

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 598/2014 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 16ης Απριλίου 2014****περί κανόνων και διαδικασιών για την επιβολή περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου στους αερολιμένες της Ένωσης στο πλαίσιο μιας ισορροπημένης προσέγγισης, και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ**

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Μετά τη διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί βασικό στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών για την επίτευξη του οποίου απαιτείται ολοκληρωμένη προσέγγιση, ώστε να διασφαλίζεται τόσο η αποτελεσματική λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων της Ένωσης όσο και η προστασία του περιβάλλοντος.
- (2) Η βιώσιμη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών απαιτεί μέτρα για τη μείωση των επιπτώσεων από τους θορύβους των αεροπλάνων στους αερολιμένες της Ένωσης. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να βελτιώσουν τις συνθήκες θορύβου στον περίγυρο των αερολιμένων της Ευρώπης για να διασφαλισθεί ή να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών και η συμβίωση αεροπορικών μεταφορών και οικιστικών περιοχών, ιδίως όσον αφορά τις νυκτερινές πτήσεις.
- (3) Το ψήφισμα A33/7 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) εισάγει την έννοια της «ισορροπημένης προσέγγισης» για τη διαχείριση του θορύβου και θεσπίζει ομοιόμορφη μέθοδο για την αντιμετώπιση του θορύβου των αεροσκαφών. Η ισορροπημένη προσέγγιση θα πρέπει να παραμείνει η βάση της ρύθμισης του θορύβου για τις αεροπορικές μεταφορές ως παγκόσμιου κλάδου δραστηριότητας. Η ισορροπημένη προσέγγιση αναγνωρίζει —και δεν θίγει— τις σχετικές νομικές υποχρεώσεις, καθώς και τις ισχύουσες συμφωνίες, νομοθεσίες και πολιτικές. Η ενσωμάτωση των διεθνών κανόνων της ισορροπημένης προσέγγισης στον παρόντα κανονισμό αναμένεται να μειώσει σημαντικά τον κίνδυνο διεθνών διενέξεων σε περίπτωση που αερομεταφορείς τρίτων χωρών επηρεάζονται από περιορισμούς λειτουργίας λόγω θορύβου.
- (4) Μετά την απόσυρση των πλέον θορυβωδών αεροσκαφών, δυνάμει των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2002/30/ΕΚ ⁽⁴⁾ και 2006/93/ΕΚ ⁽⁵⁾, απαιτείται ενημέρωση ως προς τον τρόπο χρήσης των μέτρων περιορισμού της λειτουργίας προκειμένου οι αρχές να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τα υφιστάμενα πλέον θορυβώδη αεροσκάφη με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών θορύβου στον περίγυρο των αερολιμένων της Ένωσης εντός του διεθνούς πλαισίου της ισορροπημένης προσέγγισης.

⁽¹⁾ ΕΕ C 181 της 21.6.2012, σ. 173.

⁽²⁾ ΕΕ C 277 της 13.9.2012, σ. 110.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2012 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 24ης Μαρτίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Απριλίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ 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 28.3.2002, σ. 40).

⁽⁵⁾ Οδηγία 2006/93/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, για τη ρύθμιση της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος 1, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, δεύτερη έκδοση (1988) (ΕΕ L 374 της 27.12.2006, σ. 1).

- (5) Η έκδοση της Επιτροπής της 15ης Φεβρουαρίου 2008 με τίτλο «Λειτουργικοί περιορισμοί σε συνάρτηση με τον θόρυβο στους αερολιμένες της ΕΕ» τόνισε την ανάγκη να διευκρινιστεί στο κείμενο της οδηγίας 2002/30/ΕΚ η κατανομή των αρμοδιοτήτων και οι ακριβείς υποχρεώσεις και δικαιώματα των ενδιαφερόμενων μερών κατά τη διαδικασία αξιολόγησης του θορύβου, ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται οικονομικά αποδοτικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων μείωσης του θορύβου για κάθε αερολιμένα.
- (6) Η θέσπιση περιορισμών λειτουργίας από τα κράτη μέλη στους αερολιμένες της ΕΕ, με παράλληλο περιορισμό του δυναμικού, μπορεί να βελτιώσει τις συνθήκες θορύβου στον περίγυρο των αερολιμένων. Ωστόσο, υπάρχει το ενδεχόμενο νόθευσης του ανταγωνισμού, ή παρακώλυσης της συνολικής απόδοσης του δικτύου αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης, αν η χρήση του υφιστάμενου δυναμικού δεν είναι αποδοτική. Εφόσον ο συγκεκριμένος στόχος μείωσης του θορύβου που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορεί αντιθέτως να επιτευχθεί αποτελεσματικότερα από την Ένωση μέσω εναρμονισμένων κανόνων για τη διαδικασία θέσπισης περιορισμών της λειτουργίας 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. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού. Μια τέτοια εναρμονισμένη μέθοδος δεν επιβάλλει στόχους όσον αφορά την ποιότητα του θορύβου, οι οποίοι εξακολουθούν να απορρέουν από την οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ ή από άλλους σχετικούς κανόνες της Ένωσης ή τη νομοθεσία κάθε κράτους μέλους, ούτε προδικάζει την επιλογή συγκεκριμένων μέτρων.
- (7) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμοστεί μόνο στα κράτη μέλη με αεροδρόμια με περισσότερες από 50 000 κινήσεις πολιτικών αεροσκαφών ανά ημερολογιακό έτος και εξετάζεται για τα αεροδρόμια αυτά η θέσπιση περιορισμού λειτουργίας λόγω θορύβου.
- (8) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται σε αεροσκάφη πολιτικής αεροπορίας. Δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα στρατιωτικά αεροσκάφη και σε αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για τελωνειακές, αστυνομικές και πυροσβεστικές υπηρεσίες. Επιπλέον, διάφορες επιχειρήσεις εξαιρετικού χαρακτήρα, όπως πτήσεις για επείγουσα ανθρωπιστική βοήθεια, επείγουσες δράσεις έρευνας και διάσωσης, ιατρικής συνδρομής και παροχής βοήθειας σε καταστροφές, θα πρέπει να εξαιρούνται από τον παρόντα κανονισμό.
- (9) Μολονότι η αξιολόγηση του θορύβου θα πρέπει να γίνεται σε τακτικά διαστήματα σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/ΕΚ, τέτοιου είδους αξιολογήσεις θα πρέπει να καταλήγουν στη λήψη πρόσθετων μέτρων μείωσης του θορύβου μόνο αν ο τρέχων συνδυασμός μέτρων μετριασμού του θορύβου δεν επιτυγχάνει τους στόχους μείωσης του θορύβου, λαμβανομένων υπόψη των σχεδιαζόμενων έργων ανάπτυξης στους αερολιμένες. Για τους αερολιμένες με πρόβλημα θορύβου, θα πρέπει να προσδιοριστούν πρόσθετα μέτρα μείωσης του θορύβου σύμφωνα με τη μεθοδολογία περί ισορροπημένης προσέγγισης. Για να διασφαλιστεί ευρεία εφαρμογή της ισορροπημένης προσέγγισης στην Ένωση, η χρήση της συνιστάται όποτε κρίνεται σκόπιμο από το οικείο κράτος μέλος, μπορεί δε να υπερβαίνει το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Θα πρέπει να επιβάλλονται περιορισμοί λειτουργίας λόγω θορύβου μόνο όταν τα πρόσθετα μέτρα της ισορροπημένης προσέγγισης δεν επαρκούν για την επίτευξη των στόχων μείωσης του θορύβου.
- (10) Ενώ μια ανάλυση κόστους-οφέλους παρέχει ενδείξεις των συνολικών επιπτώσεων 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. Ο κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν ανάλυση κόστους-οφέλους ανάλογα με την περίπτωση.
- (11) Η σημασία των πτυχών της υγείας πρέπει να αναγνωριστεί σε σχέση με τα προβλήματα του θορύβου, και είναι συνεπώς σημαντικό οι εν λόγω πτυχές να εξετάζονται με συνεκτικό τρόπο σε όλους τους αερολιμένες όταν λαμβάνονται αποφάσεις σχετικά με τους στόχους μείωσης του θορύβου, λαμβανομένης υπόψη της ύπαρξης κοινών κανόνων της Ένωσης στον τομέα αυτό. Ως εκ τούτου, οι πτυχές υγείας θα πρέπει να αξιολογούνται σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την εκτίμηση των επιπτώσεων του θορύβου.
- (12) Η αξιολόγηση του θορύβου θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικά και μετρήσιμα κριτήρια, κοινά για όλα τα κράτη μέλη, καθώς και στις διαθέσιμες πληροφορίες, όπως τα στοιχεία που προκύπτουν από την εφαρμογή της οδηγίας 2002/49/ΕΚ. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες αυτές είναι αξιόπιστες, ότι έχουν ληφθεί κατά τρόπο διαφανή και ότι είναι προσιτές στις αρμόδιες αρχές και τους ενδιαφερομένους. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να θεσπίζουν τα απαραίτητα μέσα παρακολούθησης.

⁽¹⁾ 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).

- (13) Η αρμόδια αρχή η υπεύθυνη για τη θέσπιση μέτρων περιορισμού της λειτουργίας για λόγους θορύβου θα πρέπει να είναι ανεξάρτητη από οποιονδήποτε οργανισμό που εμπλέκεται στην εκμετάλλευση του αερολιμένα, τις αεροπορικές μεταφορές ή την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ή που εκπροσωπούν σχετικά συμφέροντα, ή τους περιόικους του οικείου αερολιμένα. Αυτό δεν σημαίνει ότι απαιτείται από τα κράτη μέλη να τροποποιήσουν τις διοικητικές δομές τους ή τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων.
- (14) Έχει διαπιστωθεί ότι τα κράτη μέλη έχουν αποφασίσει περιορισμούς λειτουργίας λόγω θορύβου σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, με βάση αναγνωρισμένες σε εθνικό επίπεδο μεθόδους κατά του θορύβου, οι οποίες μπορεί (ακόμη) να μη συνάδουν πλήρως με τη μέθοδο που περιγράφεται στην επίσημη έκδοση της Ευρωπαϊκής διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), έγγραφο 29 με τίτλο «Πρότυπη μέθοδος υπολογισμού των περιγραμμάτων των θορύβων γύρω από πολιτικούς αερολιμένες», και να μη χρησιμοποιούν τις διεθνώς αναγνωρισμένες πληροφορίες για τα ηχητικά χαρακτηριστικά των αεροσκαφών. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα και η απόδοση του περιορισμού της λειτουργίας για λόγους θορύβου θα πρέπει να αξιολογείται με τις μεθόδους που περιγράφονται στο έγγραφο 29 της ECAC και την ισορροπημένη προσέγγιση. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσαρμόσουν τις αξιολογήσεις των περιορισμών λειτουργίας κατά την εθνική νομοθεσία με στόχο την πλήρη συμμόρφωση με το έγγραφο 29 της ECAC.
- (15) Θα πρέπει να προστεθεί νέος και ευρύτερος ορισμός των περιορισμών λειτουργίας σε σύγκριση με την οδηγία 2002/30/EK για να διευκολυνθεί η εφαρμογή νέων τεχνολογιών και επιχειρησιακών δυνατοτήτων των αεροσκαφών και του εξοπλισμού εδάφους. Η εφαρμογή του δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε καθυστέρηση εφαρμογής λειτουργικών μέτρων που θα μπορούσαν αμέσως να ελαττώσουν τον αντίκτυπο του θορύβου χωρίς να επηρεάσουν σημαντικά την επιχειρησιακή ικανότητα του αερολιμένα. Ένα τέτοιο μέτρο δεν θα πρέπει συνεπώς να θεωρηθεί ως νέος περιορισμός της λειτουργίας.
- (16) Η συγκεντροποίηση των συναφών με τον θόρυβο πληροφοριών θα μείωνε σημαντικά τον διοικητικό φόρτο για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και αερολιμένων. Επί του παρόντος, τέτοιου είδους πληροφορίες συγκεντρώνονται και γίνονται αντικείμενο επεξεργασίας σε κάθε αερολιμένα χωριστά. Τα δεδομένα αυτά πρέπει να τίθενται στη διάθεση φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και αερολιμένων για επιχειρησιακούς σκοπούς. Είναι σημαντικό να χρησιμοποιείται η τράπεζα δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας («ο Οργανισμός») σχετικά με την πιστοποίηση των επιδόσεων εκπομπής θορύβου ως μέσο επικύρωσης των δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) σχετικά με κάθε πτήση. Τα δεδομένα αυτά ζητούνται ήδη συστηματικά με στόχο την κεντρική διαχείριση της ροής, αλλά δεν διατίθενται επί του παρόντος στην Επιτροπή ή τον Οργανισμό και πρέπει να προσδιοριστούν για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και για τη ρύθμιση των επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Η εύκολη πρόσβαση σε επικυρωμένα στοιχεία κατάρτισης μοντέλων, τα οποία ορίζονται σύμφωνα με τις διεθνώς αναγνωρισμένες διαδικασίες και βέλτιστες πρακτικές, αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα της αποτύπωσης της καμπύλης θορύβου των διαφόρων αερολιμένων προς στήριξη των πολιτικών αποφάσεων.
- (17) Η Επιτροπή, προς αποφυγή ανεπιθύμητων συνεπειών για την ασφάλεια των πτήσεων, το δυναμικό των αερολιμένων και τον ανταγωνισμό, θα πρέπει να ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές όταν κρίνει ότι η τηρούμενη διαδικασία για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξετάσει την κοινοποίηση της Επιτροπής και να την ενημερώσει σχετικά με τις προθέσεις της, πριν επιβάλει περιορισμούς λειτουργίας.
- (18) Για να ληφθεί υπόψη η ισορροπημένη προσέγγιση, θα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα εξαιρέσεων σε ειδικές περιστάσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης αναπτυσσόμενων τρίτων χωρών, άνευ των οποίων οι εν λόγω φορείς θα υφίσταντο υπερβολική ζημία. Η αναφορά στις «αναπτυσσόμενες χώρες» πρέπει να τοποθετηθεί στη συγκεκριμένη συνάρτηση της αεροπορίας και δεν περιλαμβάνει σίγουρα όλες τις χώρες που, στο πλαίσιο της διεθνούς κοινότητας, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως αναπτυσσόμενες. Συγκεκριμένα, πρέπει να εξασφαλιστεί ότι τέτοιες εξαιρέσεις δεν είναι ασύμβατες με την αρχή της μη εισαγωγής διακρίσεων.
- (19) Για να ληφθεί υπόψη η συνεχής τεχνολογική πρόοδος στις τεχνολογίες κινητήρων και ατράκτων και οι μέθοδοι αποτύπωσης των καμπυλών θορύβου, 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 αναπροσαρμογή των προτύπων θορύβου για τα αεροσκάφη που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό και της αναφοράς των σχετικών μεθόδων πιστοποίησης, καθώς και την επικαιροποίηση της αναφοράς στη μέθοδο υπολογισμού των καμπυλών θορύβου, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, τα σχετικά έγγραφα του ICAO. Επίσης, πρέπει να εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τεχνικές προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές του εγγράφου 29 της Ευρωπαϊκής διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, κατά περίπτωση. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, συμπεριλαμβανομένων των διαβουλεύσεων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή διασφαλίζει, κατά την προετοιμασία και σύνταξη των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, την ταυτόχρονη, έγκαιρη και απαραίτητη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

- (20) Ενώ ο παρών κανονισμός απαιτεί τακτική αξιολόγηση του θορύβου στους αερολιμένες, η αξιολόγηση αυτή δεν συνεπάγεται αναγκάως τη θέσπιση νέων περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου ή την επανεξέταση υφιστάμενων περιορισμών. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός δεν απαιτεί την επανεξέταση των περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου που ήδη ισχύουν κατά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του, περιλαμβανομένων αυτών που απορρέουν από δικαστικές αποφάσεις ή τοπικές διαδικασίες μεσολάβησης. Μικρές τεχνικές τροποποιήσεις μέτρων χωρίς ουσιαστικές επιπτώσεις στο δυναμικό ή τη λειτουργία δεν θεωρούνται νέοι περιορισμοί λειτουργίας λόγω θορύβου.
- (21) Αν η διαδικασία διαβούλευσης που προηγείται της θέσπισης περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου είχε ξεκινήσει υπό το καθεστώς της οδηγίας 2002/30/EK και βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη κατά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να επιτραπεί η λήψη τελικής απόφασης σύμφωνα με την οδηγία 2002/30/EK, για να διαφυλαχθεί η πρόοδος που έχει ήδη επιτευχθεί στα πλαίσια της εν λόγω διαδικασίας.
- (22) Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για ομοιόμορφη εφαρμογή της μεθόδου αξιολόγησης του θορύβου στο πλαίσιο της αγοράς αερομεταφορών της Ένωσης, ο παρών κανονισμός ορίζει κοινούς κανόνες περί περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου.
- (23) Ως εκ τούτου, η οδηγία 2002/30/EK θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο, στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για την ακολουθητέα διαδικασία όταν εντοπίζεται πρόβλημα θορύβου, όσον αφορά τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου με ομοιόμορφο τρόπο σε κάθε συγκεκριμένο αερολιμένα, ώστε να συμβάλει στη βελτίωση των συνθηκών θορύβου και να περιορίσει ή να μειώσει τον αριθμό των ατόμων που θίγονται σημαντικά από τις πιθανές επιβλαβείς συνέπειες του θορύβου των αεροσκαφών, σύμφωνα με την ισορροπημένη προσέγγιση.
2. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι:
 - α) να διευκολύνει την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων μείωσης του θορύβου, όπου περιλαμβάνονται και οι πτυχές της υγείας, στο επίπεδο κάθε συγκεκριμένου αερολιμένα, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κανόνων της Ένωσης, ιδίως δε εκείνων που θεσπίστηκαν με την οδηγία 2002/49/EK, και της νομοθεσίας κάθε κράτους μέλους·
 - β) να επιτρέπει τη χρήση περιορισμών της λειτουργίας σύμφωνα με την ισορροπημένη προσέγγιση ώστε να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη του δυναμικού του αερολιμένα και του δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας με βάση την προσέγγιση «από πύλη σε πύλη».
3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας. 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) «αεροσκάφος»: αεροσκάφος σταθερών πτερύγων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 34 000 kg και άνω ή με πιστοποιημένη μέγιστη εσωτερική χωρητικότητα, για τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, που υπερβαίνει τις 19 θέσεις επιβατών, εκτός από τις θέσεις που προορίζονται αποκλειστικά για το πλήρωμα·
- 2) «αερολιμένας»: αερολιμένας ο οποίος εμφανίζει περισσότερες από 50 000 κινήσεις πολιτικών αεροσκαφών ανά ημερολογιακό έτος (όπου κίνηση είναι μία απογείωση ή μία προσγείωση), βάσει του μέσου όρου των κινήσεων των τριών τελευταίων ημερολογιακών ετών πριν από την αξιολόγηση του θορύβου·

- 3) «ισορροπημένη προσέγγιση»: η μέθοδος που θεσπίστηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, 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 περιορισμοί της λειτουργίας, εξετάζεται με συνεκτικό τρόπο με σκοπό την αντιμετώπιση του προβλήματος του θορύβου με τον αποδοτικότερο από απόψεως κόστους τρόπο σε κάθε αερολιμένα·
- 4) «οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη»: τα αεροσκάφη τα οποία έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις οριακές τιμές οι οποίες καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (σύμβαση του Σικάγου), με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 8 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels — πραγματικά αντιληπτός θόρυβος σε decibel), για μεταβατική περίοδο που λήγει στις 14 Ιουνίου 2020 και με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 10 EPNdB μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου, όπου το σωρευτικό περιθώριο, εκφραζόμενο σε EPNdB, προκύπτει από το άθροισμα των επιμέρους 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 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου·
- 5) «μέτρα λόγω θορύβου»: κάθε μέτρο που επηρεάζει τις συνθήκες θορύβου στον περίγυρο των αερολιμένων, για το οποίο ισχύουν οι αρχές της ισορροπημένης προσέγγισης, συμπεριλαμβανομένων άλλων μη επιχειρησιακών μέτρων που μπορούν να επηρεάσουν τον αριθμό των ατόμων που εκτίθενται στον θόρυβο των αεροσκαφών.
- 6) «περιορισμοί της λειτουργίας»: μέτρα λόγω θορύβου τα οποία περιορίζουν την πρόσβαση σε αερολιμένα ή μειώνουν την επιχειρησιακή ικανότητα αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών της λειτουργίας που αποσκοπούν στην απόσυρση οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών σε συγκεκριμένους αερολιμένες, καθώς και επιμέρους περιορισμών της λειτουργίας, που εφαρμόζονται, για παράδειγμα, σε μια συγκεκριμένη ώρα της ημέρας ή μόνο για ορισμένους διαδρόμους του αερολιμένα.

Άρθρο 3

Αρμόδιες αρχές

1. Τα κράτη μέλη στα οποία βρίσκεται αερολιμένας κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 2 ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές υπεύθυνες για τον καθορισμό της ακολουθητέας διαδικασίας κατά τη θέσπιση περιορισμών της λειτουργίας.
2. Οι αρμόδιες αρχές είναι ανεξάρτητες από οποιονδήποτε οργανισμό δυνάμενο να επηρεαστεί από τα μέτρα που λαμβάνονται λόγω θορύβου. Η ανεξαρτησία μπορεί να επιτευχθεί μέσω διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν εγκαίρως στην Επιτροπή τα ονόματα και τις διευθύνσεις των αρμόδιων αρχών κατά την παράγραφο 1. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα στοιχεία.

Άρθρο 4

Δικαίωμα προσφυγής

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να παρέχεται δικαίωμα προσφυγής κατά των περιορισμών λειτουργίας που θεσπίζονται βάσει του παρόντος κανονισμού ενώπιον δευτεροβάθμιου οργάνου διαφορετικού από την αρχή που αποφάσισε τον επίμαχο περιορισμό, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και διαδικασίες.
2. Το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται αερολιμένας κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 2 κοινοποιεί εγκαίρως στην Επιτροπή το όνομα και τη διεύθυνση του ορισθέντος δευτεροβάθμιου οργάνου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή, αναλόγως, τις ρυθμίσεις που διασφαλίζουν ότι θα ορισθεί ένα τέτοιο όργανο.

Άρθρο 5

Γενικοί κανόνες για τη διαχείριση του θορύβου των αεροσκαφών

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αναφερόμενες στο άρθρο 2 σημείο 2 συνθήκες θορύβου στον κάθε αερολιμένα αξιολογούνται σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/ΕΚ.

2. Για τους αερολιμένες με πρόβλημα θορύβου, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι θεσπίζεται η ισορροπημένη προσέγγιση για τη διαχείριση του θορύβου αεροσκαφών. Προς τούτο διασφαλίζουν ότι:

- α) καθορίζεται ο στόχος μείωσης του θορύβου για τον συγκεκριμένο αερολιμένα, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, το άρθρο 8 και το παράρτημα V της οδηγίας 2002/49/EK·
- β) προσδιορίζονται τα διαθέσιμα μέτρα μείωσης των επιπτώσεων του θορύβου·
- γ) αξιολογείται ενδελεχώς η πιθανή σχέση κόστους-αποδοτικότητας των μέτρων μετριασμού του θορύβου·
- δ) επιλέγονται τα μέτρα, λαμβάνοντας υπόψη το δημόσιο συμφέρον στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά τις προοπτικές ανάπτυξης των αερολιμένων, χωρίς να θίγεται η ασφάλεια·
- ε) πραγματοποιείται διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, με διαφάνεια, σχετικά με τα σχεδιαζόμενα μέτρα·
- στ) τα μέτρα θεσπίζονται και προβλέπεται επαρκής κοινοποίηση·
- ζ) τα μέτρα εφαρμόζονται· και
- η) προβλέπεται επίλυση των διαφορών.

3. Κατά τη λήψη μέτρων λόγω θορύβου, τα κράτη μέλη φροντίζουν να εξετάζεται ο ακόλουθος συνδυασμός διαθέσιμων μέτρων, με σκοπό τον προσδιορισμό του αποδοτικότερου οικονομικά μέτρου ή συνδυασμού μέτρων:

- α) η προβλεπόμενη επίδραση της μείωσης του θορύβου των αεροσκαφών στην πηγή·
- β) ο σχεδιασμός και η διαχείριση της χρήσης γης·
- γ) οι επιχειρησιακές διαδικασίες μείωσης του θορύβου·
- δ) επιβολή περιορισμών λειτουργίας όχι ως πρώτο μέτρο αλλά μόνον αφού εξεταστούν τα άλλα μέτρα της ισορροπημένης προσέγγισης.

Τα διαθέσιμα μέτρα μπορεί, εάν κριθεί αναγκαίο, να περιλαμβάνουν την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών. Τα κράτη μέλη ή αναλόγως οι φορείς διαχείρισης του αερολιμένα μπορούν να παράσχουν κίνητρα στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να χρησιμοποιούν λιγότερο θορυβώδη αεροσκάφη κατά τη μεταβατική περίοδο του άρθρου 2 σημείο 4). Τα εν λόγω οικονομικά κίνητρα τηρούν τους ισχύοντες κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.

4. Τα μέτρα μπορούν, στο πλαίσιο της ισορροπημένης προσέγγισης, να διαφοροποιούνται ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους, τις επιδόσεις θορύβου του αεροσκάφους, τη χρήση του αερολιμένα και των υπηρεσιών και εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, τον διάδρομο και/ή το καλυπτόμενο χρονικό διάστημα.

5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, οι περιορισμοί λειτουργίας με τη μορφή απόσυρσης των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών από τους αερολιμένες δεν θίγουν τα υποχρητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία πληρούν, με το αρχικό τους πιστοποιητικό ή με νέα πιστοποίηση, το πρότυπο θορύβου όπως ορίζεται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου.

6. Τα μέτρα ή ο συνδυασμός των μέτρων που λαμβάνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για έναν συγκεκριμένο αερολιμένα δεν μπορεί να είναι περιοριστικότερα του αναγκαίου για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων για τον μετριασμό των θορύβων που έχουν τεθεί για τον αερολιμένα. Οι περιορισμοί λειτουργίας επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις, ιδίως λόγω εθνικότητας ή ταυτότητας, και κατά μη αυθαίρετο τρόπο.

Άρθρο 6

Κανόνες αξιολόγησης του θορύβου

1. Οι αρμόδιες αρχές διασφαλίζουν ότι η κατάσταση θορύβου στους αερολιμένες ευθύνης τους αξιολογείται τακτικά, σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/EK και τη νομοθεσία που εφαρμόζεται σε κάθε κράτος μέλος. Οι αρμόδιες αρχές μπορεί να ζητούν τη στήριξη του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής⁽¹⁾.

2. Εάν η αξιολόγηση της παραγράφου 1 δείξει ότι μπορεί να απαιτηθούν νέα μέτρα περιορισμού της λειτουργίας για την αντιμετώπιση προβλήματος θορύβου σε κάποιον αερολιμένα, οι αρμόδιες αρχές διασφαλίζουν ότι:

- α) πριν από τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας, εφαρμόζονται η μέθοδος, οι δείκτες και οι πληροφορίες του παραρτήματος I με τρόπο ώστε να ληφθεί δεόντως υπόψη η συμβολή κάθε είδους μέτρου στο πλαίσιο της ισορροπημένης προσέγγισης·
- β) στο κατάλληλο επίπεδο, θεσπίζεται τεχνική συνεργασία μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα, του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, για την εξέταση μέτρων μετριασμού του θορύβου. Οι αρμόδιες αρχές διασφαλίζουν επίσης ότι γίνονται διαβουλεύσεις με τους κατοίκους της περιοχής ή τους εκπροσώπους τους και τις σχετικές τοπικές αρχές και ότι τους παρέχονται τεχνικές πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα μετριασμού του θορύβου·
- γ) η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας κάθε νέου περιορισμού λειτουργίας αξιολογείται, σύμφωνα με το παράρτημα II. Μικρές τεχνικές τροποποιήσεις μέτρων χωρίς ουσιαστικές επιπτώσεις στο δυναμικό ή τη λειτουργία δεν θεωρούνται νέοι λειτουργικοί περιορισμοί·
- δ) η διαδικασία διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η οποία μπορεί να διεξαχθεί υπό τη μορφή διαδικασίας μεσολάβησης, οργανώνεται 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 περιορισμών λειτουργίας για να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους. Τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνουν τουλάχιστον:
 - i) κατοίκους που ζουν στον περίγυρο των αερολιμένων και οι οποίοι θίγονται από τον θόρυβο της εναέριας κυκλοφορίας ή τους εκπροσώπους τους, και τις οικείες τοπικές αρχές·
 - ii) εκπροσώπους τοπικών επιχειρήσεων που έχουν έδρα στον περίγυρο των αερολιμένων, οι δραστηριότητες των οποίων θίγονται από την εναέρια κυκλοφορία και τη λειτουργία του αερολιμένα·
 - iii) φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένα·
 - iv) εκπροσώπους των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ενδέχεται να επηρεαστούν από τα μέτρα λόγω θορύβου·
 - v) αρμόδιους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
 - vi) τον διαχειριστή δικτύου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής⁽²⁾·
 - vii) κατά περίπτωση, τον ορισθέντα συντονιστή των χρονοθυρίδων (slots).

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής, της 29ης Ιουλίου 2010, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ΕΕ L 201 της 3.8.2010, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2011, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων εκτέλεσης λειτουργιών δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ) και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 (ΕΕ L 185 της 15.7.2011, σ. 1).

3. Οι αρμόδιες αρχές παρακολουθούν και εποπτεύουν την εφαρμογή των περιορισμών της λειτουργίας και αναλαμβάνουν δράση κατά περίπτωση. Διασφαλίζουν ότι οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται δωρεάν και ότι είναι ευχερώς και αμέσως προσβάσιμες στους περιοίκους του αερολιμένα και στις οικείες τοπικές αρχές.

4. Οι σχετικές πληροφορίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) τηρουμένης της εθνικής νομοθεσίας, πληροφορίες σχετικά με τις επικαλούμενες παραβάσεις που οφείλονται σε αλλαγές στις διαδικασίες πτήσης, από απόψεως επίπτωσης καθώς και τους λόγους για τους οποίους επήλθαν οι αλλαγές αυτές·

β) τα γενικά κριτήρια που εφαρμόζονται κατά την κατανομή και διαχείριση της κυκλοφορίας σε κάθε αερολιμένα, στον βαθμό που τα συγκεκριμένα κριτήρια δύνανται να έχουν επίπτωση στο περιβάλλον ή να προκαλούν θόρυβο· και

γ) στοιχεία τα οποία συλλέγονται από τυχόν συστήματα μέτρησης του θορύβου.

Άρθρο 7

Πληροφορίες για τις επιδόσεις θορύβου

1. Οι αποφάσεις για τους περιορισμούς λειτουργίας λόγω θορύβου βασίζονται στις επιδόσεις εκπομπής θορύβων του αεροσκάφους όπως καθορίζονται από τη διαδικασία πιστοποίησης που διενεργείται σύμφωνα με τον τόμο 1 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου, έκτη έκδοση του Μαρτίου 2011.

2. Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκάφους κοινοποιούν τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τον θόρυβο του αεροσκάφους τους που χρησιμοποιεί αερολιμένες της Ένωσης:

α) την εθνικότητα και το εμπορικό σήμα του αεροσκάφους·

β) το πιστοποιητικό θορύβου του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται, μαζί με το σχετικό μέγιστο βάρος απογείωσης·

γ) κάθε τροποποίηση του αεροσκάφους η οποία επηρεάζει τις επιδόσεις θορύβου του αεροσκάφους και αναγράφεται στο πιστοποιητικό θορύβου.

3. Κατόπιν αιτήσεως του Οργανισμού, οι κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου αεροσκάφους ή συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου, που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, καθώς και φυσικά ή νομικά πρόσωπα που λειτουργούν αεροσκάφος για το οποίο δεν έχει εκδοθεί πιστοποιητικό τύπου δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, παρέχουν στοιχεία που αφορούν τον θόρυβο και τις επιδόσεις για τους σκοπούς της κατάρτισης μοντέλων θορύβου. Ο Οργανισμός εξειδικεύει τα απαιτούμενα στοιχεία, καθώς και τον χρόνο, τη μορφή και τον τρόπο παροχής τους. Ο Οργανισμός ελέγχει τα στοιχεία που λαμβάνει σχετικά με τον θόρυβο και τις επιδόσεις για τους σκοπούς της κατάρτισης μοντέλων και διαθέτει τα εν λόγω στοιχεία σε άλλους φορείς για τους σκοπούς της κατάρτισης μοντέλων θορύβου.

4. Τα στοιχεία των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου περιορίζονται στα απολύτως αναγκαία και παρέχονται δωρεάν, κατά το δυνατόν σε ηλεκτρονική μορφή, με χρήση του υποδείγματος που ορίζει η Επιτροπή.

5. Ο Οργανισμός ελέγχει τα δεδομένα θορύβου και επιδόσεων των αεροσκαφών για τους σκοπούς κατάρτισης μοντέλων στο πλαίσιο των καθηκόντων του, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1).

6. Τα δεδομένα εισάγονται σε κεντρική βάση δεδομένων και τίθενται στη διάθεση των αρμόδιων αρχών, των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων για επιχειρησιακούς σκοπούς.

Άρθρο 8

Κανόνες για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών

1. Πριν από τη θέσπιση περιορισμού λειτουργίας, οι αρμόδιες αρχές την κοινοποιούν στα κράτη μέλη, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα μέρη με περίοδο προειδοποίησης 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 Συμβουλίου ⁽¹⁾ για τον οικείο αερολιμένα και για τη συγκεκριμένη περίοδο προγραμματισμού.

2. Μετά την αξιολόγηση που διεξάγεται σύμφωνα με το άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού, η κοινοποίηση συνοδεύεται από γραπτή έκθεση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 που εξηγεί τους λόγους θέσπισης των περιορισμών λειτουργίας, τον στόχο μείωσης του θορύβου που καθορίστηκε για τον αερολιμένα, τα μέτρα που εξετάστηκαν για την επίτευξη αυτού του στόχου και την αξιολόγηση της ενδεχόμενης σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας των διαφόρων μέτρων που εξετάστηκαν, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των διασυννοριακών επιπτώσεών τους.

3. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή μπορεί, εντός προθεσμίας τριών μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης δυνάμει της παραγράφου 1, να επανεξετάσει τη διαδικασία για τη θέσπιση περιορισμού λειτουργίας. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η θέσπιση περιορισμού λειτουργίας λόγω θορύβου δεν ακολουθεί τη διαδικασία που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό, μπορεί να ενημερώσει σχετικά τις ενδιαφερόμενες αρμόδιες αρχές. Η ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή εξετάζει την κοινοποίηση της Επιτροπής και την ενημερώνει σχετικά με τις προθέσεις της, προτού θεσπίσει τον περιορισμό λειτουργίας.

4. Αν ο περιορισμός λειτουργίας αφορά την απόσυρση οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών από αερολιμένα, δεν θα επιτρέπεται σε αυτόν τον αερολιμένα, έξι μήνες μετά την κοινοποίηση της παραγράφου 1, κανένα πρόσθετο δρομολόγιο που υπερβαίνει τον αριθμό των κινήσεων των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους. Τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε οι αρμόδιες αρχές να αποφασίζουν σχετικά με το ετήσιο ποσοστό μείωσης του αριθμού των κινήσεων οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών από τον στόλο των θιγόμενων φορέων στον εν λόγω αερολιμένα, λαμβάνοντας υπόψη την ηλικία του αεροσκάφους και τη σύνθεση του συνολικού στόλου. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του άρθρου 5, το ποσοστό αυτό δεν πρέπει να υπερβαίνει το 25 % του αριθμού των κινήσεων οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών για κάθε φορέα εκμετάλλευσης που χρησιμοποιεί τον συγκεκριμένο αερολιμένα.

Άρθρο 9

Αναπτυσσόμενες χώρες

1. Για να αποφευχθεί υπερβολική οικονομική ζημία, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να εξαιρούν οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη νηολογημένα σε αναπτυσσόμενες χώρες από τους περιορισμούς λειτουργίας λόγω θορύβου υπό τον όρο ότι:

α) στα αεροσκάφη αυτά έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό θορύβου σύμφωνα με τα πρότυπα που καθορίζονται στο κεφάλαιο 3, τμήμα 1 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου·

β) τα αεροσκάφη αυτά χρησιμοποιούνταν στην Ένωση στην πενταετία που προηγείται της έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού·

γ) ήταν νηολογημένα στην εν λόγω αναπτυσσόμενη χώρα τη συγκεκριμένη πενταετία· και

δ) εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την έδρα τους στη χώρα αυτή.

2. Σε περίπτωση που κράτος μέλος χορηγεί εξαίρεση η οποία προβλέπεται στην παράγραφο 1, ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών και την Επιτροπή.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινотικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

Άρθρο 10

Εξαίρεση για αεροπορικές πτήσεις έκτακτου χαρακτήρα

Κατά περίπτωση, οι αρμόδιες αρχές μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε αερολιμένες ευθύνης τους συγκεκριμένες δραστηριότητες οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών οι οποίες δεν θα μπορούσαν να εκτελεσθούν βάσει του παρόντος κανονισμού.

Η εξαίρεση περιορίζεται στα εξής:

- α) πτήσεις τόσο εξαιρετικού χαρακτήρα ώστε θα ήταν παράλογο να απορριφθεί η χορήγηση προσωρινής εξαίρεσης, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων ανθρωπιστικής βοήθειας· ή
- β) πτήσεις μη εμπορικού χαρακτήρα για λόγους μετασκευής, επισκευής ή συντήρησης.

Άρθρο 11

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 σχετικά με:

- α) τεχνικές προσαρμογές των προτύπων πιστοποίησης του θορύβου που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 και στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) και της διαδικασίας πιστοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1·
- β) τεχνικές προσαρμογές της μεθοδολογίας και των δεικτών που εκτίθενται στο παράρτημα I.

Στόχος των προσαρμογών αυτών είναι να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές των σχετικών διεθνών κανόνων, κατά περίπτωση.

Άρθρο 12

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων του άρθρου 11 ανατίθεται στην Επιτροπή για πενταετές χρονικό διάστημα από τις 13 Ιουνίου 2016. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετίας. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρά για χρονικές περιόδους της ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο αντιταχθεί στην παράταση αυτή το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε χρονικής περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση του άρθρου 11 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση ως καθορίζεται στη σχετική απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
4. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη εγκρίνεται κατά το άρθρο 11 τίθεται σε ισχύ μόνο εάν δεν έχουν αντιταχθεί 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**Πληροφόρηση και επανεξέταση**

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

Το αργότερο στις 14 Ιουνίου 2021, η Επιτροπή υποβάλλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Η έκθεση συνοδεύεται, ενδεχομένως, από προτάσεις για αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 14**Υφιστάμενοι περιορισμοί λειτουργίας**

Οι περιορισμοί λειτουργίας σε συνάρτηση με τον θόρυβο, οι οποίοι έχουν ήδη θεσπισθεί πριν από τις 13 Ιουνίου 2016 παραμένουν σε ισχύ μέχρις ότου αποφασίσουν οι αρμόδιες αρχές να τους αναθεωρήσουν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 15**Κατάργηση**

Η οδηγία 2002/30/EK καταργείται από τις 13 Ιουνίου 2016.

Άρθρο 16**Μεταβατικές διατάξεις**

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 15 του παρόντος κανονισμού, οι περιορισμοί λειτουργίας σε συνάρτηση με τον θόρυβο που θεσπίζονται μετά τις 13 Ιουνίου 2016 μπορούν να θεσπιστούν σύμφωνα με την οδηγία 2002/30/EK, στις περιπτώσεις όπου η διαδικασία διαβούλευσης που προηγείται της θέσπισής τους βρισκόταν σε εξέλιξη κατά την ημερομηνία αυτή και υπό την προϋπόθεση ότι οι περιορισμοί αυτοί θεσπίζονται το αργότερο ένα έτος από την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 17**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 13 Ιουνίου 2016.

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

Στρασβούργο, 16 Απριλίου 2014.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Δ. ΚΟΥΡΚΟΥΛΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΘΟΡΥΒΟΥ ΣΕ ΕΝΑΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Μεθοδολογία:

1. Οι αρμόδιες αρχές θα μεριμνούν ώστε να χρησιμοποιούνται μέθοδοι αξιολόγησης του θορύβου που έχουν αναπτυχθεί σύμφωνα με την έκδοση της European Civil Aviation Conference με τίτλο «Έκδοση 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} and L_{night} , οι οποίοι ορίζονται και υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι της οδηγίας 2002/49/ΕΚ.
2. Μπορούν να χρησιμοποιούνται συμπληρωματικοί δείκτες θορύβου που έχουν αντικειμενική βάση.

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 τον συνδυασμό των δρομολογίων.
- 1.2. Περιγραφή των περιβαλλοντικών στόχων για τον αερολιμένα και του εθνικού πλαισίου. Σε αυτή θα περιλαμβάνεται περιγραφή των στόχων μείωσης του θορύβου των αεροσκαφών για τον αερολιμένα.
- 1.3. Αναλυτικά στοιχεία για τις καμπύλες θορύβου για συγκεκριμένα προηγούμενα έτη — συμπεριλαμβανομένης της αποτίμησης του αριθμού των ατόμων που θίγονται από τους θορύβους των αεροσκαφών, σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2002/49/ΕΚ.
- 1.4. Περιγραφή των υφιστάμενων και προγραμματισμένων μέτρων για τη διαχείριση του θορύβου των αεροσκαφών που έχουν ήδη εφαρμοστεί στο πλαίσιο της ισορροπημένης προσέγγισης και τον αντίκτυπο και τη συμβολή τους στο επίπεδο του θορύβου, σε σχέση με τα ακόλουθα:
 - 1.4.1. Μείωση του θορύβου στην πηγή:
 - α) πληροφορίες για τον τρέχοντα στόλο αεροσκαφών και πιθανές αναμενόμενες τεχνολογικές βελτιώσεις·
 - β) ειδικά σχέδια για τον εκσυγχρονισμό του στόλου·
 - 1.4.2. Σχεδιασμός και διαχείριση της χρήσης γης:
 - α) μέσα σχεδιασμού σε ισχύ, όπως συνολικός σχεδιασμός ή οριοθέτηση θορύβων·
 - β) μέτρα μετριασμού σε ισχύ, όπως κανονισμοί δόμησης, προγράμματα ηχομόνωσης ή μέτρα για τη μείωση των ευαίσθητων περιοχών χρήσης γης·
 - γ) διαδικασία διαβούλευσης για τα μέτρα χρήσης γης·
 - δ) έλεγχος καταπατήσεων.
 - 1.4.3. Λειτουργικά μέτρα μετριασμού του θορύβου, στον βαθμό που τα εν λόγω μέτρα δεν περιορίζουν τη χωρητικότητα ενός αερολιμένα:
 - α) χρήση προτιμησιακών διαδρόμων·
 - β) χρήση προτιμησιακών διαδρομών θορύβου·

γ) χρήση διαδικασιών για απογείωση και προσέγγιση με μετριάσμο του θορύβου·

δ) αναφορά του βαθμού στον οποίο τα εν λόγω μέτρα ρυθμίζονται με βάση περιβαλλοντικούς δείκτες, όπως αναφέρονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής.

1.4.4. Περιορισμοί λειτουργίας:

α) χρήση γενικών περιορισμών, όπως ανώτατα όρια κινήσεων ή ποσοστώσεις θορύβων·

β) χρήση περιορισμών ειδικά για αεροσκάφη, όπως η απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών·

γ) χρήση επιμέρους περιορισμών, κάνοντας διάκριση μεταξύ των μέτρων ημέρας και νύκτας.

1.4.5. Χρηματοοικονομικά μέσα σε ισχύ, όπως τέλη αερολιμένα σε συνάρτηση με τον θόρυβο.

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 διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης και/ή των τερματικών σταθμών, τις προβλέψεις προσέγγισης και απογείωσης, τον προβλεπόμενο συνδυασμό αεροπορικών δρομολογίων στο μέλλον και τους υπολογιζόμενους ρυθμούς ανάπτυξης και διεξοδική μελέτη του αντίκτυπου του θορύβου στη γύρω περιοχή που προκαλείται από την αύξηση του δυναμικού, την επέκταση των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης και τερματικών σταθμών και μέσω της τροποποίησης των αεροδιαδρόμων και της πορείας προσέγγισης και απογείωσης.

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 στο επίπεδο του θορύβου σε περίπτωση που δεν ληφθούν άλλα μέτρα καθώς και των μέτρων που έχουν ήδη προγραμματιστεί για μείωση των επιπτώσεων του θορύβου κατά το ίδιο χρονικό διάστημα.

2.4. Προβλέψεις για τις καμπύλες θορύβου —συμπεριλαμβανομένης της αποτίμησης του αριθμού των ατόμων που ενδέχεται να θιγούνται από τους θορύβους των αεροπλάνων—, διακρίνοντας μεταξύ δομημένων οικιστικών περιοχών ή νεοκτιστών και σχεδιαζόμενων οικιστικών περιοχών και σχεδιαζόμενων μελλοντικών οικιστικών περιοχών για τις οποίες έχει ήδη δοθεί σχετική άδεια από τις αρμόδιες αρχές.

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 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 εν λόγω μέτρων· του αριθμού των ατόμων που αναμένεται ότι θα επωφεληθούν και το 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 II

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

Η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας των προβλεπόμενων περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με 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 υπηρεσιών, 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 βιωσιμότητα, συμπεριλαμβανομένων των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ θορύβου και εκπομπών·
- 3) άμεσες, έμμεσες και καταλυτικές επιπτώσεις στην απασχόληση.

Δήλωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας 2002/49/ΕΚ

Η Επιτροπή διεξάγει συζητήσεις με τα κράτη μέλη επί του παραρτήματος II της οδηγίας 2002/49/ΕΚ (μέθοδοι υπολογισμού θορύβου), με σκοπό την έγκρισή του κατά τους προσεχείς μήνες.

Η Επιτροπή σκοπεύει να αναθεωρήσει το παράρτημα III της οδηγίας 2002/49/ΕΚ (αξιολόγηση των επιπτώσεων στην υγεία, καμπύλες δόσης-απόκρισης), βάσει των εργασιών που βρίσκονται σε εξέλιξη στον ΠΟΥ σχετικά με τη μεθοδολογία αξιολόγησης των επιπτώσεων του θορύβου στην υγεία.
