

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Εργασία αριθ. 21.040

Έγγραφα θορύβου αεροσκαφών

Τίτλοι	Υπότιτλοι
1. Σκοπός και επιδιωκόμενο αποτέλεσμα	<p>α. Ζήτημα προς εξέταση:</p> <p>Τα τελευταία χρόνια, η Επιτροπή Προστασίας του Περιβάλλοντος στην Αεροπορία της ΔΟΠΑ (CAEP) ανέπτυξε κανόνες και υλικό καθοδήγησης σχετικά με τα έγγραφα πιστοποίησης θορύβου σύμφωνα με το παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος I, Θόρυβος Αεροσκαφών, τροποποίηση 8. Το προσάρτημα G του παραρτήματος 16 περιέχει κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση των εγγράφων πιστοποίησης θορύβου με τις οποίες προτείνονται τρεις διαφορετικές επιλογές. Οι επιλογές είναι οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Επιλογή 1 της ΔΟΠΑ:</u> Ένα έγγραφο. Ένα πιστοποιητικό θορύβου όπου όλες οι πληροφορίες περιλαμβάνονται σε ένα μονοσέλιδο έγγραφο.• <u>Επιλογή 2 της ΔΟΠΑ:</u> Δύο συμπληρωματικά έγγραφα. Το πρώτο έγγραφο βεβαιώνει την πιστοποίηση θορύβου, αλλά περιορίζεται στον προσδιορισμό του αεροσκάφους και στη δήλωση συμβατότητας. Το δεύτερο συμπληρωματικό έγγραφο περιέχει επιπρόσθετες πληροφορίες (όπως το επίπεδο θορύβου), συνήθως με τη μορφή εγκεκριμένης σελίδας ή σελίδων του Εγχειριδίου Πτήσης του Αεροσκάφους (ΕΠΑ) ή του Εγχειριδίου Χειρισμού του Αεροσκάφους (ΕΧΑ).• <u>Επιλογή 3 της ΔΟΠΑ:</u> Τρία συμπληρωματικά έγγραφα. Το πρώτο εξ αυτών είναι πανομοιότυπο με το πρώτο έγγραφο της Επιλογής 2 της ΔΟΠΑ. Το δεύτερο είναι παρόμοιο με το δεύτερο έγγραφο της Επιλογής 2 και περιέχει όλες τις δυνατές διαμορφώσεις εκπομπής θορύβου του αεροσκάφους. Το τρίτο έγγραφο εκδίδεται βάσει μιας ρυθμιζόμενης διαδικασίας. Προσδιορίζει την τρέχουσα διαμόρφωση του αεροσκάφους συσχετίζοντας ένα μοναδικό αναγνωριστικό με την πραγματική μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM). <p>Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 335/2007, προβλέπει ότι τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει να χρησιμοποιούν το Έντυπο 45 του EASA ως πιστοποιητικό θορύβου, το οποίο συμμορφώνεται προς την Επιλογή 1 της ΔΟΠΑ.</p>

**ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΩΝ
ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ
Εργασία 21.040**

Τίτλοι	Υπότιτλοι
	<p>Μετά από έναν εκτενή διάλογο σχετικά με τα έγγραφα πιστοποίησης θορύβου, συζητήθηκαν έξι επιλογές στην Πρόσθετη Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (Π-ΚΠΤ) 13-2006 του Οργανισμού. Οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν αξιολογήθηκαν στο Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ) στην Π-ΚΠΤ. Το κύριο συμπέρασμα συνίσταται στο ότι η πλειονότητα των παρατηρήσεων τάσσεται υπέρ της Επιλογής 1 Π-ΚΠΤ (ήτοι η Επιλογή 1 της ΔΟΠΑ ή καμία ενέργεια) και στο ότι σημαντικός αριθμός παρατηρήσεων υποστηρίζουν την Επιλογή 4 της Π-ΚΠΤ (ήτοι τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ των τριών εναλλακτικών της ΔΟΠΑ).</p> <p><u>β. Σοβαρότητα του ζητήματος (ει δυνατόν, ποσοτικοποιημένη):</u></p> <p>Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να εκδίδουν πιστοποιητικά θορύβου για κάθε αεροσκάφος για το οποίο ισχύουν οι κανόνες που καθορίζονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος Ι. Λαμβανομένου υπόψη ότι περίπου 90 000 αεροσκάφη με πιστοποιητικό αξιοπλοΐας είναι εγγεγραμμένα στα κράτη του EASA, υπολογίζεται ότι τουλάχιστον 60 000 περίπου διαθέτουν πιστοποιητικό θορύβου.</p> <p><u>γ. Συνοπτική δήλωση των στόχων:</u></p> <p>Στόχος μιας επικείμενης διαδικασίας θέσπισης κανόνων θα ήταν η βελτίωση του συστήματος των εγγράφων πιστοποίησης θορύβου στην ΕΕ, εφόσον αυτό είναι εφικτό.</p>
<p>2. Επιλογές</p>	<p><u>α. Οι προσδιοριζόμενες επιλογές</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Επιλογή 1 της Π-ΚΠΤ:</u> Καμία απολύτως ενέργεια. Οι εκτελεστικοί κανόνες, περιλαμβανομένου του Εντύπου 45 του EASA, διατηρούνται ως έχουν. • <u>Επιλογή 4 της Π-ΚΠΤ:</u> Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής (με αλλαγή του Εντύπου 45 του EASA), ούτως ώστε να παρέχεται η δυνατότητα επιλογής μεταξύ των τριών εναλλακτικών της ΔΟΠΑ. <p><u>β. Προτιμώμενη επιλογή (ει δυνατόν):</u></p> <p>Η προτιμώμενη επιλογή είναι η Επιλογή 1 της Π-ΚΠΤ.</p>
<p>3. Ενδιαφερόμενοι τομείς</p>	<p>ΕΑΠΑ, ιδιοκτήτες, αερομεταφορείς και αρχές αερολιμένων.</p>

**ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΩΝ
ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ
Εργασία 21.040**

Τίτλοι	Υπότιτλοι
4. Επιπτώσεις	<p data-bbox="563 300 1254 331"><u>α. Όλες οι επιπτώσεις που έχουν προσδιοριστεί</u></p> <p data-bbox="563 349 735 380"><u>i. Ασφάλεια</u></p> <p data-bbox="608 398 1401 528">Εάν οι διατάξεις σχετικά με τον προγραμματισμό των καυσίμων εφαρμόζονται σωστά, τότε καμία από τις επιλογές αυτές δεν αναμένεται να έχει κάποια επίπτωση για την ασφάλεια.</p> <p data-bbox="563 546 767 577"><u>ii. Οικονομικές</u></p> <p data-bbox="608 595 1401 667">Γενικά, οι οικονομικές επιπτώσεις των επιλογών εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τους ακόλουθους παράγοντες:</p> <ul data-bbox="624 685 1401 1124" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 685 1401 846">• Κατά πόσο οι αερομεταφορείς εκτός ΕΕ χρησιμοποιούν διοικητικά συστήματα τα οποία διαφέρουν από το σύστημα της ΕΕ και κατά πόσο οι διαφορές αυτές μπορεί να οδηγήσουν σε άνιση μεταχείριση των αερομεταφορέων.<li data-bbox="624 864 1401 994">• Κατά πόσο τα διαφορετικά διοικητικά συστήματα έχουν διαφορετικές οικονομικές επιπτώσεις για τις ΕΑΠΑ, τους αερομεταφορείς και άλλους φορείς (ασχέτως των συστημάτων εκτός ΕΕ).<li data-bbox="624 1012 1401 1124">• Κατά πόσο τα διαφορετικά συστήματα μπορούν να οδηγήσουν σε διαφορετικές συνολικές δαπάνες του διοικητικού συστήματος. <p data-bbox="608 1142 1401 1438">Από τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες και παρελήφθησαν κατά τη διαδικασία διαβούλευσης μέσω της Π-ΚΠΤ 13-2006, ο Οργανισμός δεν μπορεί να ποσοτικοποιήσει το μέγεθος των εν λόγω παραγόντων. Ωστόσο, μπορεί να δηλωθεί ότι η Επιλογή 4 της Π-ΚΠΤ, που παρέχει στους αιτούντες τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ των τριών συστημάτων της ΔΟΠΑ, μπορεί να αυξήσει την περιπλοκότητα και τις δαπάνες διαχείρισης για τις ΕΑΠΑ.</p> <p data-bbox="608 1456 1401 1724">Επιπροσθέτως, για τη μέγιστη δυνατή ευελιξία της Επιλογής 4, οι αερομεταφορείς πρέπει να μπορούν να αλλάζουν το καθεστώς των πιστοποιητικών θορύβου τους χωρίς να είναι απαραίτητη η εμπλοκή των ΕΑΠΑ. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να καθιερωθεί ένα ρυθμισμένο σύστημα για τον έλεγχο της δέουσας εφαρμογής και της διαχείρισης των αλλαγών διαμόρφωσης. Τούτο θα συνεπάγεται επιπρόσθετο κόστος.</p> <p data-bbox="563 1742 823 1774"><u>iii. Περιβαλλοντικές</u></p> <p data-bbox="608 1792 1401 2056">Είναι γενικά αποδεκτό ότι το διοικητικό σύστημα της πιστοποίησης θορύβου έχει θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Τα χαμηλά επίπεδα θορύβου είναι σημαντικό επιχείρημα μάρκετινγκ για τους κατασκευαστές αεροσκαφών και τους αερομεταφορείς και το σύστημα πιστοποίησης του θορύβου συμβάλλει στην κινητοποίηση των δυνάμεων της αγοράς για τη μείωση του θορύβου των αεροσκαφών. Τα υψηλής ποιότητας και επακριβή δεδομένα θορύβου με</p>

**ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΩΝ
ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ
Εργασία 21.040**

Τίτλοι	Υπότιτλοι
	<p>εύκολη πρόσβαση συμβάλλουν στη διαφοροποίηση μεταξύ αεροσκαφών διαφορετικού σχεδιασμού και, από την άποψη αυτή, προάγουν τον ανταγωνισμό.</p> <p>Με τη λογική αυτή, ένα απλό σύστημα που χαρακτηρίζεται από διαφάνεια, όπως το μονοσέλιδο πιστοποιητικό θορύβου της Επιλογής 1 της Π-ΚΠΤ, διασφαλίζει ότι τα επίπεδα θορύβου επηρεάζονται λιγότερο από τις ημερήσιες εναλλαγές της μάζας λειτουργίας και, συνεπώς, αντιπροσωπεύουν καλύτερα το γενικό επίπεδο της τεχνολογίας μείωσης θορύβου που έχει ενσωματωθεί στον σχεδιασμό του αεροσκάφους.</p> <p>Από την άλλη πλευρά, έχει υποστηριχτεί ότι το περιβάλλον θα επωφελούνταν από τη μεγαλύτερη ευελιξία που παρέχει η Επιλογή 4 της Π-ΚΠΤ, καθώς περιέχει ένα κίνητρο για λειτουργία με χαμηλότερες μάζες απογείωσης όταν αυτό είναι εφικτό· ωστόσο, τούτο ισχύει μόνο εφόσον οι αρχές των αερολιμένων καθιερώσουν προγράμματα παροχής κινήτρων για τον σκοπό αυτό.</p> <p>Μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η μορφή του πιστοποιητικού θορύβου κατά πάσα πιθανότητα δεν είναι σημαντική όσον αφορά τα δυναμικά οφέλη για το περιβάλλον.</p> <p><u>iv. Κοινωνικές</u></p> <p>Δεν υπάρχει λόγος να θεωρείται ότι η επιλογή ενός συστήματος θα έχει άλλες κοινωνικές επιπτώσεις πέραν εκείνων που καλύπτονται στην ενότητα των οικονομικών επιπτώσεων.</p> <p><u>v. Άλλες απαιτήσεις αεροπλοΐας εκτός του πεδίου ενδιαφέροντος του EASA</u></p> <p>Καμία.</p> <p><u>vi. Παρόμοιες κανονιστικές απαιτήσεις άλλων χωρών</u></p> <p>Καμία. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι όσο μεγαλύτερη εναρμόνιση επιτυγχάνεται στα συμβαλλόμενα κράτη της ΔΟΠΑ, τόσο μεγαλύτερο θα είναι το όφελος ως προς τις οικονομικές και διοικητικές πτυχές.</p> <p><u>β. Ζητήματα ισότητας και δικαιοσύνης</u></p> <p>Η επιλογή 1 της Π-ΚΠΤ είναι απλή στη διαχείριση και δίκαιη προς όλους τους εμπλεκόμενους. Η ομοιόμορφη εφαρμογή της συγκεκριμένης επιλογής θα παρέχει τις ίδιες προϋποθέσεις για όλους τους αερομεταφορείς και, συνεπώς, εγγυάται ίση μεταχείριση.</p> <p>Από την άλλη πλευρά, θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι η Επιλογή 4 της Π-ΚΠΤ, η οποία διατηρεί την ευελιξία που επιτρέπει η ΔΟΠΑ, θα παρέχει τις βέλτιστες εγγυήσεις για ίση μεταχείριση όλων των αερομεταφορέων όταν οι αρχές των αερολιμένων εφαρμόζουν προγράμματα παροχής κινήτρων.</p>

**ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΩΝ
ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ
Εργασία 21.040**

Τίτλοι	Υπότιτλοι
	<p>Ωστόσο, φαίνεται περίεργο οι κανόνες που ισχύουν για την περιβαλλοντική πιστοποίηση να πρέπει να προσαρμοστούν για την υλοποίηση τέτοιων προγραμμάτων. Εναπόκειται στους ίδιους του κανονισμούς των αερολιμένων να διασφαλίζουν ίση μεταχείριση για όλους τους αερομεταφορείς ασχέτως της επιλογής/ του συστήματος που χρησιμοποιείται για τα έγγραφα θορύβου των αεροσκαφών και να διασφαλίζουν ότι δεν γίνονται διακρίσεις σε βάρος των χρηστών κάποιας επιλογής/συστήματος. Εάν οι κανόνες των αερολιμένων δεν ικανοποιούν τις εν λόγω απαιτήσεις, τότε πρέπει να επανεξεταστούν υπό το φως των αρχών που εφαρμόζει η ΔΕΠΑ και άλλων εφαρμοστέων αρχών του διεθνούς δικαίου που σχετίζονται με τη μη διάκριση.</p>
<p>5. Σύνοψη και τελική αξιολόγηση</p>	<p><u>α. Σύγκριση θετικών και αρνητικών επιπτώσεων κάθε αξιολογούμενης επιλογής:</u></p> <p><u>Επιλογή 1 της Π-ΚΠΤ:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Όλες οι πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά εκπομπής θορύβου είναι άμεσα διαθέσιμες σε ένα έγγραφο. Απαιτείται περιορισμένη τεχνική εμπειρογνωμοσύνη για τον εντοπισμό των πιστοποιημένων επιπέδων θορύβου του αεροσκάφους, γεγονός που διευκολύνει τους χρήστες των πληροφοριών. • Πρωταρχικός σκοπός της πιστοποίησης θορύβου είναι να διασφαλίζεται ότι ενσωματώνεται στο σχεδιασμό των αεροσκαφών η τελευταία λέξη της τεχνολογίας για τη μείωση του θορύβου, όπως αποδεικνύεται από διαδικασίες που σχετίζονται με τις καθημερινές λειτουργίες, ώστε να διασφαλίζεται ότι η μείωση του θορύβου που παρέχει η τεχνολογία ωφελεί την περιοχή γύρω από τους αερολιμένες. Σκοπός της πιστοποίησης θορύβου (και των εγγράφων που πρόκειται να εκδοθούν) δεν είναι να παρέχονται στοιχεία για προγράμματα παροχής κινήτρων των αερολιμένων. Από την άποψη αυτή, η Επιλογή 1 της Π-ΚΠΤ μπορεί να θεωρηθεί ως η πλέον αρμόζουσα λύση. • Τα πιστοποιημένα επίπεδα θορύβου, όπως υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος Ι, περιγράφουν με σαφήνεια τα χαρακτηριστικά θορύβου του αεροσκάφους. • Η επιλογή αναμένεται να έχει θετικές οικονομικές επιπτώσεις σε σύγκριση με την Επιλογή 4 της Π-ΚΠΤ (βλ. παραπάνω). <p><u>Επιλογή 4 της Π-ΚΠΤ:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Η επιλογή 4 μπορεί να θεωρηθεί η πλέον ευέλικτη για τους αερομεταφορείς. Το γεγονός αυτό επιτρέπει τη

**ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΩΝ
ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ
Εργασία 21.040**

Τίτλοι	Υπότιτλοι
	<p>χρήση λ.χ. της Επιλογής 3 της ΔΟΠΑ για αεροσκάφη όπου ο αερομεταφορέας, για οικονομικούς ή περιβαλλοντικούς λόγους, χρειάζεται να αλλάξει τα πιστοποιημένα δεδομένα θορύβου σε τακτική βάση. Ωστόσο, τούτο επιτυγχάνεται και με την Επιλογή 1 της Π-ΚΠΤ με έναν επιπρόσθετο διακανονισμό μεταξύ αερομεταφορέα και αερολιμένα. Ένας τέτοιος διακανονισμός μπορεί να σημαίνει ότι λ.χ. ο αερομεταφορέας αναφέρει στον αερολιμένα την πραγματική μάζα απογείωσης και, εφόσον απαιτείται, τα αντίστοιχα επίπεδα θορύβου για κάθε πτήση βάσει των οποίων οι αρχές του αερολιμένα υπολογίζουν τα τέλη προσγείωσης για κάθε πτήση χωριστά. Βάσει του συγκεκριμένου συστήματος, ο Οργανισμός δεν θεωρεί ότι συντρέχει λόγος για αλλαγή των διατάξεων του Μέρους 21, τμήμα Ι του κανονισμού 1702/2003 της Επιτροπής.</p> <ul style="list-style-type: none">• Διατηρείται το αρχικό σύστημα της ΔΕΠΑ όπως έχει συμφωνηθεί στη διαδικασία της CAEP. <p><u>β. Συνοπτική παρουσίαση των μερών που επηρεάζονται από τις εν λόγω επιπτώσεις και τα ζητήματα ισότητας και δικαιοσύνης:</u></p> <p>Τα εμπλεκόμενα μέρη, οι ΕΑΠΑ, οι ιδιοκτήτες, οι αερομεταφορείς και οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων επηρεάζονται εξίσου.</p> <p><u>γ. Τελική αξιολόγηση και πρόταση μιας προτιμώμενης επιλογής:</u></p> <p>Ο λόγος για τον οποίο εκδίδονται τα πιστοποιητικά θορύβου είναι να αποδεικνύεται ότι το αεροσκάφος συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις εκπομπής θορύβου που ορίζονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου (όπως έχει μεταφερθεί στο κοινοτικό δίκαιο με το άρθρο 6 του κανονισμού 1592/2002) και ότι, συνεπώς, δικαιούται να κυκλοφορεί ελεύθερα όπως προβλέπεται από τη Σύμβαση. Με το εν λόγω έγγραφο, ο αερομεταφορέας ή/και ο ιδιοκτήτης μπορεί να αποδείξει στις αρχές του αερολιμένα ή σε άλλες αρχές ότι το αεροσκάφος πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις. Αν και το πιστοποιητικό θορύβου παρέχει τεχνικές πληροφορίες όπως τη μέγιστη μάζα απογείωσης και το επίπεδο θορύβου, πρωταρχικός σκοπός του δεν είναι η παροχή πληροφοριών για προγράμματα παροχής κινήτρων· στο πλαίσιο αυτό, θεωρείται ότι οι δύο εξεταζόμενες επιλογές παρέχουν τα ίδια αποτελέσματα και, ως εκ τούτου, τα ίδια οφέλη για το περιβάλλον.</p> <p>Ωστόσο, η Επιλογή 1 της Π-ΚΠΤ ενέχει λιγότερο δαπανηρή διαχείριση και εγγυάται καλύτερα τη συμμόρφωση ενός αεροσκάφους προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις</p>

**ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΩΝ
ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ
Εργασία 21.040**

Τίτλοι	Υπότιτλοι
	<p>πιστοποίησης. Αυτό ήταν ένα από τα βασικά επιχειρήματα που οδήγησε στην αρχική επιλογή της Επιτροπής για εισαγωγή της μελλοντικής Επιλογής 1 της ΔΕΠΑ στον εκτελεστικό κανόνα της (Μέρος 21 τμήμα I).</p> <p>Κατά συνέπεια, ο Οργανισμός δεν θεωρεί ότι συντρέχει λόγος κίνησης της διαδικασίας θέσπισης κανόνων για την τροποποίηση των εν ισχύ κανονιστικών διατάξεων αναφορικά με τη μορφή του πιστοποιητικού θορύβου δεδομένου ότι η διαφοροποίηση των προγραμμάτων παροχής κινήτρων των αερολιμένων ανάλογα με την πραγματική εκπομπή θορύβου κάθε αεροσκάφους πρόκειται να ρυθμιστεί στους σχετικούς κανονισμούς.</p>