



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 1.12.2011
SEC(2011) 1456 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σύνοψη της ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΠΤΩΣΕΩΝ

Συνοδευτικό έγγραφο στην

**Πρόταση κανονισμού για την καθιέρωση των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες και την κατάργηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002
Σύνοψη της ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΠΤΩΣΕΩΝ**

{COM(2011) 828 τελικό}
{SEC(2011) 1455 τελικό}

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σύνοψη της ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Συνοδευτικό έγγραφο στην

Πρόταση κανονισμού για την καθιέρωση των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες και την κατάργηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002 Σύνοψη της ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

1. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

1. Εντός του ρυθμιστικού πλαισίου που διαμορφώνουν οι υποχρεώσεις του ΔΟΠΑ¹ και στο πλαίσιο των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας που ορίζονται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η τοποθέτηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ² (εφεξής η οδηγία), υπό την αιγίδα της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο³, αποτελεί μέρος της «εξισορροπημένης προσέγγισης» της διαχείρισης του θορύβου στους αερολιμένες της ΕΕ.
2. Στόχος της οδηγίας είναι να διευκολύνει τη θέσπιση ομοιογενών λειτουργικών περιορισμών στο επίπεδο των αερολιμένων, έτσι ώστε να περιοριστεί, ή να μειωθεί, ο αριθμός των ατόμων που πλήττονται σημαντικά από τις βλαβερές συνέπειες του θορύβου.
3. Προς τον σκοπό αυτό, η οδηγία θεσπίζει ένα κοινό πλαίσιο κανόνων και διαδικασιών για την καθιέρωση λειτουργικών περιορισμών σε αερολιμένες της ΕΕ, που θα διασφαλίζουν την προστασία του περιβάλλοντος γύρω από τους αερολιμένες κατά τρόπο συμβατό με τις απαιτήσεις της εσωτερικής αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη παρόμοιους λειτουργικούς περιορισμούς σε αερολιμένες που αντιμετωπίζουν συγκρίσιμα προβλήματα θορύβου.

¹ Το 2001, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (εφεξής ΔΟΠΑ) υποστήριξε την έννοια της «εξισορροπημένης προσέγγισης» για τη διαχείριση του θορύβου των αεροσκαφών. Η εξισορροπημένη προσέγγιση του ΔΟΠΑ προσφέρει ένα πλαίσιο πολιτικής για τη μείωση του θορύβου στους αερολιμένες με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και για τη χρήση των λειτουργικών περιορισμών όχι ως πρώτη λύση, αλλά μόνο μετά την εξέταση άλλων πιθανών μέτρων, και συγκεκριμένα της μείωσης στην πηγή, του σχεδιασμού και της διαχείρισης της χρήσης γης, επιχειρησιακές διαδικασίες μετριασμού του θορύβου και λειτουργικών περιορισμών.

² 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 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), ΕΕ L 85 της 28.3.2002, σ. 40-46.

³ Οδηγία 2002/49/ΕΟΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου - Δηλώσεις της Επιτροπής στην επιτροπή συνδιαλλαγής για την έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου

4. Το κοινό πλαίσιο περιλαμβάνει:

- κανόνες σχετικά με τον τρόπο διεξαγωγής, γενικά, της διαδικασίας αξιολόγησης του θορύβου, η οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη πριν από την καθιέρωση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο. Οι λειτουργικοί περιορισμοί ορίζονται ως τα συναφή με το θόρυβο μέτρα με τα οποία περιορίζεται ή μειώνεται η πρόσβαση των αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων σε έναν αερολιμένα.
- ειδικούς κανόνες για την καθιέρωση των λειτουργικών περιορισμών που αποσκοπούν στην απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών (εφεξής ΟΣΑ), τα οποία είναι τα πιο θορυβώδη του στόλου αεροσκαφών. Ορίζονται στην οδηγία ως αεροσκάφη που εμφανίζουν σωρευτικό περιθώριο το οποίο δεν υπερβαίνει τα 5 ντεσιμπέλ σε σχέση με τις οριακές τιμές πιστοποίησης του θορύβου του κεφαλαίου 3.
- μια διαδικασία⁴ που πρέπει να ακολουθηθεί από τις αρμόδιες αρχές για την καθιέρωση νέων λειτουργικών περιορισμών.

5. Με βάση τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, λαμβάνοντας υπόψη τα εγγενή όρια της δράσης της ΕΕ που ορίζονται ανωτέρω, οι κανόνες και οι διαδικασίες που προβλέπονται από την οδηγία σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι αερολιμένες της ΕΕ θεσπίζουν σήμερα λειτουργικούς περιορισμούς δεν εφαρμόζονται κατά τρόπο συνεκτικό και ο αντίκτυπός τους είναι περιορισμένος. Τούτο γίνεται ιδιαίτερα αισθητό σε δύο επίπεδα:

- Πρώτον, οι ειδικοί κανόνες για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών με στόχο την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών δεν είναι πλέον αποτελεσματικοί. Πράγματι, με την πάροδο του χρόνου, ο αριθμός των ΟΣΑ έχει μειωθεί σημαντικά εξαιτίας της φυσιολογικής αντικατάστασής τους μέσω της τεχνολογικής ανάπτυξης. Ο ορισμός των ΟΣΑ έχει καταστεί παρωχημένος και η συνδεμένη περίοδος σταδιακής εξάλειψης είναι ακατάλληλη.
- Δεύτερον, οι ενδιαφερόμενοι έχουν αναφέρει ότι, στο ισχύον νομικό πλαίσιο, οι λειτουργικοί περιορισμοί εξετάζονται διαφορετικά σε αερολιμένες που αντιμετωπίζουν συγκρίσιμα προβλήματα θορύβου, γεγονός που συνεπάγεται ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Η κατάσταση αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι οι ισχύοντες κανόνες σχετικά με τον τρόπο διεξαγωγής, γενικά, των διαδικασιών αξιολόγησης του θορύβου δεν είναι σαφείς ούτε επαρκώς ακριβείς. Επίσης, η υφιστάμενη διαδικασία για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών θεωρείται πολύ αδύναμη.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

6. Η οδηγία συμβάλλει στην ορθή λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος αερομεταφορών. Ανταποκρίνεται στους στόχους των άρθρων 90 και 91 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

⁴ Η διαδικασία αυτή καλύπτει τομείς όπως η διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους, η εκ των προτέρων ενημέρωση της Επιτροπής και άλλων κρατών μελών και το δικαίωμα προσφυγής.

7. Σύμφωνα με το άρθρο 4 της ΣΛΕΕ, η δράση της ΕΕ σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο, ως μέρος της κοινής πολιτικής αερομεταφορών, πρέπει να είναι αιτιολογημένη. Στην προκειμένη περίπτωση, είναι συνεπώς απαραίτητη η τήρηση της αρχής της επικουρικότητας όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Για τον σκοπό αυτό, χρειάζεται να εξετασθούν δύο ζητήματα.
8. Πρώτον, η εκτίμηση του κατά πόσον οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του εθνικού συνταγματικού συστήματός τους, ο επονομαζόμενος «έλεγχος της αναγκαιότητας». Στην προκειμένη περίπτωση, η εν λόγω αιτιολόγηση επικεντρώνεται στην ανάγκη να διασφαλιστεί ότι οι διεθνείς κανόνες και διαδικασίες εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη με ενιαίο και αποτελεσματικό τρόπο για την παροχή ισότιμων όρων ανταγωνισμού στους φορείς εντός και εκτός της ΕΕ.
9. Δεύτερον, πρέπει να εξεταστεί εάν και με ποιον τρόπο οι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα με δράση εκ μέρους της ΕΕ, ο επονομαζόμενος «έλεγχος της προστιθέμενης αξίας της ΕΕ». Η προστιθέμενη αξία της ΕΕ από την άποψη της παρούσας πρωτοβουλίας θα πρέπει να συνίσταται στην εφαρμογή μέτρων που θα λαμβάνουν υπόψη την κατάσταση των διαφόρων αερολιμένων, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι λειτουργικοί περιορισμοί σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο εφαρμόζονται κατά οικονομικά αποδοτικό τρόπο σε τοποθεσίες όπου η κατάσταση του θορύβου απαιτεί την ανάληψη δράσης και ότι επιτυγχάνεται η κατάλληλη, τοπικά προσαρμοσμένη ισορροπία μεταξύ των διάφορων στόχων της πολιτικής στον τομέα του περιβάλλοντος και των μεταφορών. Κάθε μεμονωμένη δράση σε επίπεδο κράτους μέλους θα έθιγε ενδεχομένως την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

3. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ ΤΗΣ ΕΕ

10. Στο ειδικό κανονιστικό πλαίσιο που ορίστηκε ανωτέρω, ο γενικός στόχος της πολιτικής της εν λόγω πρωτοβουλίας είναι να εναρμονίσει και να ενισχύσει περαιτέρω τους κοινούς κανόνες και διαδικασίες για την καθιέρωση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους αερολιμένες της ΕΕ ως μέρος της διαδικασίας διαχείρισης του θορύβου.
11. Το κοινό πλαίσιο, αναθεωρημένο κατ' αυτόν τον τρόπο, θα προωθήσει τις πιο οικονομικά αποδοτικές λύσεις σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο οι οποίες έχουν σχεδιαστεί για την επίτευξη των στόχων ποιότητας του θορύβου, όπως θεσπίζονται από τους κανόνες της ΕΕ, τους εθνικούς ή τοπικούς κανόνες. Θα πρέπει επίσης να συμβάλλει στον κυρίαρχο στόχο της πολιτικής για τον θόρυβο για την αποφυγή, πρόληψη ή μείωση, με βάση την ιεράρχηση προτεραιοτήτων, των βλαβερών συνεπειών, συμπεριλαμβανομένης της ενόχλησης που οφείλεται στην έκθεση στον περιβαλλοντικό θόρυβο.⁵

⁵ Βλ. άρθρο 1 της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο (2002/49/ΕΚ).

12. Με βάση τα βαθύτερα αίτια των προβλημάτων που έχουν προσδιοριστεί, ο γενικός στόχος της προτεινόμενης πρωτοβουλίας μπορεί να μεταφραστεί σε πιο ειδικούς στόχους:
- (1) Να καταστεί αποτελεσματικό το σύνολο των κανόνων για τα ΟΣΑ με την αναθεώρηση του ορισμού των ΟΣΑ και της συνδεμένης διάταξης για τη σταδιακή εξάλειψη⁶.
 - (2) Να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται υπόψη λειτουργικοί περιορισμοί σε αερολιμένες με συγκρίσιμα προβλήματα θορύβου κατά τρόπο συνεπή με:
 - αποσαφήνιση του τρόπου διεξαγωγής της διαδικασίας αξιολόγησης του θορύβου.
 - ενίσχυση του διαδικαστικού πλαισίου που οδηγεί στη θέσπιση των λειτουργικών περιορισμών.
13. Προκειμένου να εκτιμηθεί η πρόοδος που έχει σημειωθεί προς την επίτευξη των γενικών και ειδικών στόχων της πολιτικής, προτείνονται οι εξής *επιχειρησιακοί στόχοι πολιτικής*:
- Ο λόγος των νέων απαγορεύσεων της κυκλοφορίας προς το σύνολο των λειτουργικών περιορισμών θα πρέπει να φτάσει σε ένα επίπεδο συγκρίσιμο με τα επίπεδα που επιτυγχάνονται από άλλες κύριες οικονομικές δυνάμεις έως το 2020, μειώνοντας παράλληλα ή, τουλάχιστον, συγκρατώντας τα επίπεδα της έκθεσης των πολιτών στον θόρυβο.
 - Όλοι οι νέοι λειτουργικοί περιορισμοί θα πρέπει να περιλαμβάνουν μέτρα που στοχεύουν στα ΟΣΑ με στόχο τη μεγιστοποίηση της μείωσης του θορύβου.

4. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

14. Η λογική της σύνθεσης των επιλογών πολιτικής αντικατοπτρίζει την αλληλεπίδραση μεταξύ των δύο προβλημάτων. Κάθε επιλογή πολιτικής αποτελείται από δύο κύρια στοιχεία τα οποία αντιμετωπίζουν έκαστο ένα από τα προβλήματα. Επιπλέον, κάθε επιλογή πολιτικής έχει σχεδιαστεί για να διατηρεί τουλάχιστον τις ίδιες συνθήκες θορύβου, όπως στο πλαίσιο σεναρίου διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης (επιλογή πολιτικής 1). Αυτό που διακρίνει τις επιλογές πολιτικής είναι η ένταση της παρέμβασης η οποία, ανάλογα με την επιλογή, είναι υψηλότερη για το πρώτο πρόβλημα και χαμηλότερη για το δεύτερο. Η αντιμετώπιση των ζητημάτων που σχετίζονται με τα ΟΣΑ (πρόβλημα 1) θα οδηγήσει σε λιγότερους και/ή καλύτερα εστιασμένους λειτουργικούς περιορισμούς που επηρεάζουν μη οριακά συμμορφούμενα (λιγότερο θορυβώδη) αεροσκάφη. Ως εκ τούτου, τα ζητήματα που σχετίζονται με την ορθή εφαρμογή της εξισορροπημένης προσέγγισης (πρόβλημα 2) είναι ελάσσονος σημασίας για τα αεροσκάφη αυτά.

⁶ Τούτο θα συνεπαγόταν την αναθεώρηση του άρθρου 2 στοιχείο δ) και του άρθρο 6 για τους «Κανόνες για την επιβολή των λειτουργικών περιορισμών, με στόχο την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων».

Πίνακας 1: ×άπõïãñÛõçõç ðñïãëβïáõïò, òçããïβ êáé óðõ-òé

Ειδικό στόχοι	Επιλογές πολιτικής		
	ΕΠ2	ΕΠ3	ΕΠ4
Να καταστούν αποτελεσματικοί οι ειδικοί κανόνες για τα ΟΣΑ με:			
αναθεώρηση του παρωχημένου ορισμού των ΟΣΑ	Αλλαγή του ορισμού των ΟΣΑ για τη συμπερίληψη των αεροσκαφών κάτω των 12 EPNdB του προτύπου του κεφαλαίου 3	Αλλαγή του ορισμού των ΟΣΑ για τη συμπερίληψη των αεροσκαφών κάτω των 10 EPNdB του προτύπου του κεφαλαίου 3	Αλλαγή του ορισμού των ΟΣΑ για τη συμπερίληψη των αεροσκαφών κάτω των 8 EPNdB του προτύπου του κεφαλαίου 3
επιλογή κατάλληλης συνδεδεμένης περιόδου σταδιακής εξάλειψης	Δυνατότητα πλήρους σταδιακής εξάλειψης εντός 4 ετών	Δυνατότητα πλήρους σταδιακής εξάλειψης εντός 2 ετών	Δυνατότητα πλήρους σταδιακής εξάλειψης εντός 2 ετών
Να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται υπόψη παρόμοιοι λειτουργικοί περιορισμοί σε αερολιμένες με συγκρίσιμα προβλήματα θορύβου κατά τρόπο συνεπή με:			
ενίσχυση του διαδικαστικού πλαισίου που οδηγεί στην καθιέρωση λειτουργικών περιορισμών	Θέσπιση μονάδας στήριξης σε επίπεδο ΕΕ για την εφαρμογή της ΕΠ	Θέσπιση μονάδας στήριξης σε επίπεδο ΕΕ για την εφαρμογή της ΕΠ	Θέσπιση μονάδας στήριξης σε επίπεδο ΕΕ για την εφαρμογή της ΕΠ
αποσαφήνιση και καθορισμός του τρόπου διεξαγωγής της διαδικασίας αξιολόγησης του θορύβου	Πρόσθετοι κανόνες για το εύρος των διαβουλεύσεων των ενδιαφερομένων Μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου για τις διαδικασίες επί παραβάσει	Πρόσθετοι κανόνες για το εύρος των διαβουλεύσεων των ενδιαφερομένων Δικαίωμα ελέγχου της Επιτροπής με δυνατότητα αναστολής μέχρι να αποδειχτεί η καταλληλότητα της αναθεώρησης της αξιολόγησης	Πρόσθετοι κανόνες για το εύρος των διαβουλεύσεων των ενδιαφερομένων Υποχρεωτικός έλεγχος της Επιτροπής και προηγούμενη έγκριση

15. Η ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με τον θόρυβο των αερολιμένων έχει τη μορφή οδηγίας. Η συγκεκριμένη επιλογή του νομικού μέσου ευθύνεται κατά κάποιον τρόπο για την ευρεία διαφοροποίηση του τρόπου επιβολής των λειτουργικών περιορισμών στην Ευρώπη.

16. Για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που επισημάνθηκαν ανωτέρω, οι επιλογές πολιτικής 3 και 4 προτείνουν να παραχωρηθεί στην Επιτροπή δικαίωμα ελέγχου. Αυτό δικαιολογείται από το γεγονός ότι εάν η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας ενός λειτουργικού περιορισμού δεν έχει αποδειχθεί, λαμβάνοντας υπόψη άλλα μέσα διαχείρισης του θορύβου, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει τη δυνατότητα αναστολής ενός τέτοιου μέτρου έως ότου η διαδικασία αξιολόγησης διεξαχθεί με σωστό τρόπο. Στο πλαίσιο της δυνατότητας αναστολής λειτουργικού περιορισμού,

πρέπει να θεσπιστούν κριτήρια διαφανή, εφαρμοστέα σε όλη την ΕΕ και τα οποία έχουν ερμηνευτεί αναλόγως.

17. Υπάρχει επίσης και το γεγονός ότι οι επιλογές πολιτικής περιλαμβάνουν επικαιροποίηση του ορισμού των ΟΣΑ. Αυτός ο ορισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται εξίσου σε όλα τα κράτη μέλη, εφόσον αποτελεί τεχνικό πρότυπο που έχει συμφωνηθεί από τα ίδια τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ. Με βάση την πιθανή μελλοντική ανάγκη τροποποίησης του εν λόγω ορισμού, προκειμένου να συμβαδίζει με την επιστημονική πρόοδο και την αυτόνομη ανανέωση του στόλου των αεροσκαφών, όλες οι επιλογές πολιτικής προβλέπουν τη δυνατότητα επικαιροποίησης του ορισμού των ΟΣΑ, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης από την αρμόδια επιτροπή.
18. Με βάση τα ανωτέρω επιχειρήματα, ο κανονισμός θα ήταν κατά πάσα πιθανότητα πιο κατάλληλο μέσο για το μετασχηματισμό των πολιτικών αλλαγών σε νομοθεσία.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

19. Η ανάλυση των επιπτώσεων καταδεικνύει ότι οι τρεις επιλογές πολιτικής έχουν σαφείς οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

- Από οικονομική άποψη, η επιλογή πολιτικής 2 φαίνεται να είναι συνολικά προτιμότερη καθώς έχει τη μικρότερη αύξηση των διοικητικών δαπανών. Ωστόσο, η συγκεκριμένη επιλογή πολιτικής μπορεί να θεωρηθεί ως πρόκληση από άποψη διεθνών σχέσεων. Η επιλογή πολιτικής 3 θα μπορούσε να αποτρέψει αυτόν τον αρνητικό αντίκτυπο στις εξωτερικές σχέσεις, θα δημιουργούσε όμως πρόσθετη επιβάρυνση στον προϋπολογισμό της ΕΕ. Αυτή η επιλογή πολιτικής θα διατηρούσε τον διοικητικό φόρτο σε παρόμοια επίπεδα με την επιλογή πολιτικής 1.
- Επίσης, από κοινωνική άποψη, οι επιλογές πολιτικής 2, 3 και 4 έχουν παρόμοιο αντίκτυπο. Η μόνη σημαντική διαφορά στις επιπτώσεις προκύπτει από το βαθμό στον οποίο ελέγχονται τα επιχειρησιακά μέτρα που επηρεάζουν την ασφάλεια των αεροσκαφών. Από αυτήν την άποψη, οι επιλογές πολιτικής 2 και 3, μπορούν να θεωρηθούν σε μεγάλο βαθμό ισοδύναμες.
- Σε σχέση με το περιβάλλον, η επιλογή πολιτικής 4 μπορεί να διακρίνεται σαφώς από τις σχετικά υψηλές πιθανότητες αρνητικών επιπτώσεων που σχετίζονται με το αντιστάθμισμα μεταξύ των επιχειρησιακών μέτρων για την αντιμετώπιση του θορύβου και της κλιματικής αλλαγής. Και σε αυτήν την περίπτωση, οι επιλογές πολιτικής 2 και 3, μπορούν να θεωρηθούν σε μεγάλο βαθμό συγκρίσιμες σε σχέση με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Πίνακας 2: Συνοπτικός πίνακας των επιπτώσεων σε σχέση με την επιλογή πολιτικής 1

	<i>Επιλογή Πολιτικής 2</i>	<i>Επιλογή Πολιτικής 3</i>	<i>Επιλογή Πολιτικής 4</i>
Επιπτώσεις στην εφαρμογή της εξισορροπημένης προσέγγισης	Μέση	Μέση	Υψηλή
Οικονομικές επιπτώσεις			
<i>Επιπτώσεις σε:</i>			
Αποδοτική λειτουργία του ευρωπαϊκού δικτύου αερομεταφορών	Χαμηλή	Χαμηλή	Χαμηλή
Αερολιμένες	Μέση	Μέση	Χαμηλή
Φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών	Χαμηλή	Χαμηλή	Μέση
Κατασκευαστές ατράκτου και κινητήρων αεροσκαφών	Μέση	Μέση	Ουδέτερες
Διοικητικές δαπάνες	Έως και 1.800.000 ευρώ/έτος	Έως και 3.000.000 ευρώ/έτος	Έως και 4.200.000 ευρώ/έτος
Προϋπολογισμός της ΕΕ	Χαμηλή	Μέση	Υψηλή
Διεθνείς σχέσεις	Υψηλή	Χαμηλή	Μέση
Κοινωνικές επιπτώσεις			
Επιπτώσεις στη διακυβέρνηση και τη συμμετοχή	Υψηλή	Υψηλή	Υψηλή
Επιπτώσεις στα επίπεδα και τις συνθήκες απασχόλησης	Χαμηλή	Χαμηλή	Χαμηλή
Επιπτώσεις στην ασφάλεια	Χαμηλή	Μέση	Μέση

Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Επιπτώσεις στον θόρυβο	Ουδέτερες	Ουδέτερες	Ουδέτερες
Επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή	Μέτριες	Μέτριες	Ουδέτερες

Επεξήγηση συμβόλων:

Οι αρνητικές επιπτώσεις προσδιορίζονται με σκούρο πορτοκαλί χρώμα με πλάγια έντονη γραφή.

Η ένδειξη «Υψηλή» αναφέρεται στην υψηλή πιθανότητα σημαντικών επιπτώσεων. Οι ενδείξεις «Μέση» και «Χαμηλή» υποδηλώνουν ότι υπάρχουν λιγότερες πιθανότητες ανάκυψης σημαντικών επιπτώσεων. Το εύρος του αντίκτυπου θα εξαρτάται σε όλες τις περιπτώσεις από τα μέτρα που επιλέχθηκαν μέσω της διακριτικής ευχέρειας των τοπικών και εθνικών αρχών και των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

6.1. Συνοχή

20. Όπως εμφανίζεται ανωτέρω, η επιλογή πολιτικής 3 είναι η πιο συνεκτική, εξισορροπώντας προσεκτικά τις ενέργειες για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων πολιτικής. Καμία σημαντική αρνητική επίπτωση δεν προβλέπεται στο πλαίσιο της εν λόγω επιλογής πολιτικής, η οποία αντιπροσωπεύει, συνεπώς, τα χαμηλότερα αντισταθμίσιμα των οικονομικών, κοινωνικών, και περιβαλλοντικών τομέων.

6.2. Αποτελεσματικότητα

21. Ο πίνακας 3 παρέχει μια σύντομη επισκόπηση της αποτελεσματικότητας των επιλογών πολιτικής σε σχέση με τους ειδικούς στόχους πολιτικής που ορίζονται στο τμήμα 3. Τούτο καταδεικνύει ότι, από άποψη αποτελεσματικότητας, δεν μπορεί να καθοριστεί καμία σαφής προτεραιότητα. Ωστόσο, η επιλογή πολιτικής 3 φαίνεται να είναι η πιο ισορροπημένη επιλογή, επειδή προσφέρει την πιο κατάλληλη παλέτα ενεργειών για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων.

22. Σε σχέση με τον στόχο που σχετίζεται με τους κανόνες που διέπουν τα ΟΣΑ, η αποτελεσματικότητα των προβλεπόμενων επιλογών πολιτικής εξαρτάται από το επίπεδο των φιλοδοξιών τους σε σχέση με τις επιδόσεις θορύβου των αεροσκαφών. Από αυτή την άποψη, η επιλογή πολιτικής 2 αναμένεται να σημειώσει μεγαλύτερη επιτυχία επειδή ο αναθεωρημένος ορισμός των ΟΣΑ είναι ο πιο αυστηρός αναφορικά με τη συμπερίληψη στον ορισμό των ΟΣΑ των αεροσκαφών των οποίων η επίδοση θορύβου είναι κατώτερη των 12 EPNdB του προτύπου του κεφαλαίου 3- και ως εκ τούτου προσεγγίζει το επίπεδο των αεροσκαφών του κεφαλαίου 4. Συνεπώς, η επιλογή πολιτικής 4 παρέχει τη χαμηλότερη αποτελεσματικότητα, εφόσον έχει τις λιγότερες φιλοδοξίες από άποψη επιδόσεων θορύβου των αεροσκαφών, ενώ η επιλογή πολιτικής 2 σημειώνει καλύτερα αποτελέσματα από την επιλογή πολιτικής 3.

23. Όσον αφορά τον στόχο που σχετίζεται με τη συνεπή θέσπιση λειτουργικών περιορισμών στους αερολιμένες της ΕΕ, η αποτελεσματικότητα των προβλεπόμενων επιλογών πολιτικής εξαρτάται από τον βαθμό του ελέγχου ποιότητας που διενεργείται. Η πολιτική επιλογή 4 προσφέρει τις καλύτερες δυνατότητες από την άποψη αυτή. Η επιλογή επωφελείται από την ισχυρή εστίασή της στο διαδικαστικό πλαίσιο, ιδίως με τον εξέχοντα ρόλο της Επιτροπής στον έλεγχο της ποιότητας της διαδικασίας αξιολόγησης. Η Επιτροπή θα είναι πράγματι υπεύθυνη για τον

υποχρεωτικό έλεγχο και την προηγούμενη έγκριση των προβλεπόμενων λειτουργικών περιορισμών στους αερολιμένες της ΕΕ. Σε σύγκριση με την επιλογή πολιτικής 4, η επιλογή πολιτικής 3 είναι λιγότερο αποτελεσματική, διότι ο έλεγχος ποιότητας δεν θα είναι συστηματικός. Ωστόσο, θα επιτρέπει στην Επιτροπή να εστιάζει τον έλεγχο ποιότητάς της στους πιο προβληματικούς λειτουργικούς περιορισμούς. Η επιλογή πολιτικής 2 αναμένεται να είναι μακράν η λιγότερο αποτελεσματική επειδή ο έλεγχος της ποιότητας της διαδικασίας αξιολόγησης θα διεξάγεται εκ των υστέρων, μέσω των διαδικασιών επί παραβάσει.

Πίνακας 3: Αποτελεσματικότητα των προβλεπόμενων επιλογών πολιτικής σε σχέση με τους ειδικούς στόχους πολιτικής

<i>Ειδικοί στόχοι πολιτικής</i>	<i>Επιλογή Πολιτικής 1</i>	<i>Επιλογή Πολιτικής 2</i>	<i>Επιλογή Πολιτικής 3</i>	<i>Επιλογή Πολιτικής 4</i>
<p>Να καταστούν αποτελεσματικοί οι ειδικοί κανόνες για τα ΟΣΑ με:</p> <p>αναθεώρηση του απαρχαιωμένου ορισμού των ΟΣΑ</p> <p>επιλογή κατάλληλης συνδεδεμένης περιόδου σταδιακής εξάλειψης</p>	ουδέτερη	υψηλή	μέση	χαμηλή
<p>Να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται υπόψη παρόμοιοι λειτουργικοί περιορισμοί σε αερολιμένες με συγκρίσιμα προβλήματα θορύβου κατά τρόπο συνεπή με:</p> <p>αποσαφήνιση και καθορισμός του τρόπου διεξαγωγής της διαδικασίας αξιολόγησης του θορύβου·</p> <p>ενίσχυση του διαδικαστικού πλαισίου που οδηγεί στην καθιέρωση λειτουργικών περιορισμών</p>	ουδέτερη	χαμηλή	μέση - υψηλή	υψηλή

6.3. Αποδοτικότητα

24. Δεδομένου ότι η προτεινόμενη πρωτοβουλία είναι διαδικαστικού χαρακτήρα, το συνολικό κόστος των προβλεπόμενων επιλογών πολιτικής καλύπτει τις διοικητικές δαπάνες και το κόστος για τον προϋπολογισμό της ΕΕ.
25. Με βάση τις εκτιμήσεις που εκτίθενται λεπτομερώς ανωτέρω, η επιλογή πολιτικής 2 φαίνεται να είναι η πιο αποτελεσματική, δεδομένου ότι θα επιφέρει τη μικρότερη αύξηση των διοικητικών δαπανών. Ωστόσο, η παρούσα εκτίμηση δεν λαμβάνει υπόψη το πιθανό κόστος μιας διεθνούς διαφοράς στην άκρως παγκοσμιοποιημένη αγορά των αερομεταφορών, η οποία θα επιφέρει ενδεχομένως αρνητικές επιπτώσεις στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών της ΕΕ.

6.4. Συμπέρασμα

26. Με βάση τα ανωτέρω, προτιμάται η επιλογή πολιτικής 3. Η επιλογή πολιτικής 3 φαίνεται ως η πιο κατάλληλη, ιδίως από άποψη συνοχής, για την επίτευξη των στόχων που προσδιορίζονται στο τμήμα 3.

7. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

27. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει δεόντως και θα αναθεωρήσει τον κανονισμό πέντε έτη μετά την έκδοσή του. Πέραν των αποδείξεων που προσκομίζονται στο πλαίσιο διαδικασίας ελέγχου ή προσφυγής για συγκεκριμένες υποθέσεις, η Επιτροπή θα παρακολουθεί συνεχώς μια σειρά βασικών δεικτών οι οποίοι θα επικαιροποιούνται για τον εντοπισμό της αποτελεσματικότητας του κανονισμού.

Πίνακας 4: Δείκτες δαπάνης

<i>Βασικοί δείκτες</i>	<i>Ορισμός</i>	<i>Συνάφεια προς το στόχο</i>
<i>Παρακολούθηση των επιδόσεων θορύβου των αεροσκαφών και της ποιότητας των πολιτικών διαχείρισης του θορύβου</i>		
<i>Πιστοποίηση θορύβου</i>	Ο δείκτης αυτός δείχνει τις επιδόσεις θορύβου ενός νέου αεροσκάφους.	Ο δείκτης αυτός δείχνει την πρόοδο που συντελείται ως προς τις επιδόσεις θορύβου ενός νέου αεροσκάφους.
<i>Αριθμός διακινήσεων με ΟΣΑ</i>	Ο δείκτης αυτός δείχνει τον αριθμό των πτήσεων που εκτελούνται στην περιοχή της ECAC με ΟΣΑ (μπορεί να παρέχονται και λεπτομέρειες ανά αερολιμένα και αεροπορική εταιρεία).	Ο δείκτης αυτός δείχνει τις τάσεις στη χρήση των ΟΣΑ.
<i>Επισκόπηση των λειτουργικών περιορισμών και του συνδυασμού μέτρων μετριασμού του θορύβου</i>	Ο νέος αυτός δείκτης συγκεντρώνει πληροφορίες από τα σχέδια δράσης για τον θόρυβο και τα σχέδια των επιδόσεων σχετικά με την ποιότητα των μέτρων μετριασμού του θορύβου.	Ο δείκτης αυτός θα καταδεικνύει την ποιότητα της διαδικασίας αξιολόγησης του θορύβου.