



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 1.12.2011  
COM(2011) 828 final

2011/0398 (COD)

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

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului**

{SEC(2011) 1455 final}

{SEC(2011) 1456 final}

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **1. CONTEXTUL PROPUNERII**

1. Zgomotul produs de aeronave în aeroporturi sau în jurul acestora reprezintă un inconvenient semnificativ pentru un număr din ce în ce mai mare de cetățeni europeni, în special pe timp de noapte, după cum se indică în tabelul 1 de mai jos. O strategie activă în domeniul gestionării zgomotului este, prin urmare, necesară pentru atenuarea efectelor nedorite. O astfel de strategie privind zgomotul trebuie, totuși, să realizeze un echilibru între interesele cetățenilor afectați și alte interese, precum și să țină seama de efectul de domino asupra capacității întregii rețele de aviație.

**Tabelul 1: Previziuni realizate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) privind numărul de persoane afectate de zgomot în Europa (în milioane) – în lipsa unor ameliorări tehnologice și operaționale semnificative<sup>1</sup>**

| Nivel de zgomot/an | 2006  | 2016 | 2026 | 2036 |
|--------------------|-------|------|------|------|
| > 55 DNL           | 2,63  | 3,47 | 4,48 | 5,79 |
| > 60 DNL           | 0,799 | 1,14 | 1,53 | 2,12 |
| > 65 DNL           | 0,23  | 0,32 | 0,43 | 0,66 |

2. Introducerea restricțiilor de operare poate avea un impact considerabil asupra afacerilor și a activităților, deoarece limitează accesul la aeroporturi. Prin urmare, procesul menit să conducă la o decizie privind restricțiile de operare referitoare la zgomot ar trebui să fie consecvent, să se bazeze pe dovezi și să fie unul solid, pentru a fi acceptat de toate părțile interesate.
3. În efortul de a asigura o abordare coerentă a aplicării măsurilor de reducere a zgomotului în aeroporturi, OACI a adoptat un set de principii și orientări care constituie așa-numita „abordare echilibrată” în ceea ce privește gestionarea zgomotului, care încurajează statele membre ale OACI:
  - să atenueze zgomotele produse de sectorul aviației prin selectarea combinației optime pentru fiecare caz în parte dintr-o serie de măsuri (1) de reducere a zgomotului la sursă (prin utilizarea unor aeronave mai silențioase), (2) de utilizare optimă a terenului (planificarea și gestionarea terenurilor din jurul aeroporturilor), (3) de introducere a unor măsuri de reducere a zgomotului din operare (prin utilizarea unor piste, a unor rute și a unor proceduri specifice) și (4) de impunere a unor restricții de operare referitoare la zgomot (precum interzicerea zborurilor de noapte sau scoaterea treptată din folosință a aeronavelor mai zgomotoase).
  - să opteze pentru gama de măsuri cu cel mai bun raport costuri/beneficii.

<sup>1</sup> Sursă: CAEP/8 – Document informativ 8 – exprimate ca niveluri medii de zgomot zi-noapte (*Day-Night average noise levels* – DNL) – scenariu de referință, fără ameliorări tehnologice sau operaționale semnificative – OACI regiunea europeană.

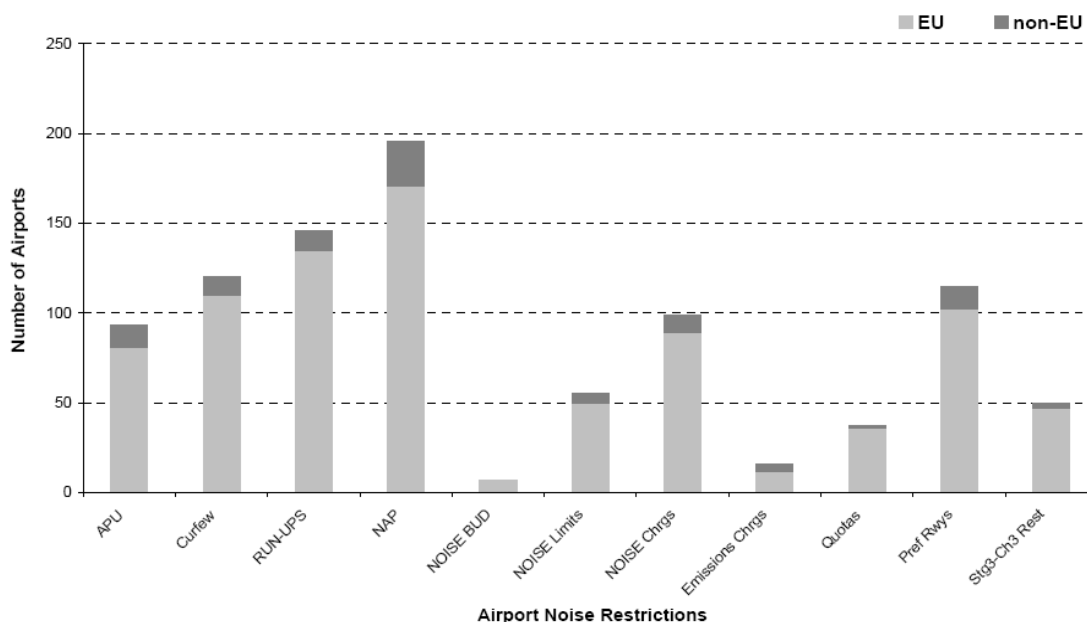
- să nu introducă restricții de operare referitoare la zgomot, cu excepția cazului în care autoritatea este în măsură, pe bază unor studii și a unor consultări, să determine dacă există o problemă de zgomot și dacă restricțiile de operare sunt o metodă eficientă din punct de vedere al costurilor de a aborda această problemă.
4. Prezentul regulament urmărește să aplice restricțiile de operare referitoare la zgomot ținând de „abordarea echilibrată” în UE într-o manieră consecventă, care ar trebui să reducă în mod considerabil riscul diferendelor internaționale în cazul în care măsurile de reducere a zgomotului în aeroporturile din Uniune au un impact negativ asupra transportatorilor din țări terțe. În plus, autoritățile competente vor fi mai în măsură să scoată treptat din folosință cele mai zgomotoase aeronave din flotă. Propunerea de regulament va abroga Directiva 2002/30/CE care a avut un rol cheie în soluționarea unui diferend internațional și a stabilit primii pași pentru armonizarea politicilor privind gestionarea zgomotului, inclusiv prin abordarea problemei celor mai zgomotoase aeronave din acel moment. Cu toate acestea, instrumentul trebuie adaptat la cerințele actuale din cadrul sistemului aviatic și la problema zgomotului în creștere.
  5. Prezentul regulament va garanta că procesul de evaluare a zgomotului va deveni mai robust. Toate etapele procesului de evaluare vor fi clarificate, astfel încât să se asigure o aplicare mai consecventă a „abordării echilibrate” pe întreg teritoriul Uniunii. Prezenta propunere nu prevede, cu toate acestea, obiective de calitate a zgomotului, care continuă să derive din normele naționale și locale existente. În schimb, propunerea vizează realizarea unui sistem de facilitare a atingerii acestor obiective de calitate a zgomotului în maniera cea mai eficientă din punct de vedere al costurilor.
  6. La nivelul OACI, UE sprijină în mod activ dezvoltarea unor noi standarde de zgomot pentru aeronave și investește în noi tehnologii prin intermediul programelor cadru și al proiectului *Clean Sky*<sup>2</sup>. Planificarea utilizării terenurilor, împreună cu programele de izolare și de compensare aferente, reprezintă însă o competență națională sau locală.
  7. Procedurile pentru reducerea zgomotului din operare sunt utilizate în toate aeroporturile în diferite forme: rute preferențiale din considerente ținând de zgomot (de exemplu rute care implică zborul aeronavelor peste zone mai puțin populate), gestionarea tracțiunii (tracțiunea este direct proporțională atât cu zgomotul generat, cât și cu unghiul de ascensiune al aeronavei) sau măsuri specifice la sol (de exemplu, utilizarea unor anumite căi de rulare sau a unor piste de decolare). Contribuția UE constă în legislația privind cerul unic european, care urmărește stabilirea unor obiective de performanță pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană în domeniul mediului, și în programele de cercetare asociate SESAR și *Clean Sky*.
  8. După cum se arată în figura 1, măsurile aplicate în aeroporturile europene constau în principal în proceduri de reducere a zgomotului. În plus, se utilizează însă frecvent

---

<sup>2</sup> ITC *Clean Sky* va reprezenta unul dintre cele mai ample proiecte europene de cercetare realizate vreodată, cu un buget estimat la 1,6 miliarde EUR, împărțite în mod egal între Comisia Europeană și industria de profil, în perioada 2008-2013.

restricții de operare. Următoarele restricții au fost introduse în cele 224 de aeroporturi din UE evaluate<sup>3</sup> pentru acest raport: 116 restricții ale zborurilor<sup>4</sup>, 52 de limitări ale zgomotului, 51 de restricții vizând aeronavele din standardul privind zgomotul de la „Capitolul 3”, 38 de cote de zgomot și 7 bugete pentru zgomot.

Figura 1: Imagine de ansamblu asupra restricțiilor europene actuale (din UE și din afara UE) referitoare la zgomotul din aeroporturi.



Sursă: Baza de date Boeing

Notă:

APU: utilizarea reglementată a unităților auxiliare de alimentare (pentru pornirea motorului);

NAP: plan de acțiune privind zgomotul;

Stg3-Ch3: scoaterea treptată din utilizare a aeronavelor care îndeplinesc numai vechiul standard OACI privind zgomotele, astfel cum este acesta descris în capitolul 3 din anexa OACI relevantă.

- **Dispoziții europene privind gestionarea zgomotului prin restricții de operare**

9. Prezenta propunere vizează consolidarea logicii de bază a „abordării echilibrate” a OACI prin realizarea unei legături mai strânse între pilonii săi și prin clarificarea diferitelor etape din procesul decizional atunci când se au în vedere restricții de operare.
10. Aplicarea consecventă a abordării trebuie să identifice soluțiile cele mai eficiente din punct de vedere al costurilor, adaptate situației specifice a fiecărui aeroport. Metoda

<sup>3</sup> Baza de date Boeing „Aeroporturi cu restricții de zgomot” poate fi consultată public la adresa: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Deși doar 69 de aeroporturi sunt în prezent acoperite de directivă, mai multe aeroporturi vor intra sub incidența acesteia odată cu creșterea traficului aerian prevăzută pentru viitor. Prin urmare, s-a realizat o prezentare generală a tuturor celor 224 de aeroporturi.

<sup>4</sup> Restricțiile de trafic limitează operațiunile într-o anumită perioadă de timp (restricții privind traficul referitoare la zgomot).

de evaluare va ține de asemenea cont în mod corespunzător de efectele la nivelul întregii rețele ale măsurilor de reducere a zgomotului.

11. Normele actuale reglementează aproximativ 70 de aeroporturi europene, cu mai mult de 50 000 de mișcări de aeronave civile subsonice cu reacție pe an calendaristic.
- **Consecvența cu politica în domeniul aviației civile și cu alte obiective ale Uniunii**
12. Prezenta inițiativă este în concordanță cu alte părți ale politicii europene în domeniul aviației și ale politicilor de mediu în context mai larg.
13. Industria aviatică europeană trebuie să crească într-o manieră durabilă, în care să existe un echilibru adecvat între aspectele economice, sociale și de mediu. Măsurile de atenuare a zgomotului pot avea un impact semnificativ asupra capacității rețelei de transport aerian la sol și în aer. Propunerile vor asigura o mai mare consecvență între acțiunile referitoare la zgomot și cerințele privind capacitatea aeroportuară și eficiența zborurilor din cadrul cerului unic european, pe de o parte, și implementarea reglementărilor privind performanța gestionării traficului aerian, pe de alta. Propunerile urmează logica abordării „gate-to-gate”.
14. Propunerea va contribui la realizarea „planurilor naționale de acțiune” privind zgomotul generat de traficul aerian, pe care statele membre sunt obligate să le adopte pe baza Directivei 2002/49/CE.

## **2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI**

- **Consultarea părților interesate**

### *Metodele de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților*

15. Cele mai afectate părți interesate în ceea ce privește zgomotul și aviația sunt cetățenii care locuiesc în vecinătatea aeroporturilor, reprezentati de grupuri comunitare locale, aeroporturile, operatorii de aeronave (transportul de marfă reprezentând o categorie aparte), constructorii de aeronave, autoritățile locale (inclusiv autoritățile de planificare care reprezintă, de asemenea, sfera mai largă a intereselor economice) și consiliile independente pentru problema zgomotului. Au avut loc consultări extinse cu aceste părți interesate:
  - în 2007, consultantul extern a colectat răspunsurile la chestionare și a realizat interviuri cu o serie de părți interesate privind implementarea Directivei 2002/30/CE;
  - în 2008, Comisia a organizat o consultare deschisă privind modalitățile posibile de modificare a directivei;
  - în 2010, au fost contactate toate părțile interesate care contribuiseră la procesul de consultare, iar plaja părților interesate a fost extinsă.

### *Sinteza răspunsurilor*

16. Statele membre au subliniat necesitatea de a păstra o anumită flexibilitate în evaluarea problemelor legate de zgomot și nevoia de a prevedea dispoziții tranzitorii, pentru a se evita dublarea eforturilor (de exemplu reutilizarea evaluărilor de mediu) și de a perfecționa relația dintre directivele 2002/30/CE și 2002/49/CE, astfel încât aceleași evaluări să poată îndeplini cerințelor ambelor directive, precum și nevoia de luare în considerare a contextului internațional, în ceea ce privește utilizarea unor metode și măsuri.
17. Reprezentanții grupurilor comunităților locale, și anume *Aviation Environment Federation* (federația aviatică pentru mediu), reprezentând grupuri de acțiune din domeniul zgomotului și al mediului din Regatul Unit, Franța și Germania, au subliniat nevoia de a reglementa corespunzător (și anume altfel decât recurgând exclusiv la orientări), pe baza unui prag de protecție acustică, rolul-cheie al restricțiilor de operare în vederea îmbunătățirii situației fonice și al stimulentei pentru înlocuirea aeronavelor cele mai zgomotoase și extinderea definiției aeronavelor cu o marjă mică de conformitate, astfel încât să se obțină un impact real.
18. Operatorii<sup>5</sup>, și anume Asociația companiilor europene de navigație, care reprezintă companiile aeriene istorice, și *European Express Association* au susținut că principiile „abordării echilibrate” a OACI trebuie aplicate corect (de la caz la caz, pentru fiecare aeroport), că restricțiile de operare trebuie folosite pentru atenuarea problemelor de zgomot identificate și doar în ultimă instanță, că metoda trebuie să ducă la măsurile cu cel mai bun raport cost/beneficii și că planificarea exploatării terenurilor ar ajunge să fie integrată în deciziile privind restricțiile de operare. Operatorii solicită, de asemenea, o clarificare suplimentară a directivei și au reiterat necesitatea de a se lua în considerare modificarea definiției aeronavelor cu o marjă mică de conformitate pe baza reglementărilor internaționale, pentru a evita distorsionarea pieței. În cazul în care ar fi considerate necesare acțiuni de reglementare, operatorii preferă regulamentul în detrimentul directivei.
19. Aeroporturile<sup>6</sup>, reprezentate de AIC, subliniază faptul că ar trebui exploatată întreaga gamă de măsuri din cadrul „abordării echilibrate” și că există posibilități de extindere a definiției aeronavelor cu o marjă mică de conformitate.
20. Consiliul independent pentru problema zgomotului din Franța (ACNUSA)<sup>7</sup> a susținut extinderea definiției aeronavelor cu o marjă mică de conformitate, utilizarea unor parametri care surprind realmente poziția populației afectate de zgomot, o mai bună modelare a zgomotului aeroportuar și o utilizare mai sistematică a procedurilor de operare cu un impact mai mic în materie de zgomot, precum „*continuous descent approaches*” (tehnici de coborâre progresivă).
21. Industria aeronautică este foarte implicată în dezvoltarea de noi standarde privind zgomotul în cadrul grupurilor de lucru tehnice ale OACI și se concentrează pe

---

<sup>5</sup> Deși aceasta este declarația AEA, poziția acesteia ar trebui să reprezinte toți operatorii, și anume ERA (operatorii regionali), AICA (zboruri de agreement) și ELFAA (zboruri *low-cost*), deoarece acestea sunt afectate în moduri foarte asemănătoare. Dintre acestea, numai AICA poate avea un număr relativ mai mare de zboruri de noapte pentru operațiunile acestora.

<sup>6</sup> *Airports Council International* (ACI) are un grup de lucru specific pe această temă.

<sup>7</sup> ACNUSA este, împreună cu organizația soră din Valonia, un forum unic de abordare, în calitate de organ consultativ, a inconvenientelor acustice semnificative independent de autorități și de aeroporturi.

necesitatea de a lua în considerare interdependențele dintre obiective potențial contradictorii, precum reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a zgomotului și o viziune pe termen mai lung a dezvoltării standardelor, în cazul căreia ritmul de standardizare trebuie să țină pasul cu posibilitățile tehnice și cu valoarea flotei în decursul perioadei de operare a aeronavelor și să aibă un efect neutru asupra concurenței de pe piață.

22. În fine, autoritățile locale membre ale *Airports Regions Conference* (conferința regiunilor cu aeroporturi), care sunt în principal responsabile de modul de utilizare a terenurilor, au subliniat abordarea unei regiuni din perspectiva capacității de mediu, care include planificarea utilizării terenurilor, utilizarea unor indicatori adecvați, un proces de mediere, precum și necesitatea integrării mai bune a cerințelor din cadrul directivei privind zgomotul ambiental cu directiva privind zgomotul din aeroporturi (2002/30/CE).
23. În ansamblu, propunerile sunt în general apropiate de punctele de vedere exprimate în cursul consultărilor. Propunerile oficiale vor sublinia interdependența diferitelor măsuri de reducere a zgomotului, prin care restricțiile de operare referitoare la zgomot nu trebuie avute în vedere ca soluție principală, dar trebuie considerate, dacă se consideră necesar, un factor important și complementar într-o combinație mai largă de măsuri eficiente din punct de vedere al costurilor. Definiția aeronavelor cu o marjă mică de conformitate este, de asemenea, făcută mai strictă, astfel încât autoritățile competente să aibă din nou la dispoziție un instrument eficient de atenuare a zgomotului.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Domenii științifice/de expertiză vizate

24. A fost realizat un studiu contextual general pentru a furniza o analiză cantitativă și calitativă a impactului acestei revizui. În plus, Eurocontrol a furnizat informații mai recente și mai detaliate cu privire la numărul de zboruri efectuate de aeronavele cu o marjă mică de conformitate.

Metodologia utilizată

25. Consultantul a organizat o consultare intensă, în principal sub formă de întâlniri cu diverse părți interesate, precum și activități de documentare. În plus, Eurocontrol a furnizat informații actualizate provenite din depozitele de date relevante.

Sinteza avizelor primite și luate în considerare

26. Principalele concluzii au fost că, deși se recunoaște valoarea directivei pentru soluționarea unui diferend internațional<sup>8</sup> și pentru introducerea competenței UE în materie de restricții de operare, aceasta nu a fost atât de eficace pe cât s-a sperat pentru armonizarea procesului decizional. Există nevoia actualizării directivei pentru a ține seama de evoluția componentei flotei, pentru consolidarea legăturii dintre diferitele elemente ale „abordării echilibrate” și pentru apariția unor instrumente juridice noi pentru gestionarea zgomotului, cum ar fi Directiva privind zgomotul

---

<sup>8</sup>

Statele europene au fost amenințate cu o procedură de plângere oficială la OACI.

ambiental (2002/49/CE), dezvoltarea noilor standardele privind zgomotul sau reglementările privind performanța aferente cerului unic european.

*Mijloacele utilizate pentru a face publice avizele experților*

27. Raportul complet al studiului a fost publicat pe site-ul web al DG MOVE.

**3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII**

• **Rezumatul acțiunii propuse**

28. Propunerea introduce un nou regulament care să înlocuiască Directiva 2002/30/CE. Prezentul regulament clarifică și completează cerințele prevăzute de respectiva directivă.

1. Precizarea obiectivelor care să sublinieze legătura cu alte elemente ale „abordării echilibrate” și cu alte instrumente de gestionare a zgomotului provenit din traficul aerian.

2. Definiția repartiției responsabilităților.

3. Listă de cerințe generale pentru gestionarea nivelului de zgomot.

4. Furnizarea de detalii suplimentare asupra procesului de evaluare a zgomotului.

5. Precizarea părților interesate de consultat.

6. Armonizarea datelor și a metodelor.

7. Precizarea cerințelor privind notificarea și introducerea.

8. Să se permită procedurii comitetelor să adapteze trimiterile la standardele de zgomot la noile progrese tehnologice.

9. Oferirea de sprijin autorităților competente.

• **Temei juridic**

Propunerea are la bază articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

• **Principiul subsidiarității**

29. Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră în sfera competenței exclusive a Uniunii. Obiectivele propunerii nu pot fi atinse în mod satisfăcător de către statele membre acționând individual.

30. Acțiunea la nivel european va îndeplini într-un mod mai eficient obiectivele propunerii, din următoarele motive:

31. O abordare armonizată a restricțiilor de operare referitoare la zgomot, ca parte a procesului de gestionare a zgomotului din jurul aeroporturilor europene contribuie la

îmbunătățirea performanțelor ecologice ale operațiunilor de transport aerian și creează un mediu operațional mai previzibil pentru companiile aeriene și operatorii de aeroporturi. În plus, metoda de evaluare armonizată trebuie să reducă riscul de părtinire în concurența dintre aeroporturi sau dintre companii aeriene și al implementării unor practici deficitare, care pot avea un impact nu numai asupra capacității aeroportului în cauză, ci și asupra eficienței întregii rețele de aviație.

32. O astfel de abordare oferă soluții mai eficiente din punct de vedere al costurilor pentru problemele de mediu în proximitatea aeroporturilor și împiedică existența unui mozaic de cerințe diferite privind zgomotul pentru operatorii care, prin definiție, exploatează o rețea internațională.

- **Principiul proporționalității**

33. Propunerea respectă principiul proporționalității. Deși un regulament armonizează într-o manieră strictă metoda de urmat, acesta le lasă în același timp statelor membre posibilitatea de a lua în considerare situații specifice fiecărui aeroport în vederea elaborării unor soluții individuale, pentru fiecare aeroport în parte, de abordare a problemelor legate de zgomot. Propunerile nu aduc atingere obiectivelor de mediu dorite sau măsurilor concrete adoptate.

- **Alegerea instrumentelor**

34. Instrument propus: regulament.

35. Alte instrumente nu ar fi adecvate din motivele enumerate în continuare.

- Obiectul regulamentului este o metodă de evaluare a zgomotului. Numai regulamentul garantează o armonizare completă a acestei metode.
- Metoda de evaluare propusă este suficient de flexibilă pentru a face față situației specifice a fiecărui aeroport și nu aduce atingere nivelului de protecție pe care statele membre doresc să îl garanteze cetățenilor sau alegerii concrete de măsuri eficiente din punct de vedere al costurilor.

#### **4. IMPLICAȚIILE BUGETARE**

36. Propunerea nu are implicații suplimentare asupra bugetului UE. Costurile aferente dreptului de control nu atrag după sine costuri suplimentare în comparație cu actualele sarcini financiare pentru monitorizarea implementării legislației existente, inclusiv rambursarea cheltuielilor ocazionate de reuniunile comitetului. Bazele de date cu informații privind certificarea de zgomot există deja. Propunerea introduce o trimitere formală pentru a asigura calitatea datelor și accesul garantat al părților interesate. În fine, prezenta propunere face parte integrantă din activitatea privind gestionarea zgomotului – cu bugetele aferente – care este deja întreprinsă în alte domenii, precum dezvoltarea normelor stricte privind zgomotul în cadrul OACI, cerul unic sau SESAR.

**5. INFORMAȚII SUPPLEMENTARE**

- **Spațiul Economic European**

37. Actul propus se referă la un subiect de interes pentru Spațiul Economic European și trebuie, prin urmare, extins la acesta.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului**

Parlamentul European și Consiliul

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>2</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>3</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară<sup>4</sup>,

întrucât:

- (1) Un obiectiv esențial al politicii comune în domeniul transporturilor este dezvoltarea durabilă. Aceasta presupune o abordare integrată, menită să garanteze atât funcționarea eficientă a sistemelor de transport din Uniune, cât și protecția mediului.
- (2) Dezvoltarea durabilă a transportului aerian presupune adoptarea unor măsuri menite să reducă inconvenientele acustice semnificative produse de aeronave pe aeroporturile care au probleme deosebite de zgomot. Un număr mare de cetățeni UE sunt expuși la niveluri sonore ridicate, care pot conduce la efecte negative asupra sănătății.
- (3) După eliminarea celor mai zgomotoase aeronavelor cele mai zgomotoase în conformitate cu Directiva 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 martie 2002 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare<sup>5</sup> și cu Directiva 2006/93/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind reglementarea exploatării aeronavelor care intră sub incidența părții a II-a, capitolul 3, volumul 1 din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

<sup>3</sup> JO C , , p. .

<sup>4</sup> JO C , , p. .

<sup>5</sup> JO L85, 28.3.2002, p.40.

internațională, a doua ediție (1988)<sup>6</sup>, este necesară o actualizare constând în noi măsuri pentru a permite autorităților să se ocupe de aeronavele cele mai zgomotoase, în vederea ameliorării nivelului de zgomot în vecinătatea aeroporturilor din Uniune, în cadrul internațional al abordării echilibrate a gestionării zgomotului.

- (4) Rezoluția A33/7 a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) introduce conceptul de „abordare echilibrată” a gestionării zgomotului și stabilește o metodă coerentă de abordare a zgomotului produs de aeronave. „Abordarea echilibrată” a OACI trebuie să rămână fundamentul reglementării zgomotului în sectorul aviației, în calitate de industrie globală. „Abordarea echilibrată” recunoaște valoarea obligațiilor juridice relevante, a acordurilor existente, a legislației în vigoare și a politicilor stabilite și nu aduce atingere acestora. Incorporarea normelor internaționale din „abordarea echilibrată” în prezentul regulament trebuie să diminueze în mod substanțial riscurile de diferende internaționale în cazul în care transportatorii aerieni din țările terțe pot fi afectați de restricțiile de operare referitoare la zgomot.
- (5) Raportul Comisiei către Consiliu și Parlamentul European privind restricțiile de operare în aeroporturile UE din motive de zgomot<sup>7</sup> a arătat necesitatea de a clarifica în textul directivei repartizarea responsabilităților, precum și obligațiile și drepturile precise ale părților interesate în cursul procesului de evaluare a zgomotului, astfel încât să se garanteze luarea unor măsuri eficiente din punctul de vedere al costurilor în vederea atingerii obiectivelor de reducere a zgomotului.
- (6) Introducerea de către statele membre a unor restricții de operare în aeroporturile din Uniune, în funcție de fiecare caz individual, în pofida faptului că limitează capacitatea, poate contribui la îmbunătățirea nivelului de zgomot în vecinătatea aeroporturilor. Cu toate acestea, există posibilitatea ca aceasta să denatureze concurența sau să afecteze eficiența generală a rețelei aviatice a Uniunii, prin utilizarea inefficientă a capacității existente. Deoarece obiectivele nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, pot fi mai bine îndeplinite de Uniune prin adoptarea unor norme armonizate privind introducerea restricțiilor de operare, ca parte a procesului de gestionare a zgomotului, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. În conformitate cu principiul proporționalității, stabilit la articolul menționat anterior, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective. O astfel de metodă armonizată nu impune obiective de calitate a zgomotului, care continuă să derive din Directiva 2002/49/CE sau din alte norme europene, naționale sau locale, și nu impune alegerea concretă a măsurilor.
- (7) În timp ce evaluările de zgomot trebuie să aibă loc în mod regulat, acestea trebuie să conducă la măsuri de reducere a zgomotului suplimentare în cazul în care combinația actuală de măsuri de reducere a zgomotului nu permite atingerea obiectivelor de reducere a zgomotului.
- (8) În timp ce o analiză costuri-beneficii oferă o indicație a efectelor totale în materie de bunăstare, printr-o comparație între costuri și beneficii, evaluarea raportului costuri/beneficii se concentrează asupra atingerii unui obiectiv dat în modul cel mai

---

<sup>6</sup> JO L 374, 27.12.2006; p.1.

<sup>7</sup> COM (2008)66.

eficient din punct de vedere al costurilor, ceea ce necesită numai o comparație a costurilor.

- (9) Suspendarea măsurilor de atenuare a zgomotului este importantă pentru evitarea consecințelor nedorite asupra siguranței aviației, asupra capacității aeroportuare și asupra concurenței. În timp ce o procedură de recurs împotriva restricțiilor de operare referitoare la zgomot se poate referi la obiectivele, metodele de evaluare și selectarea unor măsuri eficiente din punct de vedere al costurilor pentru reducerea zgomotului, recursul nu suspendă punerea acestora în aplicare. Prin urmare, Comisia trebuie să își poată utiliza dreptul de control și să suspende măsurile susceptibile să aibă consecințe nedorite sau ireversibile, cu mult înainte de implementarea acestora. Se recunoaște că suspendarea trebuie să fie valabilă o perioadă limitată.
- (10) Evaluările de zgomot trebuie să se bazeze pe informații disponibile existente și să se asigure că aceste informații sunt fiabile și accesibile pentru autoritățile competente și părțile interesate. Autoritățile competente trebuie să implementeze instrumentele de monitorizare și de aplicare necesare.
- (11) Se recunoaște faptul că statele membre au stabilit anumite restricții de operare referitoare la zgomot în conformitate cu legislația națională, pe baza metodelor privitoare la zgomot recunoscute la nivel național, care este posibil să nu fie (încă) pe deplin compatibile cu metoda descrisă în documentul 29 din raportul conferinței europene în domeniul aviației civile privind *Standard Method for Computing Noise Contours around Civil Airports* (metodă standard de calculare a conturilor de zgomot în jurul aeroporturilor civile) și să nu utilizeze informațiile privind performanța acustică a aeronavelor recunoscute la nivel internațional. Cu toate acestea, eficiența și eficacitatea unei restricții de operare, împreună cu eficiența și eficacitatea planului de acțiune relevant din care face parte restricția trebuie să fie evaluate în conformitate cu metoda prevăzută în documentul 29 al CEAC și în „abordarea echilibrată” a OACI. În consecință, statele membre trebuie să își adapteze evaluarea restricțiilor de operare în legislațiile naționale în vederea respectării integrale a documentului 29 al CEAC.
- (12) Centralizarea informațiilor privind zgomotul ar reduce în mod semnificativ sarcinile administrative, atât pentru operatorii de aeronave, cât și pentru operatorii de aeroport. În prezent, astfel de informații sunt furnizate și gestionate individual de fiecare aeroport. Aceste date trebuie să fie puse la dispoziția operatorilor în scopuri operaționale. Este important să se utilizeze banca de date a Agenției Europene pentru Siguranța Aeriană („Agenția”) privind certificarea performanțelor acustice drept instrument de validare cu datele Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene („Eurocontrol”) privind zborurile individuale. Aceste date sunt deja solicitate în mod sistematic pentru gestionarea centralizată a fluxurilor de trafic, dar trebuie să fie specificate în sensul prezentului regulament și pentru reglementarea performanțelor gestionării traficului aerian. Un bun acces la date de modelare validate trebuie să amelioreze calitatea cartografierii curbilor de zgomot ale fiecărui aeroport și a cartografierii strategice în vederea sprijinirii deciziilor de politică.
- (13) Pentru a reflecta progresele tehnologice continue în materie de tehnologii ale motoarelor și ale corpului aeronavei, precum și metodele utilizate pentru a cartografia curbele de zgomot, trebuie delegată Comisiei competența de a adopta acte legislative, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, cu

privire la actualizarea periodică a standardelor de zgomot pentru aeronave menționate în prezentul regulament și trimiterile la metodele de certificare aferente, modificarea în consecință a definiției aeronavelor cu o marjă mică de conformitate și a aeronavelor civile, precum și la actualizarea trimiterii la metoda de calculare a curbelor de zgomot. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. La pregătirea și elaborarea actelor delegate, Comisia trebuie să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

- (14) Pentru a se asigura condiții uniforme de aplicare a prezentului regulament, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>8</sup>.
- (15) Trebuie utilizată procedura de consultare pentru adoptarea deciziilor de punere în aplicare care să stabilească dacă statele membre ce intenționează să introducă restricții de operare pot demara introducerea acestora în cazul în care Comisia a suspendat restricțiile de operare, dat fiind că aceste decizii au numai un domeniu de aplicare limitat.
- (16) Având în vedere necesitatea aplicării consecvente a metodei de evaluare a zgomotului în cadrul pieței aviatice din UE, prezentul regulament stabilește norme comune în domeniul restricțiilor de operare referitoare la zgomot. Prin urmare, Directiva 2002/30/CE trebuie abrogată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

### *Articolul 1*

#### **Obiect, obiective și domeniu de aplicare**

- 1. Prezentul regulament stabilește norme privind introducerea de restricții de operare referitoare la zgomot într-o manieră consecventă, în mod individual pentru fiecare aeroport, pentru a contribui la ameliorarea climatului sonor și pentru a reduce numărul persoanelor afectate în mod semnificativ de efectele nocive ale zgomotului provenit de la aeronave, în conformitate cu „abordarea echilibrată”.
- 2. Obiectivele prezentului regulament sunt:
  - (a) să faciliteze realizarea obiectivelor specifice de reducere a zgomotului de mediu, astfel cum sunt prevăzute în normele Uniunii, în cele naționale și în cele locale, precum și să evalueze interdependența cu alte obiective de mediu, la nivelul fiecărui aeroport;
  - (b) să permită alegerea măsurilor de reducere a zgomotului cele mai eficiente din punct de vedere al costurilor, în conformitate cu „abordarea echilibrată”, astfel

<sup>8</sup>

JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

încât să se garanteze dezvoltarea durabilă a aeroportului și a capacității rețelei de management al traficului aerian, într-o perspectivă „gate-to-gate”.

3. Prezentul regulament se aplică aeronavelor implicate în aviația civilă.

Prezentul regulament nu se aplică aeronavelor implicate în operațiuni militare, vamale, de poliție sau în alte servicii similare.

## *Articolul 2*

### **Definiții**

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „aeroport” înseamnă un aeroport care are mai mult de 50 000 de mișcări de aeronave civile pe an calendaristic (o mișcare însemnând o decolare sau o aterizare), luând în considerare media numărului de mișcări din ultimii trei ani calendaristici înainte de evaluarea zgomotului;
- (2) „abordare echilibrată” înseamnă metoda prin care gama de măsuri disponibile, constând în reducerea zgomotului aeronavei la sursă, amenajarea și gestionarea terenului, procedurile operaționale de reducere a zgomotului și restricțiile de operare sunt evaluate în mod coerent în vederea abordării problemei zgomotului în modul cel mai eficient din punct de vedere al costurilor și individual pentru fiecare aeroport.
- (3) „aeronavă” înseamnă o aeronavă cu geometrie fixă cu o masă maximă certificată la decolare mai mare sau egală cu 34 000 kg sau care are o capacitate interioară maximă certificată pentru tipul de aeronavă în cauză, de peste 19 locuri pentru pasageri, cu excepția locurilor destinate exclusiv membrilor echipajului;
- (4) „aeronavă cu o marjă mică de conformitate” înseamnă o aeronavă civilă care corespunde limitelor de certificare stabilite în volumul 1, partea II, capitolul 3 din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago) cu o marjă cumulată de mai puțin decât 10EPNdB (zgomotul perceput efectiv, în decibeli), obținută prin însumarea marjelor individuale (constând în diferențele dintre nivelul de zgomot certificat și nivelul de zgomot maxim admis) la fiecare din cele trei puncte de referință pentru măsurarea zgomotului definite în volumul 1, partea II, capitolul 4 din anexa 16 la Convenția de la Chicago;
- (5) „acțiune având legătură cu zgomotul” înseamnă orice măsură care are un impact asupra zgomotului din vecinătatea aeroporturilor, pentru care se aplică principiile „abordării echilibrate” a OACI, inclusiv alte acțiuni, diferite de cele de operare, care pot afecta numărul persoanelor expuse la zgomotul produs de aeronave;
- (6) „restricții de operare” înseamnă acțiuni privind zgomotul prin care se limitează sau se reduce utilizarea la capacitate optimă a unui aeroport, inclusiv restricțiile de operare care vizează retragerea din operare a aeronavelor cu o marjă mică

de conformitate pe anumite aeroporturi, precum și restricțiile parțiale de operare care limitează operarea aeronavelor civile în funcție de perioada de timp.

### *Articolul 3*

#### **Autorități competente**

1. Statele membre desemnează autorități competente responsabile pentru adoptarea măsurilor privind restricțiile de operare, precum și o instanță independentă de recurs.
2. Autoritățile competente și instanța de recurs sunt independente de orice organizație care ar putea fi afectată de acțiuni având legătură cu zgomotul.
3. Statele membre notifică Comisiei numele și adresele autorităților competente desemnate și ale instanței de recurs prevăzute la punctul 1.

### *Articolul 4*

#### **Norme generale privind gestionarea zgomotului aeronavelor**

1. Statele membre adoptă o „abordare echilibrată” în ceea ce privește gestionarea zgomotului aeronavelor. În acest scop, acestea trebuie:
  - (a) să evalueze situația zgomotului într-un aeroport individual;
  - (b) să definească obiectivul de reducere a zgomotului de mediu;
  - (c) să identifice măsurile disponibile pentru reducerea impactului zgomotului;
  - (d) să evalueze raportul probabil costuri/beneficii al măsurilor disponibile;
  - (e) să selecționeze măsurile;
  - (f) să consulte părțile interesate în mod transparent cu privire la acțiunile preconizate;
  - (g) să ia decizii cu privire la măsuri și să asigure o notificare adecvată;
  - (h) să implementeze măsurile și
  - (i) să prevadă soluționarea diferendelor.
2. Atunci când iau măsuri referitoare la zgomot, statele membre țin cont de următoarea combinație de măsuri disponibile, cu scopul de a determina combinația de măsuri cu cel mai bun raport cost/beneficii:
  - (a) efectul previzibil al reducerii zgomotului aeronavei la sursă;
  - (b) planificarea și gestionarea terenului;
  - (c) proceduri operaționale de reducere a zgomotului;

- (d) restricții de operare – nu ca soluție de primă instanță.

Măsurile disponibile pot include retragerea aeronavelor cu o marjă mică de conformitate, în cazul în care se consideră necesar acest lucru.

3. Statele membre pot diferenția, în cadrul „abordării echilibrate”, măsurile de reducere a zgomotului în funcție de tipul aeronavei, utilizarea pistei și/sau calendarul vizat.
4. Fără a aduce atingere alineatului (3), restricțiile de operare care iau forma unei retrageri din operare a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate nu afectează operațiunile aeronavelor subsonice civile care sunt conforme, fie prin certificarea inițială, fie prin re-certificare, cu standardul de zgomot prevăzut în volumul 1, partea II, capitolul 4 din anexa 16 la Convenția de la Chicago.
5. Măsurile sau combinația de măsuri luate în conformitate cu prezentul regulament pentru un anumit aeroport nu trebuie să fie mai restrictive decât este necesar pentru atingerea obiectivelor de reducere a zgomotului de mediu stabilite pentru respectivul aeroport. Restricțiile de operare sunt nediscriminatorii, în special pe motive de naționalitate, identitate sau activitate a operatorilor de aeronave.
6. Măsurile luate în conformitate cu prezentul regulament trebuie să contribuie la „planurile naționale de acțiune” privind zgomotul emis de traficul aerian, după cum se menționează la articolul 8 din Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>9</sup>.

#### *Articolul 5*

##### **Norme de evaluare a zgomotului**

1. Autoritățile competente evaluează situația de zgomot din aeroporturile de pe teritoriul lor în mod regulat, în conformitate cu cerințele Directivei 2002/49/CE și cu normele naționale sau locale. Autoritățile competente pot solicita asistență din partea organismului de evaluare a performanței menționat la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010<sup>10</sup>.
2. Autoritățile competente utilizează metoda, indicatorii și informațiile descrise în anexa I pentru evaluarea situației actuale și a celei viitoare a zgomotului.
3. Atunci când evaluarea situației zgomotului arată că sunt necesare noi măsuri pentru a atinge sau a menține nivelul obiectivelor de reducere a zgomotului, autoritățile competente trebuie să țină seama de contribuția fiecărui tip de măsură din cadrul „abordării echilibrate”, în conformitate cu anexa I.
4. Autoritățile competente se asigură că, la nivelul corespunzător, se stabilește un forum pentru cooperarea tehnică între operatorul de aeroport, operatorul de aeronave și furnizorul de servicii de navigație aeriană, pentru acțiuni de care sunt responsabili aceștia și ținând seama în mod corespunzător de interdependența dintre măsurile de

---

<sup>9</sup> JO L 189, 18.7.2002, p. 12.

<sup>10</sup> JO L 201, 3.8.2010, p. 1.

atenuare a zgomotului și de reducere a emisiilor. Membrii acestui forum pentru cooperare tehnică se consultă periodic cu persoanele care locuiesc în zonă sau cu reprezentanții acestora și furnizează autorităților competente informații tehnice și consiliere cu privire la măsurile de reducere a zgomotului.

5. Autoritățile competente evaluează raportul costuri/beneficii al noilor măsuri, conform alineatului (3), în conformitate cu anexa II. O modificare tehnică minoră a unei măsuri existente, fără implicații de substanță asupra capacității sau a exploatarei nu este considerată o restricție de operare nouă.
6. Autoritățile competente organizează procesul de consultare cu părțile interesate în timp util și în mod substanțial, asigurând deschiderea și transparența în ceea ce privește datele și metodologia de calcul. Părțile interesate trebuie să aibă la dispoziție pentru a prezenta observații cel puțin trei luni înainte de adoptarea de noi măsuri. Părțile interesate trebuie să cuprindă cel puțin:
  - (a) reprezentanți ai persoanelor care locuiesc în apropierea aeroporturilor afectate de zgomotul generat de traficul aerian;
  - (b) operatori de aeroporturi relevanți;
  - (c) reprezentanți ai operatorilor de aeronave care pot fi afectați de acțiunile referitoare la zgomot;
  - (d) furnizori relevanți de servicii de navigație aeriană;
  - (e) administratorul de rețea, astfel cum este definit în Regulamentul nr. 677/2011<sup>11</sup> al Comisiei.
7. Autoritățile competente trebuie să urmărească și să monitorizeze implementarea măsurilor de atenuare a zgomotului și să adopte măsurile corespunzătoare. Acestea se asigură că informațiile relevante sunt furnizate în mod regulat persoanelor care locuiesc în apropierea aeroporturilor.

## *Articolul 6*

### **Informații privind performanțele acustice**

1. Deciziile privind restricțiile de operare referitoare la zgomot se bazează pe performanțele acustice ale aeronavei stabilite prin procedura de certificare aplicată în conformitate cu volumul I din anexa 16 la Convenția de la Chicago, ediția a cincea din iulie 2008.
2. La solicitarea Comisiei, operatorii de aeronave trebuie să comunice următoarele informații în ceea ce privește aeronavele proprii care utilizează aeroporturile Uniunii:
  - (a) seria de ampenaj a aeronavei;

---

<sup>11</sup> JO L 185, 15.7.2011, p. 1.

- (b) certificatul sau certificatele de performanță acustică ale aeronavelor utilizate, împreună cu greutatea maximă de decolare reală aferentă;
- (c) orice modificare a aeronavei care influențează performanța sa acustică;
- (d) informații privind performanța și zgomotul aeronavei, în scopul modelării acustice.

Pentru fiecare zbor care utilizează un aeroport din Uniune, operatorii de aeronave trebuie să comunice certificatul de performanță acustică și seria de ampenaj utilizate.

Datele se furnizează gratuit, sub formă electronică, utilizând formatul precizat, după caz.

3. Agenția verifică datele privind zgomotul aeronavei și pe cele privind performanța, în scopul modelării, în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>12</sup>.
4. Datele se stochează într-o bază de date centralizată și se pun la dispoziția autorităților competente, a operatorilor de aeronave, a prestatorilor de servicii de navigație aeriană și a operatorilor de aeroporturi, în scopuri operaționale.

## *Articolul 7*

### **Norme privind introducerea restricțiilor de operare**

1. Înainte de introducerea unei restricții de operare, autoritățile competente trimit statelor membre, Comisiei și părților interesate un preaviz de șase luni, care se încheie cu cel puțin două luni înainte de determinarea parametrilor de coordonare a sloturilor, conform definiției de la articolul 2 litera (m) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93<sup>13</sup> al Consiliului pentru aeroportul în cauză și pentru perioada de planificare relevantă.
2. În urma evaluării efectuate în conformitate cu articolul 5, notificarea deciziei trebuie să fie însoțită de un raport scris în care să se explice motivele pentru introducerea restricțiilor de operare, obiectivul de mediu stabilit pentru aeroport, măsurile care au fost luate în considerare pentru îndeplinirea obiectivului respectiv, precum și evaluarea raportului probabil costuri/beneficii al diferitelor măsuri luate în considerare, inclusiv, dacă este cazul, efectele transfrontaliere ale acestora.
3. În cazul în care restricțiile se referă la retragerea din operare a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate de pe un aeroport, nu sunt permise noi servicii cu aeronave cu o marjă mică de conformitate pe aeroportul respectiv, în termen de șase luni de la notificare. Autoritățile competente decid în privința ratei anuale de eliminare a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate din flota de operatori afectați de pe respectivul aeroport, ținând cont de vechimea aeronavei și de componența întregii flote. Fără a aduce atingere articolului 4 alineatul (3), această rată nu trebuie să

---

<sup>12</sup> JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

<sup>13</sup> JO L 14 22.1.1993.

depășească 20% din flota de aeronave cu o marjă mică de conformitate a operatorului în cauză care deservesc aeroportul respectiv.

4. Orice recurs împotriva deciziilor privind restricțiile de operare referitoare la zgomot trebuie să fie organizat în conformitate cu legislația națională.

#### *Articolul 8*

##### **Țări în curs de dezvoltare**

1. Autoritățile competente pot excepta aeronavele cu o marjă mică de conformitate înmatriculate în țările în curs de dezvoltare de la restricțiile de operare, cu condiția ca aceste aeronave:
  - (a) să dețină un certificat de zgomot conform standardelor specificate în capitolul 3, volumul 1 din anexa 16 la Convenția de la Chicago;
  - (b) să fi fost exploatate în Uniune în perioada de cinci ani anterioară datei intrării în vigoare a prezentului regulament, să fi fost înmatriculate în registrul țării în curs de dezvoltare în cauză și să continue să fie exploatate de către persoane fizice sau juridice stabilite în țara respectivă.
2. În cazul în care un stat membru acordă o derogare în conformitate cu alineatul (1), acesta informează imediat autoritățile competente din celelalte state membre și Comisia cu privire la derogările pe care le-a acordat.

#### *Articolul 9*

##### **Excepții acordate pentru operațiunile cu caracter excepțional ale aeronavelor**

De la caz la caz, autoritățile competente pot autoriza operațiuni individuale ale unor aeronave cu o marjă mică de conformitate care nu ar putea avea loc în baza dispozițiilor prezentului regulament, pe aeroporturi situate pe teritoriul lor.

Excepția se limitează la:

- (a) aeronavele ale căror operațiuni individuale sunt de o natură excepțională și pentru care nu ar fi rezonabil să se refuze o exceptare temporară;
- (b) aeronavele care efectuează zboruri non-profit în scopul realizării lucrărilor de modificare, reparații sau întreținere.

#### *Articolul 10*

##### **Drept de control**

1. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă și fără a aduce atingere procedurilor de recurs aflate în curs de desfășurare, Comisia poate controla decizia privind restricțiile de operare, înainte de implementarea acesteia. În cazul în care

Comisia consideră că decizia nu respectă cerințele stabilite în prezentul regulament sau că este în orice fel contrară dreptului Uniunii, aceasta poate suspenda decizia.

2. Autoritățile competente furnizează Comisiei informații care să demonstreze respectarea prezentului regulament.
3. Comisia decide, în conformitate cu procedura consultativă prevăzută la articolul 13 alineatul (2), în particular ținând cont de criteriile din anexa II, dacă autoritatea competentă în cauză poate proceda la introducerea unor restricții de operare. Comisia comunică decizia sa Consiliului și statelor membre în cauză.
4. În cazul în care Comisia nu a adoptat o decizie în termen de șase luni de la data la care a primit informațiile menționate la alineatul (2), autoritatea competentă poate să aplice decizia privitoare la restricțiile de operare preconizată.

### *Articolul 11*

#### **Acte delegate**

Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 12, cu privire la:

- (a) modificările definițiilor aeronavelor de la articolul 2 punctul (3) și ale aeronavelor cu o marjă mică de conformitate de la articolul 2 punctul (4);
- (b) modificările și actualizările standardelor de certificare de zgomot prevăzute la articolele 4 și 8 și a procedurii de certificare prevăzute la articolul 6 alineatul (1).
- (c) modificări ale metodei și ale raportului tehnic prevăzute în anexa I.

### *Articolul 12*

#### **Exercitarea delegării**

1. Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, cu respectarea condițiilor prevăzute în prezentul articol.
2. Delegarea competenței menționate la articolul 11 se acordă pe durată nedeterminată, începând din data intrării în vigoare a prezentului regulament.
3. Parlamentul European sau Consiliul pot revoca delegarea de competențe menționată la articolul 11. Decizia de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în aceasta. Aceasta nu aduce atingere valabilității niciunui act delegat care este deja în vigoare.
4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Această perioadă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

### *Articolul 13*

#### **Comitetul**

1. Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 25 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>14</sup>.

Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
3. În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, această procedură se încheie fără rezultat dacă, înainte de expirarea termenului de trimitere a avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului sau solicitat de o majoritate simplă a membrilor comitetului.

### *Articolul 14*

#### **Informare și revizuire**

Statele membre pun la dispoziția Comisiei, la cerere, informații privind aplicarea prezentului regulament.

Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament în cel mult cinci ani de la intrarea în vigoare a acestuia.

Dacă este necesar, raportul este însoțit de propuneri de revizuire a prezentului regulament.

### *Articolul 15*

#### **Abrogare**

Directiva 2002/30/CE se abrogă de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

### *Articolul 16*

#### **Intrarea în vigoare**

---

<sup>14</sup> JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

## **ANEXA I**

### **Evaluarea situației zgomotului pe un aeroport**

#### Metodologie:

1. Autoritățile competente vor utiliza metode de evaluare a zgomotului care au fost elaborate în conformitate cu documentul 29 din raportul ECAC privind *Standard Method for Computing Noise Contours around Civil Airports* (metodă standard de calculare a conturilor de zgomot în jurul aeroporturilor civile), ediția a 3-a.

#### Indicatori:

1. Impactul zgomotului traficului aerian va fi descris cel puțin în funcție de indicatorii de zgomot  $L_{(zsn)}$  și  $L_{(noapte)}$ , care sunt definiți și se calculează în conformitate cu anexa I la Directiva 2002/49/CE.
2. Autoritățile competente pot utiliza indicatori suplimentari de zgomot cu un fundament științific pentru a reflecta disconfortul produs de zgomotul generat de traficul aerian.

#### Informații privind gestionarea zgomotului:

1. Situația actuală
  - 1.1 Descrierea aeroportului conținând informații despre dimensiunea, localizarea, împrejurimile, volumul și componența traficului aerian.
  - 1.2 Descrierea obiectivelor privind sustenabilitatea mediului stabilite pentru aeroport și a contextului național. Aceasta va include o descriere a obiectivelor în materie de zgomot al aeronavelor pentru aeroportul în cauză.
  - 1.3 Detalii privind curbele de zgomot pentru anul în curs și pentru anii anteriori – inclusiv evaluarea numărului de persoane afectate de zgomotul aeronavelor.
  - 1.4 O descriere a măsurilor existente și planificate pentru gestionarea zgomotului aeronavelor deja implementate în cadrul „abordării echilibrate”, precum și a impactului și a contribuției acestora la situația de zgomot, care va include:
    - 1.4.1. Pentru reducere la sursă:
      - evoluția flotei de aeronave și îmbunătățirile tehnologice;
      - planuri specifice de modernizare a flotei;
    - 1.4.2. pentru planificarea și gestionarea utilizării terenului:
      - instrumente de planificare implementate, precum planificarea cuprinzătoare sau zonarea acustică;
      - măsuri de atenuare implementate, precum coduri de construcție, programe de izolare acustică sau măsuri de reducere a zonelor de teren sensibil;

- proces de consultare în privința măsurilor de amenajare a terenului;
- monitorizarea distanței dintre zonele locuite și aeroporturi.

1.4.3. Pentru măsurile operaționale de reducere a zgomotului, în măsura în care aceste măsuri nu restricționează capacitatea unui aeroport:

- utilizarea pistelor de decolare preferențiale;
- utilizarea rutelor preferențiale din considerente ținând de zgomot;
- utilizarea de proceduri de reducere a zgomotului la decolare și la abordarea aterizării;
- indicarea gradului în care aceste măsuri sunt reglementate prin indicatori de mediu, menționați în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 691/2010.

1.4.4. Pentru restricțiile de operare:

- utilizarea restricțiilor globale, precum regulile de plafonare a mișcărilor sau cotele de zgomot;
- instrumente financiare implementate, precum tarife de aeroport pe criterii de zgomot;
- utilizarea de restricții în funcție de aeronavă, precum retragerea aeronavelor cu o marjă mică de conformitate;
- utilizarea unor restricții parțiale, făcându-se o distincție între măsurile pe timp de zi și cele pe timp de noapte.

## 2. Previziuni în absența unor măsuri noi

- 2.1 Descrierea amenajărilor aeroportuare (dacă este cazul) deja aprobate și prevăzute în program, de exemplu creșterea capacității, extinderea pistelor și/sau a terminalelor, precum și componența viitoare a traficului și creșterea estimată.
- 2.2 În cazul extinderii capacității aeroportului, beneficiile aduse de această capacitate extinsă în întreaga rețea de aviație și în regiune.
- 2.3 Descrierea impactului asupra nivelului zgomotului în situația în care nu se iau alte măsuri, precum și a măsurilor deja programate pentru atenuarea acestui impact, în aceeași perioadă de timp.
- 2.4 Previziuni privind curbele de zgomot – inclusiv evaluarea numărului de persoane suspecte de a fi afectate de zgomotul aeronavelor – făcându-se distincția între zonele rezidențiale mai vechi și cele nou-construite.
- 2.5 Evaluarea consecințelor și a costurilor posibile în cazul în care nu se ia nici o măsură pentru atenuarea impactului produs de creșterea poluării sonore – dacă se așteaptă o astfel de situație.

## 3. Evaluarea măsurilor suplimentare

- 3.1      Prezentarea măsurilor suplimentare posibile și indicarea motivelor principale care au condus la alegerea lor. Descrierea măsurilor alese pentru o analiză aprofundată și informații privind rezultatul analizei raportului costuri/beneficii, în special în ceea ce privește costul de introducere a acestor măsuri, numărul de persoane care se preconizează să beneficieze și calendarul aferent, precum și o clasificare a eficacității globale a diverselor măsuri.
- 3.2      O prezentare a efectelor posibile, din punct de vedere al mediului și concurenței, ale măsurilor propuse asupra altor aeroporturi, a operatorilor și a părților interesate.
- 3.3      Motivele care au dus la alegerea unei anumite soluții.
- 3.4      Un rezumat care să nu fie tehnic.

## **ANEXA II**

### **Evaluarea raportului costuri/beneficii al restricțiilor de operare referitoare la zgomot**

Raportul costuri/beneficii al restricțiilor de operare avute în vedere va fi evaluat ținând cont de elementele de mai jos, în măsura în care acest lucru este posibil, în termeni cuantificabili:

- 1) beneficiile referitoare la zgomot ale măsurile avute în vedere, în prezent și în viitor;
- 2) siguranța operațiunilor aeriene, incluzând riscul aferent părților terțe;
- 3) capacitatea aeroportului;
- 4) efectele asupra rețelei aviatice europene.

În plus, autoritățile competente pot ține seama de următorii factori:

- 1) sănătatea și siguranța persoanelor care locuiesc în apropierea aeroportului;
- 2) sustenabilitatea ecologică, inclusiv relațiile de interdependență între zgomot și emisii;
- 3) efectele directe, indirecte și cu efect catalizator asupra situației locurilor de muncă.