεδομένων σχετικά με τις πληροφορίες πιστοποίησης θορύβου υπάρχουν ήδη. Η πρόταση θεσπίζει μια πιο επίσημη αναφορά για τη διασφάλιση της ποιότητας των δεδομένων και την εγγυημένη πρόσβαση των ενδιαφερόμενων μερών. Τέλος, η παρούσα πρόταση αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του έργου σχετικά με τη διαχείριση του θορύβου -μαζί με τους συνδεδεμένους προϋπολογισμούς- η οποία έχει ήδη ενσωματωθεί σε άλλους τομείς, όπως στην ανάπτυξη της αυστηρότητας του επίπεδου θορύβου του ΔΟΠΑ, του ενιαίου ουρανού και του SESAR.

5. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**
37. Η προτεινόμενη πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και πρέπει, επομένως, να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την καθιέρωση των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους αερολιμένες της Ένωσης στο πλαίσιο μιας εξισορροπημένης προσέγγισης και την κατάργηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Συμβουλίου

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία⁴,

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 Ένωσης 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. Ένας μεγάλος αριθμός πολιτών της ΕΕ εκτίθεται σε υψηλά επίπεδα θορύβου που μπορεί να οδηγήσουν σε αρνητικές επιπτώσεις για την υγεία.
- (3) Μετά την απομάκρυνση των πλέον θορυβωδών αεροσκαφών, δυνάμει της οδηγίας 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002 για την καθιέρωση των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες⁵ και την οδηγία 2006/93/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

¹ EE C, , σ. .

² EE C, , σ. .

³ EE C, , σ. .

⁴ EE C, , σ. .

⁵ EE L85 της 28.3.2002, σ.40.

Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, για τη ρύθμιση της λειτουργίας των αεροσκαφών που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος 1, μέρος II, κεφάλαιο 3, δεύτερη έκδοση (1988)⁶, απαιτείται η επικαιροποίηση των νέων μέτρων προκειμένου οι αρχές να είναι σε θέση να λύσουν το ζήτημα των πιο θορυβωδών αεροσκαφών για τη βελτίωση των συνθηκών στον περίγυρο των αερολιμένων της Ένωσης στο διεθνές πλαίσιο της εξισορροπημένης προσέγγισης όσον αφορά τη διαχείριση του θορύβου.

- (4) Το ψήφισμα A33/7 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) εισάγει την έννοια της «εξισορροπημένης προσέγγισης» για τη διαχείριση του θορύβου και καθιερώνει μια συνεκτική μέθοδο για την αντιμετώπιση του θορύβου των αεροσκαφών. Η «εξισορροπημένη προσέγγιση» του ΔΟΠΑ θα πρέπει να παραμείνει η βάση της ρύθμισης του θορύβου για τις αερομεταφορές, ως μια παγκόσμια βιομηχανία. Η εξισορροπημένη προσέγγιση δεν προδικάζει και αναγνωρίζει την αξία των σχετικών νομικών υποχρεώσεων των ισχυουσών συμφωνιών, νομοθεσιών και πολιτικών. Η ενσωμάτωση των διεθνών κανόνων της εξισορροπημένης προσέγγισης στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να μειώσει σημαντικά τον κίνδυνο διεθνών διενέξεων σε περίπτωση που αερομεταφορείς τρίτων χωρών ενδέχεται να επηρεάζονται από τους λειτουργικούς περιορισμούς σχετικά με τον προκαλούμενο θόρυβο.
- (5) Η έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς του θορύβου στους αερολιμένες της ΕΕ⁷ τόνισε την ανάγκη να διευκρινιστεί στο κείμενο της οδηγίας η κατανομή των αρμοδιοτήτων και οι ακριβείς υποχρεώσεις και δικαιώματα των ενδιαφερομένων μερών κατά τη διαδικασία αξιολόγησης του θορύβου, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται οικονομικώς αποδοτικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων μετριασμού του θορύβου.
- (6) Η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών από τα κράτη μέλη σε αερολιμένες της ΕΕ κατά περίπτωση, με παράλληλο περιορισμό του δυναμικού, μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση των συνθηκών του περιγυρο των αερολιμένων από άποψη θορύβου. Ωστόσο, υπάρχει το ενδεχόμενο νόθευσης του ανταγωνισμού, ή παρακώλυσης της συνολικής απόδοσης του δικτύου αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης, μέσω της μη αποδοτικής χρήσης του υφιστάμενου δυναμικού. Εφόσον οι στόχοι δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν επομένως να επιτευχθούν αποτελεσματικότερα από την Ένωση μέσω εναρμονισμένων κανόνων για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών ως μέρος της διαδικασίας διαχείρισης του θορύβου, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών. Μια τέτοια εναρμονισμένη μέθοδος δεν επιβάλλει τους στόχους της ποιότητας του θορύβου, οι οποίοι εξακολουθούν να απορρέουν από την οδηγία 2002/49/ΕΚ ή από άλλους ευρωπαϊκούς, εθνικούς ή τοπικούς κανόνες και δεν προδικάζει την επιλογή συγκεκριμένων μέτρων.

⁶ ΕΕ L 374 της 27.12.2006, σ. 1.

⁷ COM(2008)66.

- (7) Μολονότι η αξιολόγηση του θορύβου θα πρέπει να γίνεται σε τακτικά διαστήματα, τέτοιου είδους αξιολογήσεις θα πρέπει να καταλήγουν στη λήψη πρόσθετων μέτρων μετριασμού του θορύβου μόνο σε περίπτωση που ο τρέχων συνδυασμός των μέτρων για τη μείωση του θορύβου δεν επιτυγχάνει τους στόχους για μετριασμό του θορύβου.
- (8) Ενώ μια ανάλυση κόστους-οφέλους παρέχει ενδείξεις των συνολικών αποτελεσμάτων στην οικονομική ευημερία με τη σύγκριση του συνόλου των εξόδων και των οφελών, μια αξιολόγηση της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας εστιάζει στην επίτευξη ενός συγκεκριμένου στόχου με τον πιο οικονομικά αποδοτικό τρόπο με τη σύγκριση μόνο των εξόδων.
- (9) Η αναστολή των μέτρων μετριασμού του θορύβου είναι σημαντική για την αποφυγή ανεπιθύμητων συνεπειών για την ασφάλεια των πτήσεων, τη χωρητικότητα των αερολιμένων και τον ανταγωνισμό. Ενώ η διαδικασία προσφυγής κατά των λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο μπορεί να αφορά στόχους για το μετριασμό των θορύβων, μεθόδους αξιολόγησης και την επιλογή οικονομικά αποδοτικών μέτρων, η προσφυγή δεν μπορεί να αναστείλει την εφαρμογή τους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει πολύ πριν από την εφαρμογή των μέτρων να είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει το δικαίωμα ελέγχου και να αναστείλει τα μέτρα που θεωρείται ότι παράγουν ανεπιθύμητες ή μη αναστρέψιμες συνέπειες. Σημειώνεται ότι η αναστολή θα πρέπει να ορίζεται για περιορισμένο χρονικό διάστημα.
- (10) Η αξιολόγηση του θορύβου θα πρέπει να βασίζεται σε υφιστάμενες πληροφορίες και να διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες αυτές είναι αξιόπιστες και προσβάσιμες στις αρμόδιες αρχές και τους ενδιαφερομένους. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να θεσπίσουν τα απαραίτητα μέσα παρακολούθησης και επιβολής.
- (11) Είναι γεγονός ότι τα κράτη μέλη έχουν αποφασίσει σχετικά με λειτουργικούς περιορισμούς σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, με βάση αναγνωρισμένες σε εθνικό επίπεδο μεθόδους κατά του θορύβου, οι οποίες δεν δύναται (ακόμη) να συνάδουν πλήρως με τη μέθοδο που περιγράφεται στην επίσημη έκθεση της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) έγγραφο 29 «Πρότυπη μέθοδος υπολογισμού των περιγραμμάτων των θορύβων γύρω από πολιτικούς αερολιμένες» ούτε να χρησιμοποιούν τις διεθνώς αναγνωρισμένες πληροφορίες για τις επιδόσεις εκπομπής θορύβου των αεροσκαφών. Ωστόσο, η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα ενός λειτουργικού περιορισμού, σε συνδυασμό με την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα του σχετικού σχεδίου δράσης του οποίου αποτελεί μέρος ο περιορισμός, θα πρέπει να αξιολογείται σύμφωνα με τις μεθόδους που προβλέπονται στο έγγραφο 29 της ECAC και την εξισορροπημένη προσέγγιση του ΔΟΠΑ. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσαρμόσουν τις αξιολογήσεις των λειτουργικών περιορισμών στην εθνική νομοθεσία για την πλήρη συμμόρφωση με το έγγραφο 29 της ECAC.
- (12) Η συγκέντρωση των συναφών με τον θόρυβο πληροφοριών θα μείωνε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και αερολιμένων. Τέτοιου είδους πληροφορίες παρέχονται επί του παρόντος και διαχειρίζονται σε επίπεδο κάθε επιμέρους αερολιμένα. Τα δεδομένα αυτά πρέπει να τεθούν στη διάθεσή τους για επιχειρησιακούς σκοπούς. Είναι σημαντικό να χρησιμοποιούν την τράπεζα δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός) σχετικά με την πιστοποίηση των επιδόσεων θορύβου ως μέσο επικύρωσης με τα

δεδομένα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας πλοήγησης (Eurocontrol) σε μεμονωμένες πτήσεις. Τα δεδομένα αυτά ζητούνται ήδη συστηματικά για σκοπούς κεντρικής διαχείρισης της ροής, αλλά πρέπει να καθοριστούν για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και για τη ρύθμιση των επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Η καλή πρόσβαση σε επικυρωμένα δεδομένα τυποποίησης θα πρέπει να βελτιώσει την ποιότητα της χαρτογράφησης των περιγραμμάτων των θορύβων των επιμέρους αερολιμένων και της στρατηγικής χαρτογράφησης για τη στήριξη των πολιτικών αποφάσεων.

- (13) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η συνεχής τεχνολογική πρόοδος στις τεχνολογίες κινητήρων και αεροσκαφών και οι μέθοδοι που εφαρμόζονται για τη χαρτογράφηση των περιγραμμάτων των θορύβων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τακτική ενημέρωση των προτύπων θορύβου για τα αεροσκάφη που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό και της αναφοράς των συνδεδεμένων μεθόδων πιστοποίησης: την τροποποίηση των ορισμών των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών και των αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας αναλόγως, και την επικαιροποίηση της αναφοράς στη μέθοδο με τον υπολογισμό των περιγραμμάτων των θορύβων. Έχει ιδιαίτερη σημασία η Επιτροπή να προβαίνει σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, συμπεριλαμβανομένων των διαβουλεύσεων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή οφείλει να διασφαλίζει, κατά την προετοιμασία και σύνταξη των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, την ταυτόχρονη, έγκαιρη και απαραίτητη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (14) Προκειμένου να διασφαλισθούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή⁸.
- (15) Η συμβουλευτική διαδικασία θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την έκδοση εκτελεστικών αποφάσεων ανάλογα με το κατά πόσον τα κράτη μέλη που σχεδιάζουν να εισάγουν λειτουργικούς περιορισμούς μπορούν να προβούν στη θέσπισή τους σε περίπτωση που η Επιτροπή έχει αναστείλει τους λειτουργικούς περιορισμούς, δεδομένου ότι το πεδίο εφαρμογής των αποφάσεων αυτών είναι περιορισμένο.
- (16) Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για τη συνεπή εφαρμογή της μεθόδου αξιολόγησης του θορύβου στο πλαίσιο της αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ, ο παρών κανονισμός ορίζει κοινούς κανόνες στον τομέα των λειτουργικών περιορισμών του θορύβου. Ως εκ τούτου η οδηγία 2002/30/ΕΚ πρέπει να καταργηθεί.

⁸ ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο, στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο με συνέπεια σε κάθε αερολιμένα, έτσι ώστε να συμβάλει στη μείωση των οχλήσεων που προκαλούνται από τους θορύβους και να περιορίσει ή να μειώσει τον αριθμό των ατόμων που πλήττονται σημαντικά από τις επιβλαβείς συνέπειες του θορύβου των αεροσκαφών, σύμφωνα με την εξισορροπημένη προσέγγιση.
2. Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού είναι:
 - α) να διευκολύνει την επίτευξη συγκεκριμένων περιβαλλοντικών στόχων για τον μετριασμό του θορύβου, όπως θεσπίζονται σε διατάξεις της Ένωσης και σε εθνικές και τοπικές διατάξεις, και να αξιολογεί την αλληλεξάρτησή τους με άλλους περιβαλλοντικούς στόχους, στο επίπεδο των μεμονωμένων αερολιμένων·
 - β) να επιτρέψει την επιλογή των πιο οικονομικά αποδοτικών μέτρων για τη μείωση των θορύβων, σύμφωνα με την εξισορροπημένη προσέγγιση ώστε να επιτευχθεί η αειφόρος ανάπτυξη του δυναμικού του δικτύου διαχείρισης αερολιμένων και εναέριας κυκλοφορίας του με βάση την προσέγγιση «από θύρα σε θύρα».
3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στην πολιτική αεροπορία.

Δεν ισχύει για αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές ή ανάλογες υπηρεσίες.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- (1) «Αερολιμένας»: αερολιμένας ο οποίος εμφανίζει περισσότερες από 50.000 διακινήσεις πολιτικών αεροπλάνων ανά ημερολογιακό έτος (όπου διακίνηση είναι μία απογείωση ή μία προσγείωση), λαμβανομένου υπόψη του μέσου όρου των διακινήσεων των τριών τελευταίων ημερολογιακών ετών πριν από την αξιολόγηση του θορύβου·
- (2) «Εξισορροπημένη προσέγγιση»: η μέθοδος, στο πλαίσιο της οποίας το φάσμα των διαθέσιμων μέτρων, κυρίως η μείωση του θορύβου των αεροσκαφών στην πηγή, ο σχεδιασμός και η διαχείριση της χρήσης γης, οι επιχειρησιακές διαδικασίες για τη μείωση των θορύβων και οι λειτουργικοί περιορισμοί, εξετάζεται με συνεπή τρόπο με σκοπό την αντιμετώπιση του προβλήματος του

θορύβου με τον πιο οικονομικά αποδεκτό τρόπο σε επίπεδο κάθε μεμονωμένου αερολιμένα.

- (3) «Αεροσκάφος»: το αεροσκάφος σταθερών πτερύγων του οποίου η μέγιστη μάζα είναι κατά την απογείωση 34.000 kg και άνω ή του οποίου η πιστοποιημένη μέγιστη εσωτερική χωρητικότητα, για τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, περιλαμβάνει περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός από τις θέσεις που προορίζονται αποκλειστικά για το πλήρωμα·
- (4) «Οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη»: τα πολιτικά αεροσκάφη τα οποία πληρούν τις οριακές τιμές πιστοποίησης οι οποίες καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 10 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 (δηλαδή 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 II κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου.
- (5) «Συναφή με το θόρυβο μέτρα»: κάθε μέτρο που επηρεάζει τις συνθήκες θορύβων γύρω από τους αερολιμένες, για τις οποίες ισχύουν οι αρχές της εξισορροπημένης προσέγγισης του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων άλλων μη λειτουργικών μέτρων που μπορούν να πλήξουν τα άτομα που εκτίθενται στον θόρυβο των αεροσκαφών·
- (6) «Λειτουργικοί περιορισμοί»: τα συναφή με το θόρυβο μέτρα με τα οποία περιορίζεται η πρόσβαση ή μειώνεται η βέλτιστη αξιοποίηση της χωρητικότητας του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων λειτουργικών περιορισμών που αποσκοπούν στην απόσυρση από τις δραστηριότητες λειτουργικής εκμετάλλευσης των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων σε συγκεκριμένους αερολιμένες, καθώς και επιμέρους λειτουργικών περιορισμών, οι οποίοι αφορούν τη λειτουργική εκμετάλλευση των πολιτικών αεροσκαφών ανάλογα με την εκάστοτε χρονική περίοδο.

Άρθρο 3

Αρμόδιες αρχές

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τη θέσπιση μέτρων σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς, καθώς και ένα ανεξάρτητο όργανο προσφυγής.
2. Οι αρμόδιες αρχές και το όργανο προσφυγής είναι ανεξάρτητα από οποιονδήποτε οργανισμό που θα μπορούσε να επηρεαστεί από τα συναφή με τον θόρυβο μέτρα.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα ονόματα και τις διευθύνσεις των αρμόδιων αρχών και του οργάνου προσφυγής που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 4

Γενικοί κανόνες για τη διαχείριση του θορύβου των αεροπλάνων

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν μια εξισορροπημένη προσέγγιση σε σχέση με τη διαχείριση του θορύβου των αεροσκαφών. Προς τούτο:
 - α) αξιολογούν την κατάσταση του θορύβου σε έναν μεμονωμένο αερολιμένα·
 - β) καθορίζουν τον περιβαλλοντικό στόχο για μείωση των θορύβων·
 - γ) προσδιορίζουν τα μέτρα που είναι διαθέσιμα για τη μείωση των επιπτώσεων του θορύβου·
 - δ) εκτιμούν την πιθανή σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας των διαθέσιμων μέτρων·
 - ε) επιλέγουν τα μέτρα·
 - στ) διαβουλεύονται με τα ενδιαφερόμενα μέρη με διαφάνεια για τις σχεδιαζόμενες ενέργειες·
 - ζ) αποφασίζουν για τα μέτρα και προβλέπουν επαρκή κοινοποίηση·
 - η) εφαρμόζουν τα μέτρα· και
 - θ) προβλέπουν την επίλυση διαφορών.
2. Κατά τη λήψη συναφών προς τον θόρυβο μέτρων, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τον ακόλουθο συνδυασμό διαθέσιμων μέτρων, με σκοπό τον προσδιορισμό του πιο οικονομικά αποδοτικού συνδυασμού μέτρων:
 - α) την προβλεπόμενη επίδραση της μείωσης του θορύβου των αεροσκαφών στην πηγή·
 - β) σχεδιασμό και διαχείριση της χρήσης γης·
 - γ) επιχειρησιακές διαδικασίες μετριασμού του θορύβου·
 - δ) λειτουργικούς περιορισμούς, όχι ως πρώτη λύση.

Τα διαθέσιμα μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών, εάν κριθεί αναγκαίο.
3. Τα κράτη μέλη μπορούν, στο πλαίσιο της εξισορροπημένης προσέγγισης, να διαφοροποιούν τα μέτρα μετριασμού ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους, τη χρήση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης ή/και το καλυπτόμενο χρονικό διάστημα.
4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι λειτουργικοί περιορισμοί με τη μορφή απόσυρσης των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών από τους αερολιμένες δεν θίγουν τα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία πληρούν, με το αρχικό τους πιστοποιητικό ή το ανανεωμένο, το πρότυπο θορύβου όπως ορίζεται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου.

5. Τα μέτρα ή ο συνδυασμός των μέτρων που λαμβάνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για έναν συγκεκριμένο αερολιμένα δεν μπορεί να είναι πιο περιοριστικά από ό, τι είναι αναγκαίο για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων για τον μετριασμό των θορύβων που ορίζονται για τον εν λόγω αερολιμένα. Οι λειτουργικοί περιορισμοί πρέπει να επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις, ιδίως με βάση την εθνικότητα, την ταυτότητα ή τη δραστηριότητα των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών.
6. Τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό συμβάλλουν στα «εθνικά σχέδια δράσης» σχετικά με τον θόρυβο που εκπέμπεται από την εναέρια κυκλοφορία, όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 της οδηγίας 2002/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹.

Άρθρο 5

Κανόνες αξιολόγησης του θορύβου

1. Οι αρμόδιες αρχές αξιολογούν την κατάσταση του θορύβου στους αερολιμένες της επικράτειάς τους ανά τακτά διαστήματα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2002/49/EK και τους εθνικούς ή τοπικούς κανόνες. Οι αρμόδιες αρχές μπορεί να ζητούν τη στήριξη του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής¹⁰.
2. Οι αρμόδιες αρχές χρησιμοποιούν τη μέθοδο, τους δείκτες και τις πληροφορίες που περιγράφονται στο παράρτημα I για την αξιολόγηση της τρέχουσας και μελλοντικής κατάστασης του θορύβου.
3. Όταν η αξιολόγηση της κατάστασης του θορύβου αποκαλύπτει ότι απαιτούνται νέα μέτρα για την επίτευξη ή τη διατήρηση του επιπέδου των στόχων για τον μετριασμό των θορύβων, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν δεόντως υπόψη τη συμβολή κάθε είδους μέτρου στο πλαίσιο της εξισορροπημένης προσέγγισης, σύμφωνα με το παράρτημα I.
4. Οι αρμόδιες αρχές διασφαλίζουν ότι, στο κατάλληλο επίπεδο, θεσπίζεται ένα φόρουμ για την τεχνική συνεργασία μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, για τις ενέργειες για τις οποίες ευθύνονται οι εν λόγω φορείς και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την αλληλεξάρτηση μεταξύ των μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου και τη μείωση των εκπομπών. Τα μέλη του φόρουμ αυτού για την τεχνική συνεργασία πρέπει να διαβουλεύονται τακτικά με τους κατοίκους της περιοχής ή τους εκπροσώπους τους, και να παρέχουν τεχνικές πληροφορίες και συμβουλές σχετικά με τα μέτρα μείωσης του θορύβου στις αρμόδιες αρχές.
5. Οι αρμόδιες αρχές αξιολογούν τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας των νέων μέτρων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 σύμφωνα με το παράρτημα II. Μια μικρή τεχνική τροποποίηση υφισταμένου μέτρου χωρίς ουσιαστικές επιπτώσεις στο δυναμικό ή τη λειτουργία δεν θεωρείται νέος λειτουργικός περιορισμός.

⁹ ΕΕ L 189 της 18.07.2002, σ. 12.

¹⁰ ΕΕ L 201 της 03.08.2010, σ. 1.

6. Οι αρμόδιες αρχές οργανώνουν τη διαδικασία διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη εγκαίρως και με ουσιαστικό τρόπο, διασφαλίζοντας τον ανοικτό χαρακτήρα και τη διαφάνεια όσον αφορά τα δεδομένα και τη μεθοδολογία υπολογισμού. Τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από τη θέσπιση των νέων μέτρων για να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους. Τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνουν τουλάχιστον:
- (α) εκπροσώπους των κατοίκων που ζουν στην περιοχή γύρω από τους αερολιμένες που επηρεάζονται από το θόρυβο της εναέριας κυκλοφορίας·
 - (β) φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων·
 - (γ) εκπροσώπους των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ενδέχεται να επηρεαστούν από τα συναφή με τον θόρυβο μέτρα·
 - (δ) σχετικούς φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
 - (ε) τον διαχειριστή δικτύου, όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 677/2011 της Επιτροπής¹¹.
7. Οι αρμόδιες αρχές παρακολουθούν και εποπτεύουν την εφαρμογή των μέτρων μετριασμού του θορύβου και αναλαμβάνουν δράση κατά περίπτωση. Διασφαλίζουν ότι οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται ανά τακτά διαστήματα στους κατοίκους των περιοχών γύρω από τους αερολιμένες.

Άρθρο 6

Πληροφορίες για τις επιδόσεις θορύβου

1. Οι αποφάσεις για τους λειτουργικούς περιορισμούς βασίζονται στις επιδόσεις εκπομπής θορύβου του αεροσκάφους όπως καθορίζονται από τη διαδικασία πιστοποίησης που διενεργείται σύμφωνα με τον τόμο 1 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου, πέμπτη έκδοση του Ιουλίου 2008.
2. Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών κοινοποιούν τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τον θόρυβο των αεροσκαφών τους που χρησιμοποιούν αερολιμένες της Ένωσης:
 - (α) τον αριθμό ουράς του αεροσκάφους·
 - (β) το πιστοποιητικό επιδόσεων θορύβου ή τα πιστοποιητικά του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται, μαζί με το σχετικό πραγματικό μέγιστο βάρος απογείωσης·
 - (γ) κάθε τροποποίηση του αεροσκάφους η οποία επηρεάζει την επίδοση των θορύβων του·

¹¹ EE L 185 της 15.07.2011, σ. 1.

- (δ) πληροφορίες για το θόρυβο και την επίδοση του αεροσκάφους για σκοπούς τυποποίησης του θορύβου.

Για κάθε πτήση για την οποία χρησιμοποιείται αερολιμένας της Ένωσης, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών κοινοποιούν το πιστοποιητικό επιδόσεων θορύβου που χρησιμοποιείται και τον αριθμό ουράς.

Τα δεδομένα παρέχονται δωρεάν, κατά το δυνατόν σε ηλεκτρονική μορφή, με χρήση του υποδείγματος που ορίζει η Επιτροπή.

3. Ο Οργανισμός ελέγχει τα δεδομένα θορύβου και απόδοσης των αεροσκαφών για σκοπούς τυποποίησης, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².
4. Τα δεδομένα αποθηκεύονται σε μια κεντρική βάση δεδομένων και τίθενται στη διάθεση των αρμοδίων αρχών, των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων για επιχειρησιακούς σκοπούς.

Άρθρο 7

Κανόνες για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών

1. Πριν από τη θέσπιση λειτουργικού περιορισμού, οι αρμόδιες αρχές γνωστοποιούν εντός προθεσμίας έξι μηνών, που λήγει τουλάχιστον δύο μήνες πριν από τον καθορισμό των παραμέτρων συντονισμού των χρονοθυρίδων, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο ιγ) του κανονισμού ΕΟΚ αριθ. 95/93 του Συμβουλίου¹³ για τον οικείο αερολιμένα για τη συγκεκριμένη περίοδο προγραμματισμού, στα κράτη μέλη, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα μέρη.
2. Μετά την αξιολόγηση που διεξάγεται σύμφωνα με το άρθρο 5, η κοινοποίηση της απόφασης συνοδεύεται από γραπτή έκθεση που εξηγεί τους λόγους θέσπισης των λειτουργικών περιορισμών, τους περιβαλλοντικούς στόχους που καθορίζονται για τον αερολιμένα, τα μέτρα που λήφθηκαν υπόψη για την επίτευξη του στόχου αυτού, και την αξιολόγηση της ενδεχόμενης σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας των διαφόρων μέτρων που λαμβάνονται υπόψη, συμπεριλαμβανομένου, κατά περίπτωση, του αντίκτυπού τους σε διασυνοριακό επίπεδο.
3. Σε περίπτωση που ο λειτουργικός περιορισμός αφορά την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών από έναν αερολιμένα, δεν θα επιτρέπεται καμία νέα υπηρεσία με οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη σε αυτόν τον αερολιμένα έξι μήνες μετά την κοινοποίηση. Οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν σχετικά με το ετήσιο ποσοστό για την αφαίρεση οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών από το στόλο των θιγόμενων φορέων στον εν λόγω αερολιμένα, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την ηλικία του αεροσκάφους και τη σύνθεση του συνολικού στόλου. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 4, το ποσοστό αυτό δεν πρέπει να υπερβαίνει το 20%

¹² EE L 79 της 19.03.2008, σ. 1.

¹³ EE L 14 της 22.01.1993.

του στόλου του φορέα εκμετάλλευσης των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στον συγκεκριμένο αερολιμένα.

4. Κάθε προσφυγή κατά αποφάσεων σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο ασκείται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.

Άρθρο 8

Αναπτυσσόμενες χώρες

1. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να απαλλάσσουν τα οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα σε αναπτυσσόμενες χώρες από τους λειτουργικούς περιορισμούς λόγω θορύβου υπό τον όρο ότι:
 - (α) στα αεροσκάφη αυτά έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό θορύβου σύμφωνα με τα πρότυπα που καθορίζονται στο κεφάλαιο 3, τόμος 1 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου.
 - (β) τα αεροσκάφη αυτά χρησιμοποιούνταν στην Ένωση κατά την πενταετή περίοδο που προηγείται της έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια της οικείας αναπτυσσόμενης χώρας και εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την έδρα τους στη χώρα αυτή.
2. Σε περίπτωση που κράτος μέλος χορηγεί απαλλαγή η οποία προβλέπεται στην παράγραφο 1, ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών και την Επιτροπή για τις εξαιρέσεις που έχει χορηγήσει.

Άρθρο 9

Απαλλαγή για επιμέρους δραστηριότητες εκτάκτου χαρακτήρα

Σε κάθε περίπτωση χωριστά, οι αρμόδιες αρχές μέλη μπορούν να επιτρέψουν επιμέρους δραστηριότητες οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών οι οποίες δεν θα μπορούσαν να εκτελεσθούν βάσει των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, σε αερολιμένες που βρίσκονται στην επικράτειά τους.

Η απαλλαγή αυτή περιορίζεται στα εξής:

- (α) αεροσκάφη των οποίων οι συγκεκριμένες δραστηριότητες είναι τέτοιου χαρακτήρα ώστε να μην είναι εύλογο να απορριφθεί η χορήγηση προσωρινής απαλλαγής·
- (β) αεροσκάφη που εκτελούν μη εμπορικές πτήσεις για λόγους μετασκευής, επισκευής ή συντήρησης.

Άρθρο 10

Δικαίωμα ελέγχου

1. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, και με την επιφύλαξη εκκρεμούς διαδικασίας προσφυγής, δύναται να ασκήσει έλεγχο επί απόφασης σχετικά με έναν λειτουργικό περιορισμό, πριν από την εφαρμογή του. Εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η απόφαση δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ή αντιβαίνει με άλλον τρόπο στο δίκαιο της Ένωσης, μπορεί να αναστείλει την απόφαση.
2. Οι αρμόδιες αρχές παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.
3. Η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα κριτήρια του παραρτήματος II, κατά πόσον η οικεία αρμόδια αρχή μπορεί να προβεί στη θέσπιση του λειτουργικού περιορισμού. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.
4. Σε περίπτωση που η Επιτροπή δεν έχει εκδώσει απόφαση εντός περιόδου έξι μηνών μετά την παραλαβή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, η αρμόδια αρχή μπορεί να εφαρμόσει την προβλεπόμενη απόφαση για τον λειτουργικό περιορισμό.

Άρθρο 11

Πράξεις κατ' εξουσιοδότηση

Ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 12, όσον αφορά:

- (α) τροποποιήσεις των ορισμών του αεροσκάφους του άρθρου 2, σημείο 3 και των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών του άρθρου 2, σημείο 4·
- (β) τροποποιήσεις και ενημερώσεις των προτύπων πιστοποίησης του θορύβου που προβλέπονται στα άρθρα 4 και 8· και της διαδικασίας πιστοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·
- (γ) τροποποιήσεις της μεθόδου και της τεχνικής έκθεσης που προβλέπονται στο παράρτημα I.

Άρθρο 12

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Οι εξουσίες για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθενται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον παρόν άρθρο.
2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

3. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 11 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης θέτει τέρμα στην ανάθεση των εξουσιών που διευκρινίζονται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Η απόφαση δεν θίγει την εγκυρότητα καμίας από τις ήδη ισχύουσες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.
4. Μόλις εκδώσει πράξη κατ' εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Μία κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 11 τίθεται σε ισχύ μόνο εάν δεν έχουν αντισταχθεί σε αυτή ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν προτίθενται να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 13

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 25 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴.

Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Σε περίπτωση που η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να παραληφθεί γραπτώς, η διαδικασία ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα, εφόσον έτσι αποφασίσει, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

Άρθρο 14

Πληροφόρηση και επανεξέταση

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, μετά από σχετικό αίτημα.

¹⁴ ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

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

Η έκθεση συνοδεύεται, εν ανάγκη, από προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 15

Κατάργηση

Από την ημερομηνία της έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού η οδηγία 2002/30/EK καταργείται.

Άρθρο 16

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Αξιολόγηση της κατάστασης από πλευράς θορύβου σε έναν αερολιμένα

Μεθοδολογία:

1. Οι αρμόδιες αρχές θα χρησιμοποιούν μεθόδους αξιολόγησης του θορύβου που έχουν αναπτυχθεί σύμφωνα με την έκθεση της ECAC «Έκθεση για την πρότυπη μέθοδο υπολογισμού των περιγραμμάτων του θορύβου γύρω από τους πολιτικούς αερολιμένες» έγγραφο 29, 3η έκδοση.

Δείκτες:

1. Ο θόρυβος της εναέριας κυκλοφορίας θα περιγράφεται, τουλάχιστον, με βάση τους δείκτες θορύβου L_{den} και L_{night} οι οποίοι ορίζονται και υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 2002/49/ΕΚ.
2. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να χρησιμοποιούν πρόσθετους δείκτες θορύβου επιστημονικά θεμελιωμένους για να αντανakλούν την ενόχληση από το θόρυβο της εναέριας κυκλοφορίας.

Πληροφορίες διαχείρισης του θορύβου:

1. Πρόσφατη απογραφή

- 1.1 Περιγραφή του αερολιμένα, στην οποία περιλαμβάνονται πληροφορίες για το μέγεθός του, την τοποθεσία του, τα περίχωρα, τον όγκο της εναέριας κυκλοφορίας και το συνδυασμό των δρομολογίων.
- 1.2 Περιγραφή των περιβαλλοντικών στόχων βιωσιμότητας για τον αερολιμένα και του εθνικού πλαισίου. Σε αυτήν θα περιλαμβάνεται περιγραφή των στόχων των αεροσκαφών σχετικά με το θόρυβο για τον αερολιμένα.
- 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.
- 1.4 Περιγραφή των υφιστάμενων και προγραμματισμένων μέτρων για τη διαχείριση του θορύβου των αεροσκαφών που έχουν ήδη εφαρμοστεί στο πλαίσιο της εξισορροπημένης προσέγγισης και τον αντίκτυπο και τη συμβολή τους στην κατάσταση του θορύβου, η οποία θα περιλαμβάνει:

1.4.1. Για τη μείωση του θορύβου στην πηγή:

- Εξέλιξη του στόλου των αεροσκαφών και τεχνολογικές βελτιώσεις·
- Ειδικά σχέδια για τον εκσυγχρονισμό του στόλου·

1.4.2. Για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της χρήσης γης:

- Μέσα σχεδιασμού σε ισχύ, όπως συνολικός σχεδιασμός ή οριοθέτηση θορύβων·

- Μείωση των μέτρων σε ισχύ, όπως κανονισμοί δόμησης, προγράμματα μόνωσης θορύβου ή μέτρα για τη μείωση των ευαίσθητων περιοχών χρήση γης·

- Διαδικασία διαβούλευσης για τα μέτρα για τη χρήση γης·

- Παρακολούθηση της παραβίασης·

1.4.3. Για λειτουργικά μέτρα μετριασμού του θορύβου, στο βαθμό που τα μέτρα αυτά δεν περιορίζουν τη χωρητικότητα ενός αερολιμένα:

- Χρήση προτιμησιακών διαδρόμων·

- Χρήση προτιμησιακών διαδρομών του θορύβου·

- Χρήση διαδικασιών για την απογείωση με μετριασμό του θορύβου και προσέγγισης.

- Αναφορά του βαθμού στον οποίο τα μέτρα αυτά ρυθμίζονται με βάση περιβαλλοντικούς δείκτες, όπως αναφέρονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής.

1.4.4. Για λειτουργικούς περιορισμούς:

- Χρήση παγκόσμιων περιορισμών, όπως είναι οι κανόνες για τα ανώτατα όρια για τις διακινήσεις ή τις ποσοτώσεις των θορύβων·

- Χρηματοοικονομικά μέσα σε ισχύ, όπως τέλη αερολιμένα συναφή με τον θόρυβο·

- Χρήση περιορισμών ειδικά για αεροσκάφη, όπως η απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών·

- Χρήση των επιμέρους περιορισμών, κάνοντας διάκριση μεταξύ των μέτρων κατά τη διάρκεια της ημέρας και κατά τη διάρκεια της νύκτας.

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 της χωρητικότητας των αερολιμένων, τα οφέλη από τη διαθέσιμη πρόσθετη χωρητικότητα στο ευρύτερο δίκτυο των αερομεταφορών και της περιοχής.

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 και μνεία των βασικών λόγων που οδήγησαν στην επιλογή τους. Περιγραφή των μέτρων εκείνων που έχουν επιλεγεί προς περαιτέρω ανάλυση και παροχή πληροφοριών για το αποτέλεσμα της ανάλυσης της σχέσης κόστους-αποδοτικότητας, συγκεκριμένα του κόστους θέσπισης των μέτρων αυτών· του αριθμού των ατόμων που αναμένεται ότι θα επωφεληθούν και χρονοδιάγραμμα· τέλος, διαβάθμιση της συνολικής αποτελεσματικότητας των συγκεκριμένων μέτρων.

3.2 Ανασκόπηση των πιθανών περιβαλλοντικών και ανταγωνιστικών επιπτώσεων που θα έχουν τα προτεινόμενα μέτρα σε άλλους αερολιμένες, φορείς εκμετάλλευσης και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

3.3 Λόγοι που οδήγησαν στην επιλογή της προτιμητέας εναλλακτικής λύσης.

3.4 Σύνοψη των μη τεχνικών σημείων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Αξιολόγηση της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας των λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο

Η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας των προβλεπόμενων λειτουργικών περιορισμών για τον θόρυβο θα αξιολογείται λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία, στο μέτρο του δυνατού, σε ποσοτικοποιημένους όρους:

- 1) Το αναμενόμενο όφελος από τη μείωση του θορύβου με βάση τα προβλεπόμενα μέτρα, τώρα και στο μέλλον·
- 2) Ασφάλεια των αεροπορικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένου του κινδύνου βλάβης τρίτων·
- 3) Χωρητικότητα του αερολιμένα·
- 4) Επιπτώσεις για το ευρωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών.

Επιπλέον, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:

- 1) Υγεία και ασφάλεια των κατοίκων που ζουν στην περιοχή γύρω από τον αερολιμένα·
- 2) Περιβαλλοντική αειφορία, συμπεριλαμβανομένων των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ θορύβου και εκπομπών·
- 3) Άμεσες, έμμεσες και καταλυτικές επιπτώσεις στην απασχόληση.