

**Introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune \*\*\*I**

**Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 12 decembrie 2012 referitoare la propunerea 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 (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))**

**(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)**

*Parlamentul European,*

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2011)0828),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0456/2011),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere avizele motivate prezentate de către Senatul Franței, Bundesratul german și Senatul Țărilor de Jos în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 28 martie 2012<sup>1</sup>,
  - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 11 mai 2012<sup>2</sup>,
  - având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (A7-0372/2012),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
  2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
  3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

---

<sup>1</sup> JO C 181, 21.6.2012, p. 173.

<sup>2</sup> JO C 277, 13.9.2012, p. 110.

**Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 12 decembrie 2012 în vederea adoptării Regulamentului (UE) nr. .../2013 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**

PARLAMENTUL EUROPEAN SI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>2</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară<sup>3</sup>,

întrucât:

---

<sup>1</sup> JO C 181, 21.6.2012, p. 173.

<sup>2</sup> JO C 277, 13.9.2012, p. 110.

<sup>3</sup> Poziția Parlamentului European din 12 decembrie 2012.

- (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~~ *zgomotul produs* de aeronave pe aeroporturile care au probleme deosebite de zgomot *și în jurul acestor aeroporturi*. Un număr mare de cetățeni ai Uniunii sunt expuși la niveluri sonore ridicate, care pot conduce la efecte negative asupra sănătății, *în special în cazul zborurilor de noapte*.

[AM 1]

- (3) După eliminarea aeronavelor celor 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>1</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 internațională, a doua ediție (1988)<sup>2</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.

---

<sup>1</sup> JO L 85, 28.3.2002, p. 40.

<sup>2</sup> JO L 374, 27.12.2006, p. 1.

- (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. Încorporarea 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 din 15 februarie 2008 intitulat „Restricții de exploatare în aeroporturile UE din motive de zgomot (Raport privind punerea în aplicare a Directivei 2002/30/CE)” a arătat necesitatea de a clarifica în textul Directivei 2002/30/CE 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 ineficientă a capacității existente. Deoarece obiectivele prezentului regulament nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, pot fi mai bine îndeplinite la nivelul Uniunii 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 Uniunea Europeană. 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 a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental<sup>1</sup> sau din alte norme europene, naționale sau locale, și nu impune alegerea concretă a măsurilor.

---

<sup>1</sup> JO L 189, 18.7.2002, p. 12

- (6a) *Pentru a reduce nevoia de a impune restricții de operare, planurile naționale de acțiune menționate în Directiva 2002/49/CE ar trebui, în viitorul apropiat, să prevadă adoptarea de măsuri complementare pentru gestionarea zgomotului extern generat de aeroporturi, cum ar fi izolarea sonoră a caselor și introducerea de bariere fonice. [AM 2]*
- (7) În timp ce evaluările de zgomot ar trebui să aibă loc în mod regulat, acestea ar trebui 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, **obiectivul de reducere a zgomotului ar trebui să fie ales** printr-o comparație între costuri și beneficii, evaluarea raportului costuri/beneficii se concentrează asupra atingerii unui **toate costurile și toate beneficiile, instrumentul pentru realizarea acestui** obiectiv dat în modul cel mai **ar trebui să fie** eficient din punct **punctul** de vedere al costurilor, ceea ce necesită numai o comparație a costurilor **ținându-se seama de aspecte legate de sănătate și de cele economice și sociale.**  
[AM 4]

- (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 **Comisia ar trebui să poată evalua restricțiile** 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 **propuse înainte ca acestea să fie puse** 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. [AM 5]
- (9a) **Utilizarea procedurilor operaționale aprobate de reducere a zgomotului ar trebui să garanteze menținerea siguranței necesare a zborurilor prin luarea în considerare a tuturor factorilor care ar putea afecta o operațiune anume. Măsurile operaționale de reducere a zgomotului nu trebuie să împiedice sau să interzică măsurile de securitate pentru combaterea terorismului.** [AM 6]



- (10) ***În conformitate cu Directiva 2002/49/CE, evaluările de zgomot trebuie să se bazeze pe informații disponibile existente și să se asigure că criterii obiective și măsurabile comune tuturor statelor membre. Aceste informații sunt trebuie să fie fiabile, obținute în mod transparent, comparabile și accesibile pentru autoritățile competente și părțile interesate tuturor părților interesate. Evaluările ar trebui să includă monitorizarea celor mai recente evoluții tehnologice și schimburi de informații legate de noi descoperiri privind procedurile care urmează a fi aplicate. Autoritățile competente trebuie să implementeze instrumentele de monitorizare și de aplicare necesare. Evaluările de zgomot ar trebui să fie realizate sau supravegheate de agenții externe independente de operatorul de aeroport. [AM 7]***

(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 (CEAC) 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. Respectiv datele 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~~ ***metodei și raportului tehnic legat de evaluarea situației zgomotului într-un aeroport.*** 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. [AM 8]

***(13a) În vederea asigurării certitudinii juridice și a fiabilității în planificare, restricțiile de operare și deciziile privind funcționarea aeroporturilor, inclusiv hotărârile instanțelor și rezultatul proceselor de mediere care au fost inițiate sau sunt în curs de examinare înaintea intrării în vigoare a prezentului regulament nu ar trebui să intre sub incidența prezentului regulament, ci ar trebui să fie tratate pe baza normelor existente. [AM 9]***

- (16) Având în vedere necesitatea aplicării consecvente a metodei de evaluare a zgomotului în cadrul pieței aviatice din Uniune, 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~~ **normele** privind introducerea de restricții de operare referitoare la zgomot într-o manieră consecventă, în mod individual pentru fiecare aeroport **și acolo unde s-a identificat o problemă de zgomot**, pentru a contribui la ameliorarea climatului sonor și pentru a reduce numărul persoanelor afectate ~~în mod semnificativ de efectele nocive ale zgomotului~~ **de zgomotul** provenit de la aeronave, în conformitate cu „abordarea echilibrată”. [AM 11]

(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 *sau* în cele locale, precum și să evalueze interdependența cu alte obiective de mediu, ***inclusiv cu aspectele legate de sănătate***, la nivelul fiecărui aeroport; și [AM 12]
- (b) să permită alegerea măsurilor de reducere a zgomotului cele mai eficiente din punct de vedere al costurilor, ***ținând seama de aspectele legate de sănătate și de cele economice și sociale***, în conformitate cu „abordarea echilibrată”, astfel încât să se garanteze dezvoltarea durabilă a aeroportului și a capacității rețelei de management al traficului aerian, într-o perspectivă „*gate-to-gate*”. [AM 44 și 48]

(3) Prezentul regulament se aplică ***zborurilor*** aeronavelor implicate în aviația civilă. [AM 14]

Prezentul regulament nu se aplică ***zborurilor*** aeronavelor implicate în operațiuni militare, vamale, de poliție sau în alte servicii similare. [AM 15]

## 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~~ **procesul instituit de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în cadrul volumului I, partea a V-a din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago)**, 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~~ **reducerii la minimum a zgomotului în modul cel mai eficient din punct de vedere al costurilor ținând seama, printre altele, de aspectele legate de sănătate și de cele economice, și individual pentru fiecare aeroport, pentru a proteja sănătatea cetățenilor care locuiesc în zonele învecinate.** [AM 45 și 49]



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~~ **certificată în conformitate cu limitele** 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~~ **8 EPNdB** (zgomotul perceput efectiv, în decibeli), ~~obținută~~ **în timpul unei perioade de tranziție de patru ani de la ...\* și cu o marjă cumulată de mai puțin de 10 EPNdB după încheierea respectivei perioade de tranziție. Marja cumulată, exprimată în EPNdB, se obține** 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~~ **capitolul 3** din anexa 16 la Convenția de la Chicago;  
[AM 17]

---

\* ***Data intrării în vigoare a prezentului regulament.***

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~~ ***se aplică, de exemplu, pe o perioadă de timp determinată din timpul zilei sau numai pentru anumite piste ale aeroportului.*** [AM 18]

### Articolul 3

#### Autorități competente și dreptul de recurs

- (1) Statele membre **în care este amplasat un aeroport** desemnează **una sau mai multe** autorități competente responsabile pentru ~~adoptarea măsurilor privind restricțiile~~ **respectarea procesului de adoptare a restricțiilor** de operare, precum și o instanță independentă de recurs, **în conformitate cu legile și practicile naționale.**
- (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 **în timp util** Comisiei numele și adresele autorităților competente desemnate și ale instanței de recurs prevăzute la punctul 1. **Comisia publică informațiile respective.**
- (4) **Statele membre garantează dreptul de a înainta un recurs împotriva restricțiilor de operare adoptate în temeiul prezentului regulament în fața instanței de recurs în conformitate cu legislația și procedurile naționale. [AM 19]**

## Articolul 4

### Norme generale privind gestionarea zgomotului aeronavelor

- (1) Statele membre ~~adoptă o „abordare~~ **implementează „abordarea echilibrată”** în ceea ce privește gestionarea zgomotului aeronavelor, **pentru fiecare aeroport în parte, în limitele domeniului de aplicare al prezentului regulament.** În acest scop, **ele evaluează situația zgomotului pentru fiecare aeroport, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE, inclusiv efectele dăunătoare pentru sănătatea umană. Acolo unde se identifică o problemă de zgomot, acestea trebuie:** [AM 20]
- (a) ~~să evalueze situația zgomotului într-un aeroport individual~~ **să asigure că este definit obiectivul privind reducerea zgomotului pentru respectivul aeroport, ținându-se seama, după caz, de articolul 8 și de anexa V din Directiva 2002/49/CE;**
- (b) ~~să definească obiectivul de reducere a zgomotului de mediu;~~ [AM 21]
- (c) să identifice măsurile disponibile pentru reducerea impactului zgomotului;

- (d) să ~~evalueze raportul~~ **să realizeze o evaluare formală și cuprinzătoare a raportului** probabil costuri/beneficii al măsurilor disponibile; [AM 22]
- (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, ***inclusiv ghidarea rutelor de aterizare și de decolare***; [AM 23]
  - (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. ***Statele membre pot oferi stimulente economice pentru a încuraja operatorii de aeronave să utilizeze aeronave mai puțin zgomotoase în perioada de tranziție menționată la articolul 2 punctul 4.*** [AM 24]

- (3) Statele membre pot diferenția, în cadrul „abordării echilibrate”, măsurile de reducere a zgomotului în funcție de ~~tipul~~ **performanța acustică a** aeronavei, utilizarea pistei, **traectoria de zbor** și/sau calendarul vizat. [AM 25]
- (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~~ **potrivite** pentru atingerea **cel puțin a** 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 **și sunt nearbitrare**. [AM 26]

- (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.
- (6a) ***Statele membre adoptă rapid și fără întârziere nejustificată măsurile legislative necesare pentru aplicarea prezentului articol. [AM 27]***

## Articolul 5

### Norme de evaluare a zgomotului

- (1) Autoritățile competente ~~evaluează~~ ***asigură faptul că*** situația de zgomot din aeroporturile ~~de pe teritoriul lor~~ ***pentru care sunt responsabile este evaluată*** 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 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea<sup>1</sup>.
- (2) Autoritățile competente utilizează metoda, indicatorii și informațiile stabilite în anexa I pentru evaluarea situației actuale și a celei viitoare a zgomotului.

---

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



(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. ***În cazul în care această evaluare relevă faptul că pot fi necesare măsuri noi privind restricțiile de operare pentru a aborda o problemă legată de zgomot într-un aeroport, autoritățile competente se asigură că:***

- (a) ***metoda, indicatorii și informațiile stabilite în anexa I sunt aplicate pentru a ține seama în mod adecvat de contribuția fiecărui tip de măsură din cadrul abordării echilibrate;***
- (b) ***este instituită, la nivelul adecvat, o cooperare tehnică între operatorii de aeroporturi, operatorii de aeronave și furnizorii de servicii de navigație aeriană, pentru a examina măsurile de atenuare a zgomotului. Autoritățile competente asigură, de asemenea, faptul că persoanele care locuiesc în zonă sau reprezentanții lor și autoritățile locale relevante sunt consultate și că le sunt furnizate informații tehnice cu privire la măsurile de atenuare a zgomotului;***
- (c) ***este evaluat raportul cost-eficacitate al fiecărei restricții de operare noi, în conformitate cu anexa II. Modificările tehnice minore ale măsurilor existente, fără implicații de substanță asupra capacității sau a operațiilor, nu sunt considerate o restricție de operare nouă;***

- (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 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 exploatarii 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>4</sup> al Comisiei.

---

<sup>4</sup> — JO L 185, 15.7.2011, p. 1.

- (d) *procesul de consultare cu părțile interesate este organizat în timp util și în mod substanțial, asigurând deschiderea și transparența în ceea ce privește datele și metodologia de calcul. Părțile interesate au la dispoziție cel puțin trei luni înainte de adoptarea unor restricții de operare noi pentru a prezenta observații. Părțile interesate trebuie să cuprindă cel puțin:*
- (i) *rezidenții locali care locuiesc în apropierea aeroporturilor și care sunt afectați de zgomotul generat de traficul aerian sau reprezentanții lor și reprezentanții autorităților locale și regionale relevante;*
  - (ii) *reprezentanți ai întreprinderilor locale cu sediul în împrejurimile aeroporturilor, ale căror activități sunt afectate de traficul aerian și de exploatarea aeroportului;*
  - (iii) *operatori de aeroporturi relevanți;*
  - (iv) *reprezentanți ai operatorilor de aeronave care pot fi afectați de acțiunile referitoare la zgomot;*
  - (v) *furnizori relevanți de servicii de navigație aeriană;*
  - (vi) *administratorul de rețea, astfel cum este definit în Regulamentul (EU) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM)<sup>1</sup>;*
  - (vii) *acolo unde este cazul, coordonatorul de sloturi desemnat.*

---

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

- (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~~ **disponibile on-line, permițând astfel** persoanelor care locuiesc în apropierea aeroporturilor **și altor părți interesate să aibă acces liber la informații.**

***Printre aceste informații relevante trebuie să figureze și:***

- (a) ***informații privind presupusele încălcări prin modificarea rutei de zbor, raportate la impactul generat și motivele devierii respective;***
  - (b) ***criteriile utilizate pentru distribuția și gestionarea traficului în fiecare aeroport, în măsura în care aceste criterii pot avea efecte ecologice sau un impact acustic.***
- (8) ***Autoritățile competente se asigură că operatorii instalațiilor aeroportuare instalează sisteme computerizate de măsurare a zgomotului în diferite puncte aproape de rutele de zbor care afectează sau pot afecta populația locală. Datele colectate de respectivele sisteme de măsurare a zgomotului pot fi consultate pe internet. [AM 28]***

## 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, **și în cazul în care Agenția nu are deja informațiile solicitate**, operatorii de aeronave trebuie să comunice următoarele informații în ceea ce privește aeronavele proprii care utilizează aeroporturile Uniunii:
  - (a) seria de ampenaj a aeronavei;
  - (b) certificatul sau certificatele de performanță acustică **zgomot** ale aeronavelor utilizate, împreună cu greutatea maximă de decolare reală aferentă;
  - (c) orice modificare a aeronavei care influențează performanța sa acustică **și este înregistrată în certificatul său de zgomot**.
  - ~~(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.

***Operatorul informează Comisia de fiecare dată când modifică certificatul de zgomot utilizat pentru o aeronavă.***

Datele se furnizează ~~gratuit~~, sub formă electronică, utilizând formatul precizat, după caz. ***Comisia suportă toate costurile furnizării acestor date.***

- (3) ***Modelarea zgomotului din zona aeroporturilor se bazează pe datele privind zgomotul și performanța aeronavei, furnizate de către producător, care sunt recomandate pentru utilizare de către comunitatea internațională și puse la dispoziție prin intermediul OACI.*** 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 din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației <sup>1</sup>. ***Agenția face trimitere la procesul Comitetului OACI pentru modelarea protecției mediului în domeniul aviației și al grupului de baze de date pentru stabilirea validității datelor și a bunelor practici și asigură armonizarea continuă în rândul agențiilor internaționale de navigabilitate.***

---

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

- (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. [AM 29]

## 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 *trei* 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 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare<sup>1</sup> 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~~ *reducere a zgomotului* 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.

---

<sup>1</sup> JO L 14, 22.1.1993, p. 1.



- (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, ***care se încheie cu cel puțin două luni înainte de determinarea parametrilor de coordonare a sloturilor, astfel cum se menționează la alineatul (1).*** 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 ***anuală*** nu trebuie să depășească ~~20%~~ ***25 % din mișcări și se aplică uniform pentru fiecare operator afectat în funcție de numărul său de mișcări cu aeronava cu*** marjă mică de conformitate a operatorului în cauză care deservește ***pe*** aeroportul respectiv.
- (4) ~~Orice recurs împotriva deciziilor privind restricțiile de operare referitoare la zgomot trebuie să fie organizat în conformitate cu legislația națională. [AM 30]~~

## 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 exploatare 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 exploatare 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

### Exceptări 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.

Exceptarea 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;
- (ba) *aeronavele care operează zboruri în scopuri umanitare sau diplomatice.* [AM 31]**

## 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 termen de două luni de la data primirii notificării, după cum este menționat la articolul 7 alineatul (1), să evalueze procesul de introducere a unei restricții referitoare la zgomot.** În cazul în care Comisia consideră că ~~decizia~~ **introducerea restricției de operare referitoare la zgomot** nu respectă ~~cerințele stabilite~~ **procesul stabilit** în prezentul regulament sau că este în orice fel contrară dreptului Uniunii, aceasta poate suspenda ~~decizia~~ **notifica, în consecință, autoritățile competente relevante. Autoritățile competente relevante pot ține seama de avizul Comisiei.**
- (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 *trimis o notificare privind avizul său* în termen de șase *două* luni de la data la care a primit informațiile menționate la alineatul ~~(2)~~ *notificarea, astfel cum se menționează la articolul 7 alineatul (1)*, autoritatea competentă poate să aplice decizia privitoare la restricțiile de operare preconizată.

[AM 32]

Articolul 11  
Acte delegate

Comisia este împuternicită să adopte 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); [AM 33]~~
- (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) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11 se conferă ~~pe durată nedeterminată~~ **Comisiei pe o perioadă de cinci ani**, începând din data intrării în vigoare a prezentului regulament. **[AM 34]**
- (3) Parlamentul European sau Consiliul pot revoca oricând delegarea de competențe menționată la articolul 11. O decizie 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, înainte 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>†</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. [AM 35]~~

---

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

## 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 14a*  
*Dispoziții tranzitorii*

*Restricțiile de operare și deciziile privind funcționarea aeroporturilor, inclusiv hotărârile instanțelor și rezultatul proceselor de mediere care au fost inițiate sau sunt în curs de examinare înaintea intrării în vigoare a prezentului regulament nu intră sub incidența prezentului regulament. În măsura în care Directiva 2002/30/CE este aplicabilă, acestea intră în continuare sub incidența respectivei directive și, după caz, a normelor naționale de transpunere a acesteia. Prin urmare, pentru aceste măsuri se mențin efectele Directivei 2002/30/CE. O modificare tehnică minoră a unei măsuri existente, fără implicații de substanță asupra capacității sau a exploatării, nu este considerată o restricție de operare nouă. [AM 36]*

Articolul 15  
Abrogare

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

Articolul 16  
Intrarea în vigoare

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

*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 ***anexa II la Directiva 2002/49/CE***. [AM 37]

#### 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~~ **de reducere a zgomotului** stabilite pentru aeroport și a contextului național. ~~Aceasta va include o descriere a obiectivelor în materie de zgomot al aeronavelor pentru aeroportul în cauză.~~ **[AM 38]**
  - 1.3. Detalii privind curbele de zgomot pentru anul în curs și **cel puțin** pentru ~~anii anteriori~~ **cei doi ani precedenți**, inclusiv evaluarea numărului de persoane afectate de zgomotul aeronavelor, **realizată în conformitate cu anexa III la Directiva 2002/49/CE.**  
**[AM 39]**
  - 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, ***previziuni în ceea ce privește apropierea și decolarea***, precum și componența viitoare a traficului și creșterea estimată ***și un studiu detaliat al impactului acustic pe care l-ar avea asupra teritoriului această creștere a capacității, pistelor sau terminalelor și modificarea rutelor de apropiere și decolare.*** [AM 40]

- 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 susceptibile de a fi afectate de zgomotul aeronavelor – făcându-se distincția între zonele rezidențiale mai vechi și cele nou-construite ***și proiectele de viitoare zone rezidențiale care au obținut deja autorizație de la autoritățile competente.*** [AM 41]
- 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. [AM 42]~~
  - 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, ***inclusiv în beneficiile pentru sănătate***, ale ~~măsurile~~ ***măsurilor*** avute în vedere, în prezent și în viitor;
- 2) ~~siguranța operațiunilor aeriene, incluzând riscul aferent părților terțe~~ ***sănătatea și siguranța persoanelor care locuiesc în apropierea aeroportului;***
- 3) ~~capacitatea aeroportului~~ ***siguranța operațiunilor aeriene, incluzând riscul aferent părților terțe;***
- 4) ~~efectele asupra rețelei aviatice europene~~ ***efectele directe, indirecte și cu efect catalizator asupra situației locurilor de muncă și a economiei, inclusiv posibilele efecte asupra economiilor regionale.***

- 4a) *impactul asupra condițiilor de lucru pe aeroporturi;*
- 4b) *capacitatea aeroportului;*
- 4c) *efectele asupra rețelei aviatice europene;*
- 4d) *sustenabilitatea ecologică, inclusiv relațiile de interdependență între zgomot și emisii.*

~~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.~~

[AM 43]