



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Έγγραφο συνόδου

**A7-0372/2012**

21.11.2012

**\*\*\*I**

## **ΕΚΘΕΣΗ**

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά 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 Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Jörg Leichtfried

### ***Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα***

- \* Διαδικασία διαβούλευσης
- \*\*\* Διαδικασία έγκρισης
- \*\*\*I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- \*\*\*II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- \*\*\*III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

### ***Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης***

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση των αλλαγών στο σχέδιο πράξης γίνεται με ***έντονους πλάγιους*** χαρακτήρες. Η σήμανση με ***απλά πλάγια*** απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά τα στοιχεία του σχεδίου πράξης για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μία γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

Η επικεφαλίδα κάθε τροπολογίας σχετικής με υπάρχουσα πράξη, την οποία το σχέδιο πράξης προτίθεται να τροποποιήσει, φέρει μία τρίτη και μία τέταρτη σειρά που προσδιορίζουν αντίστοιχα την ισχύουσα πράξη και την τροποποιημένη διάταξή της. Τα τμήματα που λαμβάνονται από διάταξη υπάρχουσας πράξης την οποία το Κοινοβούλιο επιθυμεί να τροποποιήσει, ενώ το σχέδιο πράξης δεν έχει τροποποιήσει, σημαίνονται με ***έντονους χαρακτήρες***. Ενδεχόμενες διαγραφές που αφορούν τα τμήματα αυτά σημαίνονται ως εξής: [...].

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ .....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ .....	34
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ .....	36
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ .....	75



## ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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 (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

*Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,*

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2011)0828),
  - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C7-0456/2011),
  - έχοντας υπόψη το άρθρο 294, παράγραφος 3, της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
  - έχοντας υπόψη τις αιτιολογημένες γνώμες που υποβλήθηκαν, στο πλαίσιο του Πρωτοκόλλου (αριθ. 2) σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, από τη Γαλλική Γερουσία, το Γερμανικό Ομοσπονδιακό Συμβούλιο και την Γερουσία της Ολλανδίας, σύμφωνα με τις οποίες το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας,
  - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, που εκδόθηκε στις 28 Μαρτίου 2012<sup>1</sup>,
  - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιφερειών της 11ης Μαΐου 2012<sup>2</sup>,
  - έχοντας υπόψη το άρθρο 55 του Κανονισμού του,
  - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και την γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (A7-0372/2012),
1. εγκρίνει τη θέση κατά την πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
  2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
  3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο,

---

<sup>1</sup> EE C 181, 21.6.2012, σ. 177.

<sup>2</sup> EE C 277, 13.9.2012, σ. 110.

στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια..

## Τροπολογία 1

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

*Τροπολογία*

(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 **καθώς και στον περίγυρό τους όπου εμφανίζονται** ιδιαίτερα προβλήματα θορύβου. Ένας μεγάλος αριθμός πολιτών της ΕΕ εκτίθεται σε υψηλά επίπεδα θορύβου που μπορεί να οδηγήσουν σε αρνητικές επιπτώσεις για την υγεία, **ιδίως στην περίπτωση των νυχτερινών πτήσεων.**

## Τροπολογία 2

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(6α) Με σκοπό τον περιορισμό της αναγκαιότητας θέσπισης λειτουργικών περιορισμών, τα εθνικά σχέδια δράσης που περιγράφονται στην οδηγία 2002/49/ΕΚ θα πρέπει στο άμεσο μέλλον να επιτρέψουν τη θέσπιση συμπληρωματικών μέτρων διαχείρισης του θορύβου έξω από τους αερολιμένες, όπως την ηχομόνωση των κατοικιών και σχέδια ηχητικής μόνωσης γενικότερα.**

### Αιτιολόγηση

*Δυστυχώς, η οδηγία σχετικά με τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου του 2002 τείνει να καταστεί απαρχαιωμένη λόγω της σημαντικής αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Εν αναμονή μιας ενδεχόμενης αναθεώρησης της εν λόγω οδηγίας, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τη συμπληρώνει κατά το μέγιστο δυνατόν.*

### Τροπολογία 3

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

*Τροπολογία*

(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, *ή τα μέτρα που ορίζει η οδηγία 2002/49ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2002 σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου<sup>1</sup>, δεν επιτυγχάνουν* τους στόχους για μετριασμό του θορύβου. *Πρέπει να ληφθούν πρόσθετα μέτρα μείωσης του θορύβου μετά από συστηματική διαδικασία παρακολούθησης και περιβαλλοντικού ελέγχου· τα μέτρα αυτά πρέπει να βασίζονται σε μια συντηρητική προσέγγιση, με στόχο τον έγκαιρο προσδιορισμό των διορθωτικών ενεργειών βάσει παρακολούθησης που απαιτούνται όσον αφορά τη διαχείριση και/ή τη λειτουργία.*

---

<sup>1</sup> *EE L 189 της 18.7.2002, σ. 12*

### Τροπολογία 4

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(8) Ενώ *μια ανάλυση κόστους-οφέλους παρέχει ενδείξεις των συνολικών αποτελεσμάτων στην οικονομική*

*Τροπολογία*

(8) Ενώ *ο στόχος μείωσης του θορύβου θα πρέπει να επιλέγεται* με τη σύγκριση του συνόλου των εξόδων και *όλων των*

*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.*

## Τροπολογία 5

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*(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.*

## Τροπολογία 6

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*οφελών, το μέσο για την επίτευξη του εν λόγω στόχου θα πρέπει να είναι οικονομικά αποδοτικό, λαμβάνοντας υπόψη τις πτυχές που αφορούν την υγεία καθώς και τις οικονομικές και κοινωνικές πτυχές.*

*Τροπολογία*

*(9) Η Επιτροπή θα πρέπει να είναι σε θέση να αξιολογεί προτεινόμενους λειτουργικούς περιορισμούς πριν την εφαρμογή τους.*



*ότι η απαραίτητη ασφάλεια των πτήσεων διατηρείται εκτιμώντας όλους τους παράγοντες οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν μια συγκεκριμένη λειτουργία. Τα επιχειρησιακά μέτρα περιορισμού του θορύβου δεν πρέπει να εμποδίζουν ή να απαγορεύουν μέτρα ασφαλείας κατά της τρομοκρατίας.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Η ασφάλεια και η προστασία αποτελούν άμεσες προτεραιότητες στον τομέα της αεροπλοΐας.*

### **Τροπολογία 7**

#### **Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

*Τροπολογία*

(10) Η αξιολόγηση του θορύβου θα πρέπει να βασίζεται, **σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/ΕΚ, σε αντικειμενικά και μετρήσιμα κριτήρια, τα οποία είναι κοινά για όλα τα κράτη μέλη.** Οι πληροφορίες αυτές **πρέπει να είναι αξιόπιστες, να συλλέγονται με διαφανή τρόπο, να είναι συγκρίσιμες και να είναι προσβάσιμες σε όλους τους ενδιαφερομένους.** **Στις αξιολογήσεις αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνεται η παρακολούθηση των τελευταίων τεχνολογικών εξελίξεων και οι ανταλλαγές των πρόσφατων ευρημάτων σχετικά με τις διαδικασίες που εφαρμόζονται.** Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να θεσπίσουν τα απαραίτητα μέσα παρακολούθησης και επιβολής. **Η αξιολόγηση του θορύβου θα πρέπει να εκπονείται ή να εποπτεύεται από εξωτερικούς φορείς ή φορείς που είναι ανεξάρτητοι από τον φορέα εκμετάλλευσης τους αερολιμένα.**

### **Τροπολογία 8**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 13**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

**Τροπολογία 9**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)**

*Τροπολογία*

(13) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η συνεχής τεχνολογική πρόοδος 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 **της μεθόδου και της τεχνικής εκθέσεως σχετικά με την αξιολόγηση της κατάστασης από απόψεως θορύβου σε ένα αερολιμένα.** 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.

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(13α) Με σκοπό να διασφαλισθεί η νομική βεβαιότητα και η αξιοπιστία του προγραμματισμού, δεν θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο του παρόντος κανονισμού οι λειτουργικοί περιορισμοί και οι αποφάσεις σχετικά με τη λειτουργία των αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων αποφάσεων των δικαστηρίων και αποτελεσμάτων της διαδικασίας συνδιαλλαγής στο βαθμό που έχουν ήδη αρχίσει ή βρίσκονται υπό εξέταση πριν τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού, αλλά θα πρέπει να εξετάζονται βάσει των ισχυουσών διατάξεων.*

## **Τροπολογία 10**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(16α) Ο παρών κανονισμός αναφέρεται μόνο στο θόρυβο των αεροσκαφών και δεν αποσκοπεί στη ρύθμιση του αντικτύπου των εκπομπών ρύπων λόγω της λειτουργίας των αεροσκαφών και των μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση αυτών των εκπομπών. Οι κανόνες και οι διαδικασίες για λειτουργικούς περιορισμούς σε σχέση με τις εκπομπές ρύπων πρέπει να θεσπιστούν με άλλη νομοθετική πράξη.*

## **Τροπολογία 11**

**Πρόταση κανονισμού  
Άρθρο 1 – παράγραφος 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει **τους**

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.

κανόνες για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο με συνέπεια σε κάθε αερολιμένα, **και όπου έχει αναγνωριστεί ότι υφίσταται ένα πρόβλημα θορύβου**, 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 **από τον θόρυβο** των αεροσκαφών, σύμφωνα με την εξισορροπημένη προσέγγιση.

## Τροπολογία 12

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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·

*Τροπολογία*

(α) να διευκολύνει την επίτευξη συγκεκριμένων περιβαλλοντικών στόχων για τον μετριασμό του θορύβου, όπως θεσπίζονται σε διατάξεις της Ένωσης και σε εθνικές **ή** τοπικές διατάξεις, και να αξιολογεί την αλληλεξάρτησή τους με άλλους περιβαλλοντικούς στόχους, **συμπεριλαμβανομένων πτυχών υγείας** στο επίπεδο των μεμονωμένων αερολιμένων·

## Τροπολογία 13

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – στοιχείο β)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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».

*Τροπολογία*

(β) να επιτρέψει την επιλογή των πιο αποδοτικών μέτρων για τη μείωση των θορύβων, **λαμβάνοντας υπόψη τις πτυχές που σχετίζονται με την υγεία και με την οικονομία**, 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».

## Τροπολογία 14

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε **αεροσκάφη** που χρησιμοποιούνται στην πολιτική αεροπορία.

*Τροπολογία*

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε **πτήσεις αεροσκαφών** που χρησιμοποιούνται στην πολιτική αεροπορία.

## Τροπολογία 15

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

Δεν ισχύει για **πτήσεις αεροσκαφών** που χρησιμοποιούνται για στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές ή ανάλογες υπηρεσίες.

### *Αιτιολόγηση*

*Η πρόταση κανονισμού εφαρμόζεται σε αερολιμένες με περισσότερο από 50.000 κινήσεις αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στην πολιτική αεροπορία ανά έτος. Ως εκ τούτου, εφαρμόζεται σε πτήσεις και όχι σε αεροσκάφη.*

## Τροπολογία 16

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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

*Τροπολογία*

(2) «Εξισορροπημένη προσέγγιση»: η **διαδικασία που έχει καθορισθεί από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO- ΔΟΠΑ) στον Τόμο 1, τμήμα V του παραρτήματος 16 της Σύμβασης του Σικάγο**, στο πλαίσιο της οποίας το φάσμα των διαθέσιμων μέτρων, κυρίως η μείωση

περιορισμοί, εξετάζεται με συνεπή τρόπο με σκοπό την **αντιμετώπιση** του προβλήματος του θορύβου με τον πιο **οικονομικά αποδεκτό** τρόπο σε επίπεδο κάθε μεμονωμένου αερολιμένα.

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 **ελαχιστοποίηση** του προβλήματος του θορύβου με τον πιο **αποτελεσματικό** τρόπο **λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τις πτυχές της υγείας και της οικονομίας**, σε επίπεδο κάθε μεμονωμένου αερολιμένα **για την προστασία της υγείας των πολιτών που κατοικούν στις κοντινές περιοχές.**

## Τροπολογία 17

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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·

*Τροπολογία*

(4) «Οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη»: αεροσκάφη **που είναι πιστοποιημένα σύμφωνα με** τις οριακές τιμές 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 **8 EPNdB** (Effective Perceived Noise in **Decibels**) (πραγματικά αντιληπτού θορύβου σε decibel) **κατά τη διάρκεια μεταβατικής περιόδου τεσσάρων ετών μετά την θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού και με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 10 EPNdB μετά το τέλος αυτής της μεταβατικής περιόδου. 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 ,

*Αιτιολόγηση*

*Προτείνεται να προσαρμοσθεί ο ορισμός για να αντικατοπτρίζει καλύτερα την κύκλο ζωής των αεροσκαφών.*

**Τροπολογία 18**

**Πρόταση κανονισμού  
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.**

*Τροπολογία*

(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 **π.χ. ισχύουν για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο κατά τη διάρκεια της ημέρας ή μόνο για ορισμένους διαδρόμους του αερολιμένα.**

*Αιτιολόγηση*

*The definition of partial operating restrictions in Article 2(6) shall be based on ICAO's definition (see page I-7-2 of ICAO Guidance on the Balanced Approach, ICAO Doc 9829). In particular, the definition proposed by the Commission is inaccurate and inconsistent with ICAO's Balanced Approach as it limits partial restrictions to restrictions affecting operations according to time period. The balanced approach is based on the core principle that solutions to noise problems need to be tailored to the specific characteristics of the airport concerned. It requires due consideration to be given to its four principal elements, namely noise reduction at source, land-use planning and management, noise abatement operational procedures, and not as a first resort operating restrictions.*

**Τροπολογία 19**

**Πρόταση κανονισμού  
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.

Αρμόδιες αρχές και δικαίωμα προσφυγής

1. Τα κράτη μέλη **στα οποία ευρίσκεται ένας αερολιμένας** καθορίζουν **μια ή περισσότερες** αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για **την παρακολούθηση της διαδικασίας έγκρισης λειτουργικών περιορισμών** καθώς και ένα ανεξάρτητο όργανο προσφυγής **σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και τις εθνικές πρακτικές**.

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 **εγκαίρως** τα ονόματα και τις διευθύνσεις των αρμόδιων αρχών και του οργάνου προσφυγής που αναφέρονται στην παράγραφο 1. **Η Επιτροπή δημοσιεύει αυτές τις πληροφορίες.**

**4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν το δικαίωμα προσφυγής κατά των λειτουργικών περιορισμών που εγκρίνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό ενώπιον του φορέα προσφυγής σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και τις εθνικές διαδικασίες.**

## Τροπολογία 20

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

1. Τα κράτη μέλη **θεσπίζουν μια** εξισορροπημένη προσέγγιση σε σχέση με τη διαχείριση του θορύβου των αεροσκαφών. Προς τούτο:

1. Τα κράτη μέλη **εφαρμόζουν την** εξισορροπημένη προσέγγιση σε σχέση με τη διαχείριση του θορύβου των αεροσκαφών, **σε ανά αερολιμένα βάση, στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του**



*παρόντος κανονισμού. Προς τούτο, αξιολογούν την κατάσταση θορύβου σε μεμονωμένους αερολιμένες σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/ΕΚ, συμπεριλαμβανομένων των επιβλαβών συνεπειών για την υγεία. Όταν ένα πρόβλημα θορύβου αναγνωρισθεί, τα κράτη μέλη:*

## **Τροπολογία 21**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*(α) αξιολογούν την κατάσταση του θορύβου σε έναν μεμονωμένο αερολιμένα·*

*(β) καθορίζουν τον περιβαλλοντικό στόχο για μείωση των θορύβων·*

*Τροπολογία*

*(α) διασφαλίζουν ότι ο στόχος μείωσης του θορύβου για τον συγκεκριμένο αερολιμένα, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, το άρθρο 8 και το Παράρτημα V της οδηγίας 2002/49, καθορίζεται·*

## **Τροπολογία 22**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*(δ) εκτιμούν την πιθανή σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας των διαθέσιμων μέτρων·*

*Τροπολογία*

*(δ) διεξάγουν επίσημη και εκτεταμένη αξιολόγηση της πιθανής σχέσης κόστους - αποτελεσματικότητας των διαθέσιμων μέτρων·*

## **Τροπολογία 23**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(γ) επιχειρησιακές διαδικασίες μετριασμού του θορύβου·

*Τροπολογία*

(γ) επιχειρησιακές διαδικασίες μετριασμού του θορύβου, **συμπεριλαμβανομένων της κατεύθυνσης των διαδρόμων απογείωσης και προσγείωσης**·

## **Τροπολογία 24**

### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα διαθέσιμα μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών, εάν κριθεί αναγκαίο.

*Τροπολογία*

Τα διαθέσιμα μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών, εάν κριθεί αναγκαίο. **Τα κράτη μέλη μπορεί να προσφέρουν οικονομικά κίνητρα για να ενθαρρύνουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να χρησιμοποιούν λιγότερο θορυβώδη αεροσκάφη κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 2, παράγραφος 4.**

## **Τροπολογία 25**

### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Άρθρο 4 – παράγραφος 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

3. Τα κράτη μέλη μπορούν, στο πλαίσιο της εξισορροπημένης προσέγγισης, να διαφοροποιούν τα μέτρα μετριασμού ανάλογα με **τις επιδόσεις θορύβου** του αεροσκάφους, τη χρήση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, **τον αεροδιάδρομο** ή/και το καλυπτόμενο χρονικό διάστημα.

## **Τροπολογία 26**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 4 – παράγραφος 5**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

**Τροπολογία 27**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 4 – παράγραφος 6 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**Τροπολογία 28**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 5**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

5. Τα μέτρα ή ο συνδυασμός των μέτρων που λαμβάνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για έναν συγκεκριμένο αερολιμένα **πρέπει να είναι κατάλληλα** 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 **και να μην είναι αυθαίρετοι**.

*Τροπολογία*

**6α. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν τα απαραίτητα νομοθετικά μέτρα για την υλοποίηση του άρθρου 4 με ταχύ ρυθμό και χωρίς καμία αδικαιολόγητη καθυστέρηση.**

*Τροπολογία*

1. Οι αρμόδιες αρχές **διασφαλίζουν ότι η** κατάσταση του θορύβου στους αερολιμένες **για τους οποίους είναι υπεύθυνες αξιολογείται** 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

επιδόσεων όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής.

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 φόρομ 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 φόρομ 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.**

επανεξέτασης των επιδόσεων όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής.

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

(α) εφαρμόζονται η μέθοδος, οι δείκτες και οι πληροφορίες του Παραρτήματος I προκειμένου να ληφθεί δεόντως υπόψη η συμβολή κάθε είδους μέτρου στο πλαίσιο της εξισορροπημένης 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.*

**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 Επιτροπής.**

**(γ) Η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας κάθε νέου περιορισμού λειτουργίας αξιολογείται, σύμφωνα με το Παράρτημα II. Μικρές τεχνικές τροποποιήσεις υφιστάμενων μέτρων χωρίς ουσιαστικές επιπτώσεις στο δυναμικό ή τη λειτουργία δεν θεωρούνται νέοι λειτουργικοί περιορισμοί.**

**(δ) Η διαδικασία διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη 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 μέτρων περιορισμών λειτουργίας για να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους. Τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνουν τουλάχιστον:**

**(i) κατοίκους που ζουν στον περίγυρο των αερολιμένων, οι οποίοι επηρεάζονται από το θόρυβο της εναέριας κυκλοφορίας ή τους εκπροσώπους τους και τους εκπροσώπους των σχετικών τοπικών και περιφερειακών αρχών,**

**(ii) εκπρόσωπους επιχειρήσεων που εδρεύουν στην περιοχή γύρω από τους αερολιμένες και των οποίων οι δραστηριότητες επηρεάζονται από την εναέρια κυκλοφορία και τη λειτουργία του αερολιμένα·**

**(iii) σχετικούς φορείς του αερολιμένα·**

**(iv) εκπροσώπους των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ενδέχεται να επηρεαστούν από τα συναφή**

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.

*με τον θόρυβο μέτρα:*

*(v) σχετικούς φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας:*

*(vi) τον διαχειριστή δικτύου, όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 677/2011 της Επιτροπής:*

*(vii) κατά περίπτωση, τον ορισθέντα συντονιστή των χρονοθυρίδων*

4. Οι αρμόδιες αρχές παρακολουθούν και εποπτεύουν την εφαρμογή των μέτρων μετριασμού του θορύβου και αναλαμβάνουν δράση κατά περίπτωση. Διασφαλίζουν ότι οι σχετικές πληροφορίες **διατίθενται στο διαδίκτυο, ώστε να επιτρέπεται** στους κατοίκους των περιοχών γύρω από τους αερολιμένες **και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στις πληροφορίες.**

*Οι σχετικές πληροφορίες περιλαμβάνουν:*

*(α) πληροφορίες που σχετίζονται με τις προβαλλόμενες παραβιάσεις λόγω παρεκκλίσεων από την πορεία, σχετικά με τις επιπτώσεις και τους λόγους της εν λόγω παρέκκλισης,*

*(β) τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την κατανομή και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας σε κάθε αερολιμένα, καθώς ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον ή αντίκτυπο όσον αφορά τον θόρυβο.*

5. Οι αρμόδιες αρχές μεριμνούν ώστε οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμενικών εγκαταστάσεων να εγκαθιστούν ηλεκτρονικά συστήματα μέτρησης του θορύβου σε διάφορα σημεία κοντά στις πορείες των αεροσκαφών που επηρεάζουν ή θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον τοπικό πληθυσμό. Τα εν λόγω δεδομένα από εκείνα τα συστήματα μέτρησης του θορύβου είναι προσβάσιμα μέσω Διαδικτύου.

## Τροπολογία 29

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1. Οι αποφάσεις για τους λειτουργικούς περιορισμούς 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, 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·

**(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.

*Τροπολογία*

1. Οι αποφάσεις για τους λειτουργικούς περιορισμούς 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, πέμπτη έκδοση του Ιουλίου 2008.

2. Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, **και εφόσον ο Οργανισμός δεν διαθέτει τις πληροφορίες που έχουν ζητηθεί**, 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 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 **και η οποία καταγράφεται στο πιστοποιητικό θορύβου του**

**Κάθε φορά που ο φορέας εκμετάλλευσης αλλάζει το πιστοποιητικό θορύβου που χρησιμοποιείται για ένα αεροσκάφος, ενημερώνει τη Επιτροπή.**

Τα δεδομένα παρέχονται κατά το δυνατόν σε ηλεκτρονική μορφή, με χρήση του υποδείγματος που ορίζει η Επιτροπή. **Η Επιτροπή θα φέρει όλες τις δαπάνες για την παροχή των εν λόγω δεδομένων.**

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 Συμβουλίου.

**3. Η τυποποίηση των επιπέδων θορύβου για τους περιοίκους των αερολιμένων βασίζεται σε δεδομένα θορύβου και απόδοσης των αεροσκαφών που θα παρέχονται από τους κατασκευαστές, τα οποία συνιστούν για χρήση εκ μέρους της διεθνούς κοινότητας και καθίστανται διαθέσιμα μέσω του ΔΟΠΑ. 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 Συμβουλίου. Ο Οργανισμός χρησιμοποιεί τη διαδικασία που έχει θεσπισθεί από την Ομάδα που είναι υπεύθυνη για την τυποποίηση και τις βάσεις δεδομένων της Επιτροπής για την Αεροπορική Περιβαλλοντική Προστασία η οποία λειτουργεί στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ για να καθορίσει την εγκυρότητα των δεδομένων και τις βέλτιστες πρακτικές και να εξασφαλίσει τη συνέχιση της εναρμόνισης στους διεθνείς οργανισμούς αξιοπλοΐας.**

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.

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.

## Τροπολογία 30

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

1. Πριν από τη θέσπιση λειτουργικού περιορισμού, οι αρμόδιες αρχές γνωστοποιούν εντός προθεσμίας **τριών** μηνών, **προτού να** λήγει τουλάχιστον δύο μήνες πριν από τον καθορισμό των παραμέτρων συντονισμού των



ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο ιγ) του κανονισμού ΕΟΚ αριθ. 95/93 του Συμβουλίου 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% 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**

χρονοθυρίδων, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο ιγ) του κανονισμού ΕΟΚ αριθ. 95/93 του Συμβουλίου 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 στόχους **περιορισμού του θορύβου** 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, **που λήγει τουλάχιστον δύο μήνες πριν από τον καθορισμό των παραμέτρων συντονισμού των χρονοθυρίδων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.** Οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν σχετικά με το ετήσιο ποσοστό για την αφαίρεση οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών. **Το ετήσιο αυτό ποσοστό δεν θα είναι υψηλότερο από το 25% των κινήσεων και θα εφαρμόζεται ενιαία σε κάθε θιγόμενο φορέα σε σχέση με τον αριθμό κινήσεων του με οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη στον εν λόγω αερολιμένα.**

με το εθνικό δίκαιο.

## Τροπολογία 31

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(βα) αεροσκάφη σε πτήσεις που πραγματοποιούνται για ανθρωπιστικούς ή διπλωματικούς σκοπούς.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν πτήσεις που πραγματοποιούνται από οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη για ανθρωπιστικούς σκοπούς, από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.*

## Τροπολογία 32

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

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.**

1. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, και με την επιφύλαξη εκκρεμούς διαδικασίας προσφυγής, δύναται εντός περιόδου δύο μηνών από την ημέρα κατά την οποία παρέλαβε την κοινοποίηση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, να αξιολογήσει τη διαδικασία για την θέσπιση λειτουργικών περιορισμών που αφορούν τον θόρυβο. Εφόσον η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών που αφορούν τον θόρυβο δεν ακολουθεί τη διαδικασία που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή μπορεί να ενημερώσει σχετικά τις οικείες αρμόδιες αρχές. Οι οικείες αρμόδιες αρχές δύναται να λάβουν υπόψη τη

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.

### **γνωμοδότηση της Επιτροπής.**

2. Οι αρμόδιες αρχές παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

3. Σε περίπτωση που η Επιτροπή δεν έχει κοινοποιήσει τη γνωμοδότησή της εντός περιόδου δύο μηνών μετά την παραλαβή της γνωστοποίησης, όπως αναφέρεται στο Άρθρο 7, παράγραφος 1, η αρμόδια αρχή μπορεί να εφαρμόσει την προβλεπόμενη απόφαση για τον λειτουργικό περιορισμό.

## **Τροπολογία 33**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – στοιχείο α**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**(α) τροποποιήσεις των ορισμών του αεροσκάφους του άρθρου 2, σημείο 3 και των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών του άρθρου 2, σημείο 4·**

*Τροπολογία*

*διαγράφεται*

### *Αιτιολόγηση*

*Η ανάθεση εξουσιοδότησης στην Επιτροπή θα πρέπει να περιορίζεται σε τεχνικές προσαρμογές και αλλαγές. Οι πολιτικές αποφάσεις θα πρέπει να παραμένουν στην αρμοδιότητα των συννομοθετών.*

## **Τροπολογία 34**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 ανατίθεται στην Επιτροπή για **αόριστο χρονικό** διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 ανατίθεται στην Επιτροπή για διάστημα **πέντε ετών** από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

### **Τροπολογία 35**

#### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### **Άρθρο 13**

**διαγράφεται**

#### **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 Συμβουλίου.**

**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.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η εν λόγω διάταξη καθίσταται άνευ αντικειμένου επειδή το άρθρο 10, παράγραφος 3 διαγράφεται.*

## Τροπολογία 36

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### *Άρθρο 14α*

##### *Μεταβατικές διατάξεις*

*Οι λειτουργικοί περιορισμοί και οι αποφάσεις σχετικά με την λειτουργία αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων αποφάσεων δικαστηρίων και των αποτελεσμάτων της διαδικασίας συνδιαλλαγής οι οποίες έχουν ήδη αρχίσει ή ευρίσκονται υπό εξέταση πριν από τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού, δεν υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό. Συνεχίζουν να υπόκεινται στις διατάξεις της οδηγίας 2002/30/ΕΚ, στο βαθμό που η εν λόγω οδηγία εφαρμόζεται, καθώς και, ενδεχομένως, στις υφιστάμενες εθνικές διατάξεις για την μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο. Οι συνέπειες της οδηγίας 2002/30/ΕΚ παραμένουν ως εκ τούτου εν ισχύ για παρόμοια μέτρα. Μια μικρή τεχνική τροποποίηση υφισταμένου μέτρου χωρίς ουσιαστικές επιπτώσεις στο δυναμικό ή στη λειτουργία δεν θεωρείται ως νέος λειτουργικός περιορισμός.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Η εν λόγω ρήτρα απαιτείται με σκοπό να καταστήσει σαφές ότι υφιστάμενοι λειτουργικοί περιορισμοί και διαδικασίες σχετικά με την θέσπιση των εν λόγω περιορισμών που είχαν τεθεί σε ισχύ πριν την έγκριση του νέου αυτού κανονισμού, εξακολουθούν να υπόκεινται στις υφιστάμενες διατάξεις.*

## Τροπολογία 37

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 1 – Τμήμα 1 – σημείο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

1. Οι αρμόδιες αρχές θα χρησιμοποιούν μεθόδους αξιολόγησης του θορύβου που

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.

έχουν αναπτυχθεί σύμφωνα με το Παράρτημα II της οδηγίας 2002/49/ΕΚ.

#### Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει τη συνέπεια της μεθοδολογίας που περιγράφεται από την οδηγία 2002/49 με τον μελλοντικό κανονισμό.

### Τροπολογία 38

#### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 1 – τμήμα 3 – σημείο 1 – στοιχείο 1.2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

Περιγραφή των στόχων περιορισμού του θορύβου για τον αερολιμένα και του εθνικού πλαισίου.

#### Αιτιολόγηση

Το παρόν παράρτημα αφορά την αξιολόγηση της κατάστασης σχετικά με τον θόρυβο περίξ των αερολιμένων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει η εν λόγω αξιολόγηση να πραγματοποιείται σε σύγκριση με τον στόχο περιορισμού του θορύβου για ένα συγκεκριμένο αερολιμένα. Οι πρακτικές λεπτομέρειες που προκύπτουν από τη δεύτερη πρόταση δεν είναι σαφείς.

### Τροπολογία 39

#### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 1 – τμήμα 3 – σημείο 1 – στοιχείο 1,3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

1.3 Αναλυτικά στοιχεία για τα περιγράμματα των θορύβων για το τρέχον και τουλάχιστον για τα δύο προηγούμενα έτη - συμπεριλαμβανομένης της αποτίμησης του αριθμού των ατόμων που επηρεάζονται από τους θορύβους των αεροσκαφών, η οποία διεξάγεται

## Τροπολογία 40

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 1 – Τμήμα 3 – σημείο 2,1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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, **για προβλέψεις σχετικά με την προσέγγιση και την απογείωση**, για τον προβλεπόμενο συνδυασμό αεροπορικών δρομολογίων στο μέλλον και για τους υπολογιζόμενους ρυθμούς ανάπτυξης **καθώς και μια λεπτομερή μελέτη των επιπτώσεων του θορύβου που θα προκαλούσαν στην περιοχή οι εν λόγω επεκτάσεις χωρητικότητας, διαδρόμων ή τερματικών σταθμών και η τροποποίηση της πορείας προσέγγισης και απογείωσης.**

## Τροπολογία 41

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 1 – τμήμα 3 – σημείο 2 – στοιχείο 2,4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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, νεόκτιστων οικιστικών περιοχών **και μελλοντικών σχεδίων οικιστικών περιοχών που έχουν ήδη λάβει**

## **αδειοδότηση από τις αρμόδιες αρχές.**

### *Αιτιολόγηση*

*Προκειμένου να αξιολογηθούν καλύτερα οι επιπτώσεις του θορύβου στην υγεία των κατοίκων των οικιστικών περιοχών γύρω από τα αεροδρόμια, θα ήταν σκόπιμο να ληφθούν επίσης υπόψη τα σχέδια για μελλοντικές οικιστικές περιοχές. Σχέδια που έχουν λάβει από τις αρμόδιες αρχές άδεια οικοδόμησης, πρέπει συνεπώς να αναφέρονται με συγκεκριμένο τρόπο.*

### **Τροπολογία 42**

#### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Παράρτημα 1 – τμήμα 3 – σημείο 3 – στοιχείο 3,1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3.1 Σκιαγράφιση 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.***

*Τροπολογία*

3.1 Σκιαγράφιση των διαθέσιμων πρόσθετων μέτρων και μνεία των βασικών λόγων που οδήγησαν στην επιλογή τους.

### *Αιτιολόγηση*

*Η εν λόγω διάταξη θα πρέπει να παραμείνει στην αρμοδιότητα των συννομοθετών. Προτείνεται να αφαιρεθεί από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.*

### **Τροπολογία 43**

#### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Παράρτημα 2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας των προβλεπόμενων λειτουργικών περιορισμών για τον θόρυβο θα αξιολογείται λαμβάνοντας δεόντως υπόψη

*Τροπολογία*

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.

τα ακόλουθα στοιχεία, στο μέτρο του δυνατού, σε ποσοτικοποιημένους όρους:

1) Το αναμενόμενο όφελος από τη μείωση του θορύβου, *συμπεριλαμβανομένου του οφέλους υγείας*, με βάση τα προβλεπόμενα μέτρα, τώρα και στο μέλλον·

2) *Υγεία και ασφάλεια των κατοίκων που ζουν στην περιοχή γύρω από τον αερολιμένα*

3) *Ασφάλεια των αεροπορικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένου του κινδύνου βλάβης τρίτων·*

4) *Άμεσες, έμμεσες και καταλυτικές επιπτώσεις στην απασχόληση και την οικονομία, συμπεριλαμβανομένων πιθανών επιπτώσεων στις περιφερειακές οικονομίες.*

4α) *Επιπτώσεις στις συνθήκες εργασίας στους αερολιμένες·*

4β) *Χωρητικότητα του αερολιμένα·*

4γ) *Επιπτώσεις για το ευρωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών*

4δ) *Περιβαλλοντική αειφορία, συμπεριλαμβανομένων των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ θορύβου και εκπομπών·*

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### Η πρόταση της Επιτροπής

Η πρόταση αποσκοπεί στην επικαιροποίηση των υφιστάμενων μέτρων, ούτως ώστε να επιτρέψει στις τοπικές αρχές να βελτιώσουν το ηχητικό περιβάλλον γύρω από τους αερολιμένες της Ένωσης εντός του διεθνούς πλαισίου της εξισορροπημένης προσέγγισης όσον αφορά τη διαχείριση θορύβου του ICAO (ΔΟΠΑ). Η εξισορροπημένη προσέγγιση πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο συνεπή.

Η εξισορροπημένη προσέγγιση καλύπτει το πλήρες φάσμα μέτρων για τον μετριασμό του θορύβου – 1) μείωση του θορύβου των αεροσκαφών στην πηγή, 2) μέτρα σχεδιασμού και διαχείρισης της χρήσης της γης, 3) επιχειρησιακές διαδικασίες για τη μείωση των θορύβων (χρησιμοποίηση ειδικών διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης, οδών ή διαδικασιών) και 4) λειτουργικοί περιορισμοί – επιβάλλει την αξιολόγηση του προβλήματος του θορύβου και προβλέπει τη διεξαγωγή των κατάλληλων διαβουλεύσεων.

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 Sky. Ο σχεδιασμός όμως της χρήσης της γης, μαζί με τα προγράμματα σχετικά με τη μόνωση και την αντιστάθμιση, είναι μια εθνική ή τοπική αρμοδιότητα. Οι επιχειρησιακές διαδικασίες εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του αερολιμένα και των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και καλύπτονται από τη νομοθεσία περί ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Η πρόταση καλύπτει, συνεπώς, λειτουργικούς περιορισμούς που σχετίζονται με τον θόρυβο από κοινού με απαιτήσεις που αφορούν τη διαδικασία (χαρτογράφηση, αξιολόγηση κόστους-αποδοτικότητας και διαβουλεύσεις) και μεταφέρει διεθνείς δεσμεύσεις στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Το ζήτημα των προτύπων θορύβου αντιμετωπίζεται σε άλλη ευρωπαϊκή νομοθετική, την αποκαλούμενη οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο (οδηγία 2002/49/EK σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου), η οποία υποχρεώνει τα κράτη μέλη να επισημαίνουν τις κύριες πηγές περιβαλλοντικού θορύβου, να μετρούν τις επιπτώσεις του θορύβου και να λαμβάνουν κατάλληλη δράση. Η πρόταση θα συμπληρώσει την οδηγία 2002/49/EK, παρέχοντας τη διαδικασία για την υποβολή ενός προγράμματος δράσης όσον αφορά τον θόρυβο, αποτελεσματικών από απόψεως κόστους μέτρων μείωσης του θορύβου που προκαλείται από την εναέρια κυκλοφορία.

### Αξιολόγηση του εισηγητή και συστάσεις

Τα κυριότερα διακυβευόμενα θέματα αφορούν το δικαίωμα ελέγχου της Επιτροπής, την έννοια της αποδοτικότητας του κόστους, τον ορισμό των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών και το εύρος μεταβίβασης αρμοδιοτήτων στην Επιτροπή.

### *Το δικαίωμα ελέγχου της Επιτροπής (Άρθρο 10)*

Το γερμανικό και το αυστριακό Ομοσπονδιακό Συμβούλιο, η γαλλική Γερουσία και η Άνω Βουλή της Ολλανδίας κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι το δικαίωμα ελέγχου της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 10 παραβιάζει την αρχή της επικουρικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πολλοί Βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εξέφρασαν τις ανησυχίες τους ότι το άρθρο 10 θα επέτρεπε στην Επιτροπή να υπονομεύσει τα αποτελέσματα συμφωνιών που προέκυψαν από διαμεσολάβηση σε περιφερειακό επίπεδο. Οι εν λόγω συμφωνίες μεταξύ αερολιμένων, της περιφέρειας και των πολιτών συχνά επιτυγχάνονται μετά από πολυετείς, δύσκολες και εξαντλητικές διαπραγματεύσεις. Ο εισηγητής διαπιστώνει ότι όλα σχεδόν τα ενεχόμενα μέρη τάσσονται κατά της διατήρησης του άρθρου 10. Ως εκ τούτου προτείνεται η αναδιατύπωσή του με σκοπό να εξασφαλισθεί ότι οι αρμοδιότητες των τοπικών αρχών και η αρχή της επικουρικότητας της ΕΕ γίνονται απόλυτα σεβαστές.

### *Σχέση αποτελεσματικότητας-κόστους*

Τόσο, οικονομικά οφέλη όσο και επιπτώσεις στην υγεία και στην ποιότητα της ζωής των ατόμων που διαβιούν πλησίον αερολιμένων, θα πρέπει να λαμβάνονται εξίσου υπόψη όταν αξιολογείται η κατάσταση από απόψεως θορύβου στους αερολιμένες της ΕΕ. Για το λόγο αυτό, προτείνονται τροπολογίες που αποσκοπούν στην ενίσχυση της εν λόγω ισορροπίας, συμπεριλαμβανομένης μιας νέας έννοιας «γενικότερης αποδοτικότητας» των προτεινόμενων επιχειρησιακών περιορισμών.

### *Οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη (Άρθρο 2(4))*

Η έννοια των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διαχείριση του θορύβου. Η σταδιακή κατάργηση των πλέον θορυβωδών αεροσκαφών μπορεί να αποτελέσει ένα ιδιαίτερα αποτελεσματικό μέτρο για τον μετριασμό του θορύβου. Η εστίαση στα πλέον θορυβώδη αεροσκάφη προσφέρει χρονικό περιθώριο για περαιτέρω ανάπτυξη – ενώ ταυτόχρονα βελτιώνει τη ζωή των κατοίκων περιοχών παρακείμενων σε αερολιμένες. Ταυτόχρονα, η σταδιακή κατάργηση των πλέον θορυβωδών αεροσκαφών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις επενδύσεις και τον κύκλο ζωής ενός αεροσκάφους.

### *Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις (Άρθρο 11)*

Αν και απαιτείται ένας κάποιος βαθμός ευελιξίας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η νομοθεσία συμβαδίζει με την εξέλιξη της τεχνολογίας, πρέπει εντούτοις να εκτιμηθεί προσεκτικά αν η προτεινόμενη ανάθεση αρμοδιοτήτων στην Επιτροπή είναι απαραίτητη σε όλους τους τομείς. Είναι ο νομοθέτης ο οποίος φέρει την τελική ευθύνη για τις νομοθετικές πράξεις. Θα πρέπει να υπάρξει διάκριση μεταξύ τεχνικών προσαρμογών και πολιτικών αποφάσεων. Το πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης ανάθεσης αρμοδιοτήτων εμφανίζεται ότι είναι ιδιαίτερα ευρύ και ότι το Κοινοβούλιο θα πρέπει να διατηρήσει το δικαίωμα να τροποποιεί από πολιτικής απόψεως σημαντικά στοιχεία σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.

15.10.2012

**ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ  
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ**

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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 Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης Andres Perello Rodriguez

## ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία κατέχει την παγκόσμια ηγετική θέση στην περιβαλλοντική νομοθεσία και στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, οφείλει ακόμη να σημειώσει πρόοδο και στον τομέα της ηχορρύπανσης. Ως Επιτροπή Περιβάλλοντος και Δημόσιας Υγείας, φέρουμε ιδιαίτερη ευθύνη να εξασφαλίσουμε ότι ο παρών κανονισμός θα προωθηθεί, καθώς ο αριθμός των ατόμων που επηρεάζονται από τον θόρυβο στους αερολιμένες, κυρίως κατά τη διάρκεια της νύχτας, αυξάνεται διαρκώς, με τις επακόλουθες αρνητικές για την υγεία συνέπειες που επισημαίνονται σε τόσες επιστημονικές εκθέσεις.

Κατ' αρχάς, το μεγαλύτερο μέρος των τομέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση εξέφρασαν τη λύπη τους για την κατάργηση μιας οδηγίας που έκριναν κατάλληλη· για τον λόγο αυτόν, η παρούσα έκθεση επιδιώκει την επαναφορά πτυχών που θεωρεί θεμελιώδεις, όπως η επανεισαγωγή του ορισμού των ενδιαφερόμενων μερών, οι αναφορές στην οδηγία για την εκτίμηση των επιπτώσεων ή η δημόσια συμμετοχή. Ωστόσο, ακόμη και αν τελικά οι διορθώσεις των ανισορροπιών τις οποίες επιχειρεί η έκθεση εγκρίνονταν, ο συντάκτης της γνωμοδότησης θεωρεί ότι η οδηγία εξακολουθεί να αποτελεί το καταλληλότερο μέσο, καθώς, πέραν της θέσπισης ορισμένων «ελάχιστων» κοινών σημείων αναφοράς που απορρέουν από έναν κανονισμό, η διαδικασία της μεταφοράς, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος μιας οδηγίας, επιτρέπει την προσαρμογή της νομοθεσίας στην εκάστοτε περίπτωση, ενώ παράλληλα υποχρεώνει τα κράτη μέλη να υλοποιήσουν τους επιδιωκόμενους στόχους και τα αποτελέσματα εντός ορισμένης προθεσμίας.

Όσον αφορά τα ερωτήματα που συνδέονται με την «αποτελεσματικότητα» κατά τη θέσπιση των λειτουργικών περιορισμών, η πρόταση της Επιτροπής φαίνεται να βασίζεται υπερβολικά στους όρους της οικονομικής αποτελεσματικότητας. Για τον λόγο αυτόν, ο συντάκτης της γνωμοδότησης κρίνει απαραίτητη τη διόρθωση της ορολογίας που χρησιμοποιεί η Επιτροπή όταν κάνει λόγο για «σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας» σε σχέση με τα λειτουργικά μέτρα. Εάν επιθυμούμε να διατηρήσουμε στο ίδιο επίπεδο την οικονομική και την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα καθώς και την προστασία της υγείας, είναι απαραίτητο να αντικατασταθούν οι αναφορές στον όρο «σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας» με τον όρο «σχέση κόστους-οφέλους», ενώ θα πρέπει επίσης να προσδιοριστεί μια σωστή σχέση «κόστους/οφέλους», έτσι όπως χρησιμοποιεί τον όρο η ΔΟΠΑ στα ψηφίσματά της.

Επιπλέον, είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί η έννοια των «ενδιαφερόμενων μερών», διευρύνοντας σε διαδικασία «συμμετοχής» τον «συμβουλευτικό» ρόλο που προβλέπεται για τα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη. Προτείνεται, επιπλέον, η θέσπιση οργάνων διαμεσολάβησης πριν από κάθε προσφυγή, καθώς και η συμπερίληψη, στο άρθρο 10, του νόμιμου δικαιώματος προστασίας το οποίο θα μπορούν να επικαλεστούν οι ενδιαφερόμενοι ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όχι μόνο σε περίπτωση που ο λειτουργικός περιορισμός επιβληθεί με τρόπο που δεν είναι σύμφωνος με τον κανονισμό, αλλά και στην περίπτωση που οι αρμόδιες αρχές είναι απρόθυμες να θεσπίσουν λειτουργικό περιορισμό, όταν κρίνεται απαραίτητος για την προστασία της υγείας του πληθυσμού. Πράγματι, ενώ αναγνωρίζεται ότι η προηγούμενη οδηγία γεννήθηκε για την επίλυση ενδεχόμενων συγκρούσεων δικαιοδοσίας σε διεθνές επίπεδο, αυτό που επιδιώκεται στο συγκεκριμένο σημείο είναι η αποφυγή των διαμαρτυριών που διατυπώνονται ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή των πολυάριθμων καταγγελιών για υπερβολική ηχορρύπανση, που βρίσκονται σήμερα σε εξέλιξη σε πολλά δικαστήρια των

κρατών μελών, χαρακτηριστικότερο παράδειγμα των οποίων αποτελεί η πρόσφατη απόφαση σχετικά με τις νυχτερινές πτήσεις του αεροδρομίου της Φραγκφούρτης.

Επίσης, σε σχέση με το άρθρο 10, ο συντάκτης της γνωμοδότησης δεν είναι σύμφωνος με το δικαίωμα του άμεσου ελέγχου που επιθυμεί να εξασφαλίσει η Επιτροπή σχετικά με έναν συγκεκριμένο λειτουργικό περιορισμό, ενώ προτείνει η συμβολή της να εστιαστεί κυρίως στη διαδικασία εξέτασης και διατύπωσης συστάσεων προς τα κράτη μέλη.

Ο συντάκτης της γνωμοδότησης κρίνει πολύ θετική την οριοθέτηση των λειτουργικών περιορισμών, αν και κατανοεί ότι η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και των αεροπορικών εγκαταστάσεων, προκειμένου να είναι περισσότερο βιώσιμη, θα πρέπει να επιλέξει την πρόληψη στη θέση της αντιμετώπισης, η οποία θα μπορούσε να λάβει τη μορφή της επιβολής ενός λειτουργικού περιορισμού. Υπό αυτήν την έννοια, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας και λαμβάνοντας υπόψη ότι το μεγάλο πρόβλημα προς επίλυση εξακολουθεί να είναι αυτό των νυχτερινών πτήσεων, προτείνεται η εισαγωγή της ένδειξης «νυχτερινός τερματικός σταθμός», όπως συμβαίνει ήδη σε ορισμένους αερολιμένες. Οι εν λόγω «νυχτερινοί τερματικοί σταθμοί» ενδέχεται να είναι μικροί αερολιμένες νέας κατασκευής ή ακόμη να κατασκευαστούν σε προσαρμοσμένους διαδρόμους, οι οποίοι θα είναι απομακρυσμένοι από τους πυρήνες πληθυσμού και τις πολυσύχναστες οδούς.

Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη τη σημαντική αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας και τις πολυάριθμες επεκτάσεις των αερολιμένων τα τελευταία χρόνια, ο συντάκτης υποστηρίζει, ως συμπληρωματικό μέτρο, την αναθεώρηση της οδηγίας 2002/49/EK σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση των περιβαλλοντικών θορύβων, ώστε να συμπεριλαμβάνει ένα ειδικό κεφάλαιο για τις εγκαταστάσεις των αερολιμένων, ως συμπλήρωμα των μέτρων που επιβάλλει, με υπερβολικά γενικό τρόπο, η οδηγία για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Εν τω μεταξύ, ο συντάκτης περιλαμβάνει στην έκθεσή του τρόπους συντονισμού μεταξύ της αναφερθείσας οδηγίας και του νέου κανονισμού, έτσι ώστε και τα δύο μέσα να αλληλοσυμπληρώνονται για την αντιμετώπιση της νέας κατάστασης που διαμορφώνεται από τη σημαντική αύξηση της δραστηριότητας των αερολιμένων στην Ένωση.

Τα άτομα που κατοικούν κοντά στους αερολιμένες καθώς και στο γειτονικό περιβάλλον υφίστανται τριπλή ρύπανση: ηχορρύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση και χημική ρύπανση. Κρίνεται συνεπώς, αναγκαία η εστίαση όλων των προσπαθειών στην επίτευξη της πλήρους βιωσιμότητας των αερολιμένων. Σύμφωνα με τα λεγόμενα ενός εκ των αντιπροέδρων της οργάνωσης UECNA, «η πρόοδος που έχει επιπτώσεις στην υγεία και την ευημερία των πολιτών, δεν αποτελεί πρόοδο».

## ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

## Τροπολογία 1

### Πρόταση κανονισμού

#### Τίτλος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

*Τροπολογία*

(1) Η αειφόρος ανάπτυξη αποτελεί κύριο στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Αυτό επιβάλλει την εφαρμογή ολοκληρωμένης προσέγγισης, σκοπός της οποίας είναι να **διασφαλίζεται** η αποτελεσματική λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων της Ένωσης **παράλληλα με την** προστασία του περιβάλλοντος **και την υγεία των πολιτών.**

## Τροπολογία 2

### Πρόταση κανονισμού

#### Αιτιολογική σκέψη 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

*Τροπολογία*

(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 **και στον περιβάλλοντα χώρο όπου εμφανίζονται** ιδιαίτερα προβλήματα θορύβου. Ένας μεγάλος αριθμός πολιτών της ΕΕ εκτίθεται σε υψηλά επίπεδα θορύβου που μπορεί να **έχουν** αρνητικές επιπτώσεις για την υγεία, **ιδίως στην περίπτωση των νυχτερινών πτήσεων.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της νύχτας των τελευταίων ετών θέτει σε κίνδυνο την υγεία των πολιτών ενώ θέτει υπό αμφισβήτηση τη βιωσιμότητα των αερολιμένων. Για τον λόγο αυτόν απαιτείται ειδικός χειρισμός στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού (οδηγίας).*

## Τροπολογία 3

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

*Τροπολογία*

(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. **Ο παρών κανονισμός συμπληρώνει την εν λόγω προσέγγιση με σκοπό τη μείωση των περισσότερων επιβλαβών για το περιβάλλον επιπτώσεων της πολιτικής αεροπορίας, μέσω της εφαρμογής ολοκληρωμένων μέτρων που περιλαμβάνουν: τεχνολογική πρόοδο, κατάλληλες λειτουργικές διαδικασίες, κατάλληλη οργάνωση της εναέριας κυκλοφορίας, σωστή χρήση μηχανισμών σχεδιασμού αερολιμένων, μέτρα σχεδιασμού και διαχείριση της χρήσης των εκτάσεων.** Η «εξισορροπημένη προσέγγιση» **επικεντρώνεται σε τέσσερα βασικά στοιχεία: μείωση του θορύβου στην πηγή του, σχεδιασμό και διαχείριση της χρήσης γης, επιχειρησιακές διαδικασίες μετριασμού του θορύβου και λειτουργικοί περιορισμοί των αεροσκαφών.** Οι αρχές αυτές θα πρέπει να **παραμείνουν** 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 **εθνικών και διεθνών διενέξεων** σε περίπτωση που αερομεταφορείς τρίτων χωρών ενδέχεται να επηρεάζονται από τους λειτουργικούς



περιορισμούς σχετικά με τον  
προκαλούμενο θόρυβο.

#### *Αιτιολόγηση*

*Η παρούσα διόρθωση πλαισιώνει καλύτερα το άρθρο 4 του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, αν και η προηγούμενη οδηγία προέκυψε από μια διεθνή σύγκρουση, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι συγκρούσεις που σχετίζονται με τη διαχείριση του θορύβου σήμερα διευθετούνται σε μεγάλο βαθμό στα εθνικά δικαστήρια.*

#### **Τροπολογία 4**

##### **Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(5) Η έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς του θορύβου στους αερολιμένες της ΕΕ 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.

*Τροπολογία*

(5) Η έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς του θορύβου στους αερολιμένες της ΕΕ 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 **αποτελεσματικά μέτρα από άποψη σχέσης κόστους-οφέλους για την οικονομία και το περιβάλλον για την** επίτευξη των στόχων μετριασμού του θορύβου.

#### *Αιτιολόγηση*

*Στην τρέχουσα διατύπωσή της, η πρόταση της Επιτροπής βασίζεται σημαντικά στους όρους της οικονομικής αποτελεσματικότητας. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, κάθε αξιολόγηση της σχέσης κόστους-οφέλους θα πρέπει να εξισορροπήσει τις οικονομικές επιπτώσεις με τις περιβαλλοντικές, συμπεριλαμβανομένης της δημόσιας υγείας.*

#### **Τροπολογία 5**

##### **Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6**

(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 περιγύρου 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) Η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών από τα κράτη μέλη σε αερολιμένες της ΕΕ **πρέπει να πραγματοποιηθεί** κατά περίπτωση. **Η γενικευμένη προσέγγιση δεν ενδείκνυται διότι κάθε αεροδρόμιο είναι διαφορετικό. Είναι σημαντικό να τεθούν τοπικοί στόχοι, στην επιλογή των οποίων οι ενδιαφερόμενοι θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο.**

## Τροπολογία 6

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

(6) Η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών

(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 περίγυρου 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.

## Τροπολογία 7

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

από τα κράτη μέλη σε αερολιμένες της ΕΕ κατά περίπτωση, με παράλληλο περιορισμό του δυναμικού, μπορεί **και πρέπει** να συμβάλει στη βελτίωση των συνθηκών του περίγυρου 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, **από την άποψη της σχέσης κόστους-οφέλους**. 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.

*Τροπολογία*

**(6α) Στην τελευταία έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/49/ΕΚ, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τα κράτη μέλη έχουν υιοθετήσει διαφορετικές προσεγγίσεις και επίπεδα φιλοδοξιών**

*σχετικά με τις κατώτατες αξίες και τους στόχους για τις εκπομπές· η Ένωση θα πρέπει να επιδιώξει, εκτός από την εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς που προτείνει ο παρών κανονισμός, τη θέσπιση κανόνων σε επίπεδο Ένωσης για την εναρμόνιση όσον αφορά τις οριακές τιμές εισροής και εκπομπής θορύβου για τους αερολιμένες.*

*Αιτιολόγηση*

## **Τροπολογία 8**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(6β) Στην εν λόγω έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/49/ΕΚ η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης το γεγονός ότι υφίσταται μεγάλη διακύμανση στις οριακές, τις κατώτατες και τις κατευθυντήριες τιμές καθώς και ότι θα ήταν σκόπιμο ο καθορισμός των εν λόγω ορίων να βασίζεται στις αξιολογήσεις της ΠΟΥ.*

## **Τροπολογία 9**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 6 γ (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(6γ) Επιπλέον, με σκοπό τον περιορισμό της αναγκαιότητας θέσπισης λειτουργικών περιορισμών, τα εθνικά σχέδια δράσης που περιγράφονται στην οδηγία 2002/49/ΕΚ θα πρέπει στο άμεσο μέλλον να επιτρέψουν τη θέσπιση συμπληρωματικών μέτρων διαχείρισης*

*του θορύβου έξω από τους αερολιμένες, όπως την ηχομόνωση των κατοικιών και σχέδια ηχητικής μόνωσης γενικότερα.*

### *Αιτιολόγηση*

*Δυστυχώς, η οδηγία σχετικά με τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου του 2002 τείνει να καταστεί απαρχαιωμένη λόγω της σημαντικής αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Εν αναμονή μιας ενδεχόμενης αναθεώρησης της εν λόγω οδηγίας, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τη συμπληρώνει κατά το μέγιστο δυνατόν.*

## **Τροπολογία 10**

### **Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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.

*Τροπολογία*

(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, **ή τα μέτρα που ορίζει η οδηγία 2002/49ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2002 σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου<sup>1</sup>**, δεν **επιτυγχάνουν** τους στόχους για μετριασμό του θορύβου. **Πρέπει να ληφθούν πρόσθετα μέτρα μείωσης του θορύβου μετά από συστηματική διαδικασία παρακολούθησης και περιβαλλοντικού ελέγχου· τα μέτρα αυτά πρέπει να βασίζονται σε μια συντηρητική προσέγγιση, με στόχο τον έγκαιρο προσδιορισμό των διορθωτικών ενεργειών βάσει παρακολούθησης που απαιτούνται όσον αφορά τη διαχείριση και/ή τη λειτουργία.**

---

<sup>1</sup> *EE L 189 της 18.7.2002, σ. 12*

## Τροπολογία 11

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**(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.**

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

#### *Αιτιολόγηση*

*Το σχέδιο που παρουσιάζει η Επιτροπή φαίνεται να εστιάζει κυρίως στην επίτευξη των στόχων με τον πιο οικονομικό τρόπο. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν είναι δυνατό να κοστολογηθούν τα μέτρα για τη διασφάλιση της υγείας του πληθυσμού και της βιωσιμότητας των αερολιμένων. Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι δυσμενείς επιπτώσεις που ενδέχεται να απορρέουν από τα προβλήματα υγείας έχουν άμεσο ή έμμεσο οικονομικό κόστος.*

## Τροπολογία 12

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**(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.**

*Τροπολογία*

**(10) Η αξιολόγηση του θορύβου θα πρέπει να βασίζεται, σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/ΕΚ, σε αντικειμενικά και μετρήσιμα κριτήρια, τα οποία είναι κοινά για όλα τα κράτη μέλη. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να είναι αξιόπιστες, να συλλέγονται με διαφανή τρόπο, να είναι συγκρίσιμες και να είναι προσβάσιμες σε όλους τους ενδιαφερομένους.**

**Στις αξιολογήσεις αυτές περιλαμβάνεται η παρακολούθηση των τελευταίων τεχνολογικών εξελίξεων και η ανταλλαγή των πρόσφατων ευρημάτων σχετικά με**

*τις διαδικασίες που εφαρμόζονται.*

Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να θεσπίσουν τα απαραίτητα μέσα παρακολούθησης και επιβολής.

*Η αξιολόγηση του θορύβου πρέπει να εκπονείται ή να εποπτεύεται από εξωτερικούς φορείς ή φορείς που είναι ανεξάρτητοι από τον φορέα εκμετάλλευσης τους αερολιμένα.*

## Τροπολογία 13

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(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

*Τροπολογία*

(12) Η συγκέντρωση 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 των αερολιμένων** για επιχειρησιακούς σκοπούς, **καθώς και στη διάθεση των λοιπών ενδιαφερομένων μερών, μετά από αίτημά τους** 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

της στρατηγικής χαρτογράφησης για τη στήριξη των πολιτικών αποφάσεων.

πρέπει να βελτιώσει την ποιότητα της χαρτογράφησης των περιγραμμάτων των θορύβων των επιμέρους αερολιμένων και της στρατηγικής χαρτογράφησης για τη στήριξη των πολιτικών αποφάσεων.

## Τροπολογία 14

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(16α) Η οδηγία 2011/92/ΕΕ, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, καθορίζει ήδη τις διατάξεις για μια σε βάθος εξέταση των σχεδίων αερολιμένων, που περιλαμβάνουν μέτρα καταπολέμησης του θορύβου. Οι εν λόγω διατάξεις μπορούν να θεωρηθούν μερικώς σύμφωνες με τις απαιτήσεις αξιολόγησης που θέτουν η οδηγία 2002/49/ΕΚ και ο παρών κανονισμός, ιδίως όσον αφορά τα σχέδια επέκτασης των αερολιμενικών υποδομών. Η επέκταση των εν λόγω υποδομών θα πρέπει να ενθαρρυνθεί, για τη διαφύλαξη της βιώσιμης ανάπτυξης των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών.**

### *Αιτιολόγηση*

*Επαναφέρονται οι αιτιολογικές σκέψεις 13 και 17 της παλαιότερης οδηγίας που προορίζονταν για κατάργηση, καθώς στο πλαίσιο της ενδεχόμενης θέσπισης λειτουργικών περιορισμών είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι επιταγές της οδηγίας για την εκτίμηση των επιπτώσεων, κυρίως στην περίπτωση επέκτασης των αερολιμένων.*

## Τροπολογία 15

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(16α) Η παρούσα νομοθετική πράξη**



*αναφέρεται μόνο στο θόρυβο των αεροσκαφών και δεν αποσκοπεί στη ρύθμιση του αντικτύπου των εκπομπών ρύπων λόγω της λειτουργίας των αεροσκαφών και των μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση αυτών των εκπομπών. Οι ρυθμίσεις και οι διαδικασίες για λειτουργικούς περιορισμούς σε σχέση με τις εκπομπές ρύπων πρέπει να θεσπιστούν με άλλη νομοθετική πράξη.*

## Τροπολογία 16

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 2– στοιχείο α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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·

*Τροπολογία*

α) να διευκολύνει την επίτευξη συγκεκριμένων περιβαλλοντικών στόχων για τον μετριασμό του θορύβου **στο επίπεδο του κάθε αερολιμένα**, όπως θεσπίζονται σε διατάξεις της Ένωσης και σε εθνικές και τοπικές διατάξεις, και να αξιολογεί την αλληλεξάρτησή τους με **οικονομικούς, κοινωνικούς και** άλλους περιβαλλοντικούς στόχους, στο επίπεδο των μεμονωμένων αερολιμένων·

## Τροπολογία 17

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

β) να επιτρέψει την επιλογή των πιο αποδοτικών μέτρων για τη μείωση των θορύβων, σύμφωνα με την εξισορροπημένη προσέγγιση, **η οποία θα λαμβάνει άποψη τις πτυχές που σχετίζονται με την υγεία και με την οικονομία**, ώστε να επιτευχθεί η αειφόρος ανάπτυξη του δυναμικού του δικτύου διαχείρισης αερολιμένων και εναέριας

θύρα».

κυκλοφορίας του με βάση την προσέγγιση «από θύρα σε θύρα».

## Τροπολογία 18

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*β α) να διασφαλίσει τη διαφάνεια των διαβουλεύσεων και των διαδικασιών με τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης καινοτόμων ενημερωτικών συστημάτων στο διαδίκτυο, τα οποία επιτρέπουν τη διάδοση των περιβαλλοντικών δεδομένων και πληροφοριών και την άσκηση κριτικής από το κοινό, με στόχο την επίτευξη του μέγιστου δυνατού βαθμού διαφάνειας, σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον<sup>1</sup>.*

---

*1 EE L 26 της 28.01.12, σ. 1.*

## Τροπολογία 19

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 2 – σημείο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(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

(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.

με σκοπό την **ελαχιστοποίηση** του προβλήματος του θορύβου με τον πιο **αποδοτικό** τρόπο **λαμβάνοντας υπόψη τις πτυχές της υγείας και της οικονομίας** σε επίπεδο κάθε μεμονωμένου αερολιμένα **για την προστασία της υγείας των πολιτών που κατοικούν στις κοντινές περιοχές.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Το σχέδιο που παρουσιάζει η Επιτροπή φαίνεται να εστιάζει κυρίως στην επίτευξη των στόχων με τον πιο οικονομικό τρόπο. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν είναι δυνατό να κοστολογηθούν τα μέτρα για τη διασφάλιση της υγείας του πληθυσμού και της αειφορίας των αερολιμένων.*

#### **Τροπολογία 20**

##### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 4 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(4α) «Ενδιαφερόμενα μέρη»: θιγόμενα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, ή ενδεχομένως θιγόμενα ή επωφελούμενα από τη θέσπιση ή από τη μη θέσπιση μέτρων περιορισμού του θορύβου, περιλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών, ή που έχουν έννομο συμφέρον από την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων·**

#### *Αιτιολόγηση*

*Προσαρμογή του ορισμού «ενδιαφερόμενα μέρη» της ανωτέρω οδηγίας, που θα πρέπει να διατηρηθεί στο άρθρο των ορισμών με σκοπό να προσφέρει ισχυρότερη εγγύηση διαφάνειας και συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων από την πλευρά των ενδιαφερόμενων μερών. Επιπλέον, εφόσον στο άρθρο 5 προσδιορίζονται ειδικές δράσεις για τα ενδιαφερόμενα μέρη, είναι απαραίτητο να διατυπωθεί ένας ορισμός για τα ίδια τα ενδιαφερόμενα μέρη επίσης στο άρθρο 2.*

## Τροπολογία 21

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τη θέσπιση μέτρων σχετικά με τους λειτουργικούς περιορισμούς, καθώς και ένα **αμερόληπτο όργανο διαμεσολάβησης και ένα** ανεξάρτητο όργανο προσφυγής.

*Αιτιολόγηση*

*Ο σχεδιασμός ενός οργάνου διαμεσολάβησης πριν από την προσφυγή θα μπορούσε να συμβάλει στην αποφυγή της προσφυγής σε δικαστήρια σε περίπτωση θέσπισης ή παράλειψής θέσπισης λειτουργικών περιορισμών.*

## Τροπολογία 22

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – τίτλος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Αρμόδιες αρχές

*Τροπολογία*

Αρμόδιες αρχές, **διαβουλεύσεις και δικαίωμα νομικής προσφυγής**

## Τροπολογία 23

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3α. Πριν από την εισαγωγή λειτουργικών περιορισμών ζητείται η γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών στο πλαίσιο διαδικασίας διαβούλευσης.**

*Αιτιολόγηση*

*Παρόλο που η πρόταση κανονισμού ενσωματώνει από την οδηγία 2002/30/EK τη ρύθμιση σχετικά με την αρμόδια αρχή για την επιβολή λειτουργικών περιορισμών και το ανεξάρτητο*

όργανο προσφυγής, δεν περιλαμβάνεται η υποχρέωση διαβούλευσης και το δικαίωμα προσφυγής κατά της επιβολής λειτουργικών περιορισμών. Συνεπώς, δημιουργείται η εντύπωση ότι η διαδικασία διοικητικού ελέγχου αντικαταστάθηκε πλήρως από τη διαδικασία προσφυγής.

## Τροπολογία 24

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 3 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3β. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν το δικαίωμα νομικής προσφυγής κατά των μέτρων που λαμβάνει η αρμόδια αρχή, σύμφωνα με την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία και τις σχετικές διαδικασίες.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Παρόλο που η πρόταση κανονισμού ενσωματώνει από την οδηγία 2002/30/EK τη ρύθμιση σχετικά με την αρμόδια αρχή για την επιβολή λειτουργικών περιορισμών και το ανεξάρτητο όργανο προσφυγής, δεν περιλαμβάνεται η υποχρέωση διαβούλευσης και το δικαίωμα προσφυγής κατά της επιβολής λειτουργικών περιορισμών. Συνεπώς, δημιουργείται η εντύπωση ότι η διαδικασία διοικητικού ελέγχου αντικαταστάθηκε πλήρως από τη διαδικασία προσφυγής.*

## Τροπολογία 25

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

γ) προσδιορίζουν τα μέτρα που είναι διαθέσιμα για τη μείωση των επιπτώσεων του θορύβου·

γ) προσδιορίζουν τα μέτρα που είναι διαθέσιμα για τη μείωση των επιπτώσεων του θορύβου, **στα οποία περιλαμβάνεται η καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων χρονοθυρίδων με τη χρήση μεγαλύτερων αεροσκαφών, τη μείωση των χρονοθυρίδων που διατίθενται σε ασύμφορες πτήσεις τροφοδοσίας και την αύξηση των πτήσεων από σημείο σε σημείο (point to point) για τη μείωση των πτήσεων τροφοδοσίας που εκτελούνται με μικρά αεροσκάφη·**

## Τροπολογία 26

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

δ) εκτιμούν την πιθανή **σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας** των διαθέσιμων μέτρων·

*Τροπολογία*

δ) εκτιμούν την πιθανή **αποτελεσματικότητα** των διαθέσιμων μέτρων **σε σχέση με τους περιβαλλοντικούς στόχους που έχουν τεθεί**·

## Τροπολογία 27

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – τίτλος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Αρμόδιες αρχές

*Τροπολογία*

Αρμόδιες αρχές, **διαβουλεύσεις και δικαίωμα νομικής προσφυγής**

## Τροπολογία 28

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 α (νέο) (χωρίς αρίθμηση)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Για το σκοπό αυτό μπορούν να θεσπίσουν, εφόσον το κρίνουν σκόπιμο, οικονομικά κίνητρα για την ενθάρρυνση των εταιρειών να χρησιμοποιούν αεροσκάφη που παράγουν λιγότερο θόρυβο, πριν από τη λήξη των καθορισμένων προθεσμιών·**

## Τροπολογία 29

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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:

*Τροπολογία*

2. Κατά τη λήψη **μέτρων προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν τον αντίκτυπο του θορύβου στην περιβάλλουσα περιοχή**, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τον ακόλουθο συνδυασμό διαθέσιμων μέτρων, με σκοπό τον προσδιορισμό του πιο **αποτελεσματικού** συνδυασμού μέτρων, **καθώς και της σειράς ή της προτεραιότητας εφαρμογής τους σε κάθε περίπτωση:**

*Αιτιολόγηση*

*Η απόφαση σχετικά με τη θέσπιση ενός λειτουργικού περιορισμού έναντι ενός άλλου θα πρέπει να είναι επαρκώς αιτιολογημένη.*

## Τροπολογία 30

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

β) σχεδιασμό και διαχείριση της χρήσης γης·

*Τροπολογία*

β) σχεδιασμό και διαχείριση της χρήσης γης και, ιδίως:

- **τη δυνατότητα θέσπισης ζωνών γύρω από τους αερολιμένες στις οποίες δεν θα είναι δυνατή η υπέρβαση των καθορισμένων ορίων θορύβου που έχουν καθοριστεί στα εθνικά σχέδια δράσης τους·**
- **τη δυνατότητα θέσπισης χωροταξικών μέτρων, όπως περιορισμών στα νέα οικοδομήματα·**

*Αιτιολόγηση*

*Αν και η χωροταξία δεν εμπίπτει στις κοινοτικές αρμοδιότητες, ο κανονισμός δύναται όντως να διατυπώσει μια σειρά συστάσεων προς τα κράτη μέλη εν προκειμένω.*

## Τροπολογία 31

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

γ) επιχειρησιακές διαδικασίες μετριασμού του θορύβου·

*Τροπολογία*

γ) επιχειρησιακές διαδικασίες μετριασμού του θορύβου, **συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης**·

## Τροπολογία 32

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

δ) λειτουργικούς περιορισμούς, **όχι ως πρώτη λύση**.

*Τροπολογία*

δ) λειτουργικούς περιορισμούς, **εφόσον κρίνεται απαραίτητο**.

#### *Αιτιολόγηση*

*Ο πρωταρχικός στόχος του κανονισμού είναι η διασφάλιση της αειφορίας των εγκαταστάσεων των αερολιμένων καθώς και η διατήρηση της υγείας του πληθυσμού. Η παρούσα διατύπωση αποσαφηνίζει τον εν λόγω στόχο.*

## Τροπολογία 33

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 4 – παράγραφος 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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, **την πορεία πτήσης** ή/και το καλυπτόμενο χρονικό διάστημα.



## Τροπολογία 34

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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 **τήρηση των όρων των κατευθυντήριων γραμμών για τον θόρυβο κατά τη διάρκεια της νύχτας της ΠΟΥ και την** επίτευξη των **στόχων σχετικά με την υγεία και των** περιβαλλοντικών στόχων για τον μετριασμό των θορύβων που ορίζονται για τον εν λόγω αερολιμένα **και την ανάπτυξη της περιοχής που εξυπηρετεί**. Οι λειτουργικοί περιορισμοί πρέπει να επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις, ιδίως με βάση την εθνικότητα, την ταυτότητα ή τη δραστηριότητα των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

## Τροπολογία 35

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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**

*Τροπολογία*

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 **των τεχνικών εκπροσώπων των τοπικών αυτοδιοικήσεων στις περιοχές που θίγονται από τον θόρυβο, και** λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την αλληλεξάρτηση μεταξύ των μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου και τη μείωση

**κατοίκους της περιοχής ή τους εκπροσώπους τους**, και να παρέχουν τεχνικές πληροφορίες και συμβουλές σχετικά με τα μέτρα μείωσης του θορύβου στις αρμόδιες αρχές.

των εκπομπών. Τα μέλη του φόρουμ αυτού για την τεχνική συνεργασία πρέπει να διαβουλεύονται τακτικά με **τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη** και να παρέχουν τεχνικές πληροφορίες και συμβουλές σχετικά με τα μέτρα μείωσης του θορύβου στις αρμόδιες αρχές. **Στο φόρουμ αυτό εξετάζονται προγραμματικά, τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη μείωση του θορύβου και των εκπομπών.**

### Αιτιολόγηση

*Δεδομένου ότι πολλές τοπικές διοικήσεις διαθέτουν εξειδικευμένους τεχνικούς διαχείρισης θορύβου και εδάφους, οι εν λόγω αντιπρόσωποι δύνανται να συμμετέχουν στις εργασίες του «τεχνικού» σώματος. Επιπλέον, οι τοπικές ενώσεις των ενδιαφερομένων και οι αντιπρόσωποι των κατοίκων δεν είναι οι ίδιοι σε όλες τις περιπτώσεις. Μια ένωση ενδιαφερομένων, πέρα από μια τοπική ένωση κατοίκων, δύναται να συνενωθεί σε επίπεδο εθνικό ή ευρωπαϊκό και να παράσχει την εμπειρία των τεχνικών της στις διαδικασίες συμμετοχής και διαβούλευσης σχετικά με την εκτίμηση του θορύβου. Η τροπολογία λαμβάνει υπόψη τη συχνή κριτική ότι οι θιγόμενοι από το θόρυβο των αεροσκαφών καλούνται να πουν τη γνώμη τους μόνον εκ των υστέρων από τους εκπροσώπους των αεροπορικών εταιρειών.*

### Τροπολογία 36

#### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

5. Οι αρμόδιες αρχές αξιολογούν την αποτελεσματικότητα των νέων μέτρων, όπως αναφέρεται **ανωτέρω**, σύμφωνα με το παράρτημα II. Μια μικρή τεχνική τροποποίηση υφισταμένου μέτρου χωρίς ουσιαστικές επιπτώσεις στο δυναμικό ή τη λειτουργία δεν θεωρείται νέος λειτουργικός περιορισμός.

## Τροπολογία 37

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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:

*Τροπολογία*

6. Οι αρμόδιες αρχές οργανώνουν τη συμμετοχική διεργασία 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 **τέσσερις** μήνες πριν από τη θέσπιση των νέων μέτρων για να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους.

*Σε περίπτωση που τα μέτρα συνεπάγονται σημαντικότερες αλλαγές ή επεκτάσεις, όπως οι σχετιζόμενες με τα μέτρα που περιγράφονται στο στοιχείο 2 β) του άρθρου 4, τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν στη διάθεσή τους 9 μήνες πριν από τη θέσπιση των μέτρων για να υποβάλουν σχόλια.*

Τα ενδιαφερόμενα μέρη, *πέραν εκείνων που αναφέρονται στο άρθρο 2,* περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

#### *Αιτιολόγηση*

*Ο ρόλος των τοπικών αντιπροσώπων, των ενώσεων ενδιαφερομένων και των άλλων ενδιαφερομένων μερών, δεν μπορεί να παραμείνει περιορισμένος στην απλή διαβούλευση, αλλά θα πρέπει να προωθηθεί η πραγματική συμμετοχή τους. Επιπλέον, η περίοδος των 3 μηνών για την ανάλυση της θέσπισης των νέων μέτρων μπορεί να θεωρηθεί πολύ σύντομη από τη στιγμή που οι ενέργειες ενδέχεται να συνεπάγονται μια αλλαγή τον τρόπο λειτουργίας ενός αερολιμένα. Σε περίπτωση σημαντικών ενεργειών, η περίοδος θα πρέπει να είναι το ελάχιστο 9 μήνες.*

## Τροπολογία 38

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 6 – στοιχείο α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

α) εκπροσώπους των κατοίκων που ζουν στην περιοχή γύρω από τους αερολιμένες που επηρεάζονται από το θόρυβο της εναέριας κυκλοφορίας·

*Τροπολογία*

α) εκπροσώπους των κατοίκων που ζουν στην περιοχή γύρω από τους αερολιμένες που επηρεάζονται από το θόρυβο της εναέριας κυκλοφορίας, **καθώς και τις ενώσεις των ενδιαφερομένων·**

#### *Αιτιολόγηση*

*Οι τοπικές ενώσεις των ενδιαφερομένων και οι αντιπρόσωποι των κατοίκων δεν είναι οι ίδιοι σε όλες τις περιπτώσεις. Μια ένωση ενδιαφερομένων, πέρα από μια τοπική ένωση κατοίκων, δύναται να συνενωθεί σε επίπεδο εθνικό ή ευρωπαϊκό και να παράσχει την εμπειρία των τεχνικών της στις διαδικασίες συμμετοχής και διαβούλευσης σχετικά με την εκτίμηση του θορύβου.*

## Τροπολογία 39

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 6 – στοιχείο α α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(α α) εκπρόσωπους των τοπικών επιχειρήσεων, των περιφερειακών και τοπικών αρχών, των ενδιαφερομένων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και των επιχειρήσεων που εδρεύουν στην περιοχή γύρω από τον αερολιμένα και των οποίων οι δραστηριότητες επηρεάζονται από την εναέρια κυκλοφορία και τη λειτουργία του αερολιμένα·**

## Τροπολογία 40

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

7. Οι αρμόδιες αρχές παρακολουθούν και

*Τροπολογία*

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.

εποπτεύουν την εφαρμογή των μέτρων μετριασμού του θορύβου και αναλαμβάνουν δράση κατά περίπτωση. Διασφαλίζουν ότι οι σχετικές πληροφορίες **διατίθενται στο διαδίκτυο, ώστε να επιτρέπεται** στους κατοίκους των περιοχών γύρω από τους αερολιμένες **και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στις πληροφορίες.**

## Τροπολογία 41

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 5 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**Οι σχετικές πληροφορίες περιλαμβάνουν:**

**α) πληροφορίες που σχετίζονται με τις προβαλλόμενες παραβιάσεις λόγω παρεκκλίσεων από την πορεία, σχετικά με τις επιπτώσεις και τους λόγους της εν λόγω παρέκκλισης,**

**β) τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την κατανομή και τη διαχείριση της κυκλοφορίας σε κάθε αερολιμένα, καθώς ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον ή όσον αφορά τον θόρυβο.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Οι αποκλίσεις από την πορεία, εφόσον σημειώνονται συχνά, αυξάνουν σημαντικά τις επιπτώσεις του θορύβου που ορίζονται στις προβλέψεις των χαρτών θορύβου. Επί του παρόντος, δεν λαμβάνουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη αυτού του είδους τις πληροφορίες ενώ, για λόγους διαφάνειας, θα έπρεπε να έχουν γνωστοποιηθεί προς αποφυγή καταχρήσεων που έχουν άμεσες επιπτώσεις στην αύξηση του παραγόμενου θορύβου.*

## Τροπολογία 42

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 7 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(7α) Οι αρμόδιες αρχές μεριμνούν ώστε οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμενικών εγκαταστάσεων να εγκαθιστούν ηλεκτρονικά συστήματα μετριάσμού του θορύβου, σε διάφορες τοποθεσίες κοντά στις πορείες των αεροσκαφών που επηρεάζουν ή θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον πληθυσμό. Τα εν λόγω δεδομένα είναι προσβάσιμα μέσω Διαδικτύου.**

*Αιτιολόγηση*

*Δείτε ένα συγκεκριμένο παράδειγμα εφαρμογής του συστήματος στον αερολιμένα της Βαρκελώνης στη διεύθυνση: <http://bcn331.webtrak-lochard.com>*

## Τροπολογία 43

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

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.

4. Τα δεδομένα αποθηκεύονται, **τουλάχιστον για μία πενταετία**, 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. **Τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη, που περιγράφονται στα άρθρα 2 και 5, έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες κατόπιν αιτήσεως.**

## Τροπολογία 44

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

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 σχέσης **κόστους-οφέλους** των διαφόρων μέτρων που λαμβάνονται υπόψη, συμπεριλαμβανομένου, κατά περίπτωση, του αντίκτυπού τους σε διασυνοριακό επίπεδο.

## Τροπολογία 45

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### **Άρθρο 7 α**

#### **Ισχύοντες λειτουργικοί περιορισμοί**

**Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν έχουν εφαρμογή στους λειτουργικούς περιορισμούς που έχουν θεσπιστεί ήδη κατά την ημερομηνία της θέσης του σε ισχύ.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Επαναφέρεται μέρος του άρθρου 7 της προηγούμενης οδηγίας. Σύμφωνα με όσα καθορίζει ο ΔΟΠΑ στην απόφασή του A 33/7, θεωρείται ότι η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών που έχουν τεθεί ήδη σε ισχύ κατά την ημερομηνία θέσπισης της νέας νομοθεσίας πραγματοποιήθηκε*

με βάση τις διατάξεις της οδηγίας 2002/30/EK, συνεπώς δεν είναι απαραίτητο να αναθεωρηθούν. Σε περίπτωση διένεξης ενός παλαιότερου λειτουργικού περιορισμού με τον νέο κανονισμό, θα εφαρμόζεται το άρθρο 10 για την επίλυση της διένεξης.

## Τροπολογία 46

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### *Άρθρο 8*

*διαγράφεται*

#### *Αναπτυσσόμενες χώρες*

*1. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να απαλλάξουν τα οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα σε αναπτυσσόμενες χώρες από τους λειτουργικούς περιορισμούς λόγω θορύβου υπό τον όρο ότι:*

*(ε) 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.*

*(στ) 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.*

## Τροπολογία 47



**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 9 – παράγραφος 2– στοιχείο β α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(στ α) αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται  
για ανθρωπιστικούς σκοπούς*

**Τροπολογία 48**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 10 – τίτλος**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Δικαίωμα ελέγχου*

*Δικαιοδοσία εξέτασης και διατύπωσης  
συστάσεων*

*Αιτιολόγηση*

*Ο συντάκτης της γνωμοδότησης κρίνει θετικό το δικαίωμα της Επιτροπής να επεμβαίνει εξετάζοντας μια συγκεκριμένη περίπτωση λειτουργικού περιορισμού καθώς και να υποδεικνύει στο κράτος μέλος τη βέλτιστη στρατηγική, ωστόσο δεν κρίνει σκόπιμο να επιφορτίσει την Επιτροπή με την ευθύνη «ελέγχου» που προβλέπεται στο άρθρο 10 (δικαίωμα ελέγχου) της πρότασης κανονισμού.*

**Τροπολογία 49**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Παράρτημα I – Δείκτες – σημείο 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

1. Ο θόρυβος της εναέριας κυκλοφορίας θα περιγράφεται, τουλάχιστον, με βάση τους δείκτες θορύβου Lden **και** Lnight οι οποίοι ορίζονται και υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 2002/49/ΕΚ.

1. Ο θόρυβος της εναέριας κυκλοφορίας θα περιγράφεται, τουλάχιστον, με βάση τους δείκτες θορύβου Lden, Lnight **και Lmax**, οι οποίοι ορίζονται και υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 2002/49/ΕΚ. **Προς τον σκοπό αυτόν, θα λαμβάνονται ως σημείο αναφοράς διαφορετικές ημέρες, που είναι αντιπροσωπευτικές της εναέριας**

## **κυκλοφορίας του εκάστοτε αερολιμένα.**

### *Αιτιολόγηση*

*Το πρόβλημα που προκύπτει από τη χρήση μόνο των δεικτών  $L_{den}$  και  $L_{night}$  είναι ότι αναλύουν τις οριακές τιμές της ακουστικής ενέργειας που παράγεται κατά τη διέλευση ενός αεροσκάφους σε ώρες κατά τις οποίες δεν σημειώνεται διέλευση αεροσκάφους, με αποτέλεσμα, καθώς πρόκειται για ένα απότομο άλμα ενέργειας, ο θόρυβος που γίνεται αντιληπτός να μην αντανακλάται από τον δείκτη. Ο δείκτης  $L_{max}$ , ωστόσο, αντικατοπτρίζει την υψηλή αύξηση της ενέργειας που προκαλείται από τον θόρυβο στο παρασκήνιο και δεν αναλύει το συνολικό αποτέλεσμα με βάση το διάστημα κατά το οποίο δεν σημειώνεται υπέρπτηση αεροσκάφους. Επιπλέον, οι μετρήσεις θα πρέπει να διεξάγονται αντιπροσωπευτικές ημέρες έτσι ώστε ο ετήσιος μέσος όρος να μην στρεβλώνει τα αποτελέσματα που παρατηρούνται κατά τις περιόδους με αυξημένη εναέρια κυκλοφορία.*

### **Τροπολογία 50**

#### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Παράρτημα I – Πληροφορίες διαχείρισης του θορύβου – σημείο 1.1**

##### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

##### *Τροπολογία*

1.1. Περιγραφή του αερολιμένα, στην οποία περιλαμβάνονται πληροφορίες για **τη χωρητικότητά** του, την τοποθεσία του, τα περίχωρα, **τις ευαίσθητες περιοχές (σχολεία και εκπαιδευτικά, πολιτιστικά και αθλητικά κέντρα, νοσοκομεία, γηροκομεία που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από τον αερολιμένα ή που επηρεάζονται από τις ρυθμίσεις προσγείωσης και απογείωσης)**, τον όγκο της εναέριας κυκλοφορίας και το συνδυασμό των δρομολογίων **και πιθανούς παράγοντες ειδικών και σωρευτικών επιπτώσεων και κινδύνου, όσον αφορά τα επίπεδα θορύβου, με γνώμονα τις τοπικές και περιβαλλοντικές συνθήκες.**

### *Αιτιολόγηση*

*Ο χωροταξικός σχεδιασμός και η διαχείριση του εδάφους είναι εξίσου σημαντικά με τον σχεδιασμό και τη διαχείριση, τόσο στο παρόν όσο και στο μέλλον, της αεροναυτικής υποδομής και του τρόπου λειτουργίας της, δεδομένου ότι αυτός σχετίζεται στην πραγματικότητα με τις επιπτώσεις του θορύβου στους πληθυσμούς που κατοικούν σε κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο.*

## Τροπολογία 51

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα I – Πληροφορίες διαχείρισης του θορύβου – σημείο 1.3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

*Τροπολογία*

1.3. Αναλυτικά στοιχεία για τα περιγράμματα των θορύβων για το τρέχον και **τουλάχιστον για τα δύο** προηγούμενα έτη - συμπεριλαμβανομένης της αποτίμησης του αριθμού των ατόμων που επηρεάζονται από τους θορύβους των αεροσκαφών, **η οποία διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος III της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Ένα από τα σημαντικότερα σημεία αντιπαράθεσης στις νομικές διαδικασίες που βρίσκονται σε εξέλιξη στα διάφορα κράτη μέλη αποτελεί η απόκλιση των αποτελεσμάτων που εξαρτώνται από τη συλλογή των δεδομένων για τις αξιολογήσεις. Υπό αυτή την έννοια, η τρέχουσα αποτίμηση θα πρέπει να τηρεί τις ίδιες μεθόδους αξιολόγησης με την οδηγία για τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου.*

## Τροπολογία 52

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα I – Πληροφορίες διαχείρισης του θορύβου – σημείο 1.4.3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

1.4.3. Για λειτουργικά μέτρα μετριασμού του θορύβου:

#### *Αιτιολόγηση*

*Ο παρών κανονισμός δεν έχει ως αποκλειστικό στόχο τη διαφύλαξη της οικονομικής δραστηριότητας που προέρχεται από την εναέρια κυκλοφορία αλλά αποβλέπει στην εξασφάλιση ότι η εν λόγω δραστηριότητα πραγματοποιείται με ισορροπημένο και αειφόρο τρόπο έτσι ώστε να μην έχει αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία του γειτονικού πληθυσμού.*

## Τροπολογία 53

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα I – Πληροφορίες διαχείρισης του θορύβου – σημείο 1.4α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**1.4α. Λεπτομερής περιγραφή των σχέσεων και των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, καθώς και των εκθέσεων και των ανακοινώσεων που παρουσιάζονται από τα μέρη αυτά.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η τρέχουσα αποτίμηση, που θα καθορίσει τις υπάρχουσες αδυναμίες, θα πρέπει να περιλαμβάνει μια αναφορά στους ισχυρισμούς που έχουν προβάλει τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη.*

## Τροπολογία 54

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα I – Πληροφορίες διαχείρισης του θορύβου – σημείο 1.4β (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**1.4β. Μια λίστα με τις εξουσιοδοτημένες εξαιρέσεις ανά έτος δυνάμει του άρθρου 8 και του άρθρου 9.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Για λόγους διαφάνειας και για την αποφυγή ενδεχόμενων καταχρήσεων του κανόνα, κρίνεται σκόπιμο η απογραφή να περιλαμβάνει αυτού του είδους τις πληροφορίες.*

## Τροπολογία 55

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα I – Πληροφορίες διαχείρισης του θορύβου – σημείο 2.1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

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

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.

δυναμικού, την επέκταση των αεροδιαδρόμων ή/και των τερματικών σταθμών, **για προβλέψεις σχετικά με την προσέγγιση και την απογείωση**, για τον προβλεπόμενο συνδυασμό αεροπορικών δρομολογίων στο μέλλον και για τους υπολογιζόμενους ρυθμούς ανάπτυξης **καθώς και μια λεπτομερή μελέτη των επιπτώσεων του θορύβου που θα συνεπάγονταν στην περιοχή οι εν λόγω επεκτάσεις χωρητικότητας, διαδρόμων ή τερματικών σταθμών και η τροποποίηση της πορείας προσέγγισης και απογείωσης.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Διευκρινίζεται αυτό που ήδη προβλέπουν ο κανονισμός και τα άρθρα της οδηγίας 49/2002/ΕΚ. δηλαδή, ότι οι επεκτάσεις της χωρητικότητας ή της υποδομής, ή η λειτουργική τροποποίηση ενός αερολιμένα, θα πρέπει να συνοδεύονται από νέα μέτρα συμβατότητας και ελαχιστοποίησης των επιπτώσεων του θορύβου. Τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να προβλεφθούν εκ των προτέρων.*

### **Τροπολογία 56**

#### **Πρόταση κανονισμού**

#### **Παράρτημα Ι – Πληροφορίες διαχείρισης του θορύβου – σημείο 2.3**

##### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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.

##### *Τροπολογία*

2.3. Περιγραφή των επιπτώσεων στις εκπομπές θορύβων **και του αριθμού των επηρεαζόμενων ατόμων** σε περίπτωση που δεν ληφθούν άλλα μέτρα καθώς και για τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί για **την ελαχιστοποίηση** των επιπτώσεων του θορύβου κατά το ίδιο χρονικό διάστημα.

#### *Αιτιολόγηση*

*Προτείνεται η επιστροφή στην ονοματολογία της προηγούμενης οδηγίας η οποία χρησιμοποιούσε τον όρο «ελαχιστοποίηση», ο οποίος είναι καταλληλότερος για την προστασία του περιβάλλοντος και των πολιτών από τις επιπτώσεις του θορύβου που προκαλείται από τις υπερπήσεις αεροσκαφών.*

## Τροπολογία 57

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα I – Πληροφορίες διαχείρισης του θορύβου – σημείο 3.1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

**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.

*Τροπολογία*

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-οφέλους**, 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.

## Τροπολογία 58

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα II – τίτλος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

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

## Τροπολογία 59

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα III – εισαγωγική παράγραφος

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

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

δυνατού, σε ποσοτικοποιημένους όρους:

ποσοτικοποιημένους όρους:

## Τροπολογία 60

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II– σημεία

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

- 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.

*Τροπολογία*

- 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.

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

### *Αιτιολόγηση*

*Η εκτίμηση της σχέσης κόστους-οφέλους θα πρέπει να περιλαμβάνει στον ίδιο βαθμό σημαντικές πτυχές όπως η υγεία και η ασφάλεια του πληθυσμού ή η περιβαλλοντική αειφορία.*

## Τροπολογία 61

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II – παράγραφος 1 –σημείο 4 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**4α) αλλαγές στην αξία ακινήτων λόγω θορύβου·**

## **Τροπολογία 62**

**Πρόταση κανονισμού  
Παράρτημα II – παράγραφος 1 –σημείο 4 β (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**4β) επιπτώσεις στα κριτήρια επιλογής θέσης εγκατάστασης στην περιοχή των αεροδρομίων·**

## **Τροπολογία 63**

**Πρόταση κανονισμού  
Παράρτημα II – παράγραφος 1 –σημείο 4 γ (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**4γ) επιπτώσεις στις συνθήκες εργασίας στα αεροδρόμια·**

## **Τροπολογία 64**

**Πρόταση κανονισμού  
Παράρτημα II – παράγραφος 1 – σημείο 4 δ (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**4δ) επιπτώσεις στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές·**

## **Τροπολογία 65**

**Πρόταση κανονισμού  
Παράρτημα II – παράγραφος 1 – σημείο 4 ε (νέο)**



*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**4ε) επιπτώσεις στο εξωτερικό κόστος·**

## **Τροπολογία 66**

### **Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II – παράγραφος 2 – σημείο 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

3) Άμεσες, έμμεσες **και καταλυτικές** επιπτώσεις στην απασχόληση.

3) Άμεσες **και** έμμεσες επιπτώσεις στην απασχόληση, **ιδίως στους τομείς που επηρεάζονται από την εναέρια κυκλοφορία.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η λέξη «καταλυτικές» συνεπάγεται θετικές επιπτώσεις στην απασχόληση. Ωστόσο, η αξιολόγηση κόστους-αποτελεσματικότητας πρέπει να περιλαμβάνει και τα αρνητικά αποτελέσματα της διεύρυνσης του δυναμικού και για αυτό η λέξη «καταλυτικές» διαγράφεται.*

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

<b>Τίτλος</b>	Θέσπιση περιορισμών εκμετάλλευσης που σχετίζονται με το θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες της ΕΕ, στο πλαίσιο μιας ισορροπημένης προσέγγισης	
<b>Έγγραφο αναφοράς</b>	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)	
<b>Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 15.12.2011	
<b>Γνωμοδότηση της</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 15.12.2011	
<b>Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης</b> Ημερομηνία ορισμού	Andres Perello Rodriguez 12.1.2012	
<b>Εξέταση στην επιτροπή</b>	21.6.2012	20.9.2012
<b>Ημερομηνία έγκρισης</b>	10.10.2012	
<b>Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας</b>	+: 54 –: 3 0: 3	
<b>Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Grootte, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils, Κρίτων Αρσένης, Θεόδωρος Σκυλακάκης, Владимир Тодоров Панайотов	
<b>Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Csaba Sándor Tabajdi, Anna Záborská, Andrea Zannoni, Владимир Уручев	

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

<b>Τίτλος</b>	Θέσπιση περιορισμών εκμετάλλευσης που σχετίζονται με το θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες της ΕΕ, στο πλαίσιο μιας ισορροπημένης προσέγγισης		
<b>Έγγραφο αναφοράς</b>	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)		
<b>Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ</b>	1.12.2011		
<b>Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 15.12.2011		
<b>Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες)</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 15.12.2011		
<b>Εισηγητής(ές)</b> Ημερομηνία ορισμού	Jörg Leichtfried 10.1.2012		
<b>Εξέταση στην επιτροπή</b>	8.5.2012	18.9.2012	5.11.2012
<b>Ημερομηνία έγκρισης</b>	6.11.2012		
<b>Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας</b>	+: –: 0:	33 9 2	
<b>Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Γεώργιος Κουμουτσάκος		
<b>Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Michael Gahler, Petra Kammerevert, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Ramon Tremosa i Balcells, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
<b>Αναπληρωτές (άρθρο 187, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Patricia van der Kammen		
<b>Ημερομηνία κατάθεσης</b>	13.11.2012		