



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Documento legislativo consolidado

12.12.2012

EP-PE_TC1-COD(2011)0398

*****I**

POSIÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

aprovada em primeira leitura em 12 de dezembro de 2012 tendo em vista a adoção do Regulamento (UE) n.º .../2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada, e que revoga a Directiva 2002/30/CE
(EP-PE_TC1-COD(2011)0398)

PE 500.929

PT

Unida na diversidade

PT

POSIÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

aprovada em primeira leitura em 12 de dezembro de 2012

tendo em vista a adoção do Regulamento (UE) n.º .../2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada, e que revoga a Directiva 2002/30/CE

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário³,

Considerando o seguinte:

¹ JO C 181 de 21.6.2012, p. 173.

² JO C 277 de 13.9.2012, p. 110.

³ Posição do Parlamento Europeu de 12 de dezembro de 2012.

- (1) O desenvolvimento sustentável é um dos principais objetivos da política comum dos transportes. Isto requer uma abordagem integrada, cujo objetivo é garantir o funcionamento eficaz dos sistemas de transportes da União e a proteção do ambiente.
- (2) O desenvolvimento sustentável dos transportes aéreos requer a adoção de medidas destinadas a reduzir os danos causados pelas emissões sonoras de aeronaves em aeroportos com problemas de ruído específicos *e em seu redor*. Um grande número de cidadãos da União está exposto a elevados níveis de ruído, que podem ter efeitos negativos na saúde, *especialmente no caso de voos noturnos*. [Alt. 1]

- (3) Após a retirada de serviço das aeronaves mais ruidosas, ao abrigo da Directiva 2002/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março de 2002, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários¹ e da Directiva 2006/93/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2006, relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edição (1988)², é necessário actualizar as novas medidas para que as autoridades possam retirar as aeronaves mais ruidosas e melhorar, assim, o ambiente sonoro em redor dos aeroportos da União, no âmbito do quadro internacional da abordagem equilibrada de gestão do ruído.

¹ JO L 85 de 28.3.2002, p. 40.

² JO L 374 de 27.12.2006, p. 1.

- (4) A Resolução A33/7 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) define o conceito de «abordagem equilibrada» da gestão do ruído e estabelece um método coerente para solucionar a questão das emissões sonoras das aeronaves. A «abordagem equilibrada» da OACI deve continuar a ser a base da regulamentação do ruído no setor da aviação, enquanto ramo de actividade mundial. A abordagem equilibrada reconhece, e não prejudica, o valor das obrigações legais relevantes, dos acordos existentes, das leis em vigor e das políticas postas em prática. A incorporação das regras internacionais da abordagem equilibrada no presente regulamento deverá diminuir substancialmente os riscos de litígios internacionais, caso as transportadoras aéreas de países terceiros sejam afetadas pelas restrições de operação relacionadas com o ruído.
- (5) O Relatório da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu, de 15 de fevereiro de 2008, intitulado "Restrições operacionais relacionadas com o ruído nos aeroportos da União Europeia (Relatório sobre a aplicação da Directiva 2002/30/CE) destacou a necessidade de clarificar, no texto da Directiva 2002/30/CE, a repartição de responsabilidades, bem como as obrigações e os direitos exactos das partes interessadas durante o processo de avaliação do ruído, a fim de garantir a adoção de medidas económicas para atingir os objetivos de redução do ruído.

(6) A introdução, caso a caso, de restrições de operação pelos Estados-Membros nos aeroportos da União, embora limite a capacidade, pode contribuir para melhorar o ambiente sonoro nas imediações dos aeroportos. É, todavia, susceptível de introduzir distorções da concorrência ou de prejudicar a eficiência da rede aérea da União em geral através de uma utilização ineficiente da capacidade existente. Atendendo a que os objetivos do presente regulamento não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem ser, por conseguinte, atingidos de modo mais eficaz pela União, graças à adoção de regras harmonizadas para a introdução de restrições de operação no quadro do processo de gestão do ruído, a União pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos. Esse método harmonizado não impõe objetivos de qualidade do ambiente acústico, que continuam a decorrer da Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente¹, ou de outras regras europeias, nacionais ou locais, nem interfere na escolha das medidas em concreto.

¹ JO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

(6-A) A fim de reduzir a necessidade de restrições operacionais, os planos de ação nacionais referidos na Diretiva 2002/49/CE deverão estar abertos, num futuro próximo, à adoção de medidas complementares de gestão do ruído externo no aeroporto, tais como a insonorização de habitações e planos gerais de isolamento sonoro. [Alt. 2]

(7) Embora as avaliações do ruído devam ser regularmente efetuadas, só deverão conduzir à adoção de medidas adicionais de redução do ruído se a combinação de medidas de atenuação do ruído em vigor não atingir os objetivos pretendidos.

(8) ~~Enquanto uma análise de custo-benefício indica os efeitos totais em termos de bem-estar económico, a avaliação da relação custo-eficácia está centrada na realização de determinado~~ **O objetivo de redução do ruído deverá ser escolhido** através da comparação de todos os custos e **de todos os** benefícios, ~~uma avaliação da relação custo-eficácia está centrada na realização de determinado~~ **mas o instrumento para a consecução desse objetivo da forma mais deverá ser económico, exigindo apenas a comparação destes últimos tendo em conta a saúde e os aspetos económicos e sociais.**
[Alt. 4]

(9) ~~A suspensão das medidas de atenuação do ruído é importante para evitar consequências indesejadas para a segurança da aviação, a capacidade aeroportuária e a concorrência. Embora um processo de recurso contra restrições de operação relacionadas com o ruído possa incidir sobre os objectivos de redução do ruído, os métodos de avaliação e a selecção de medidas eficazes em termos de custos, o recurso não pode suspender a sua aplicação. Por conseguinte, a Comissão deve poder utilizar, muito antes da execução dessas medidas, o direito de controlo e suspender as medidas susceptíveis de terem consequências indesejáveis ou irreversíveis. Reconhece-se ainda que a suspensão deve ser temporária. A Comissão deverá poder avaliar as restrições de operação propostas antes da sua aplicação. [Alt. 5]~~

(9-A) A utilização de procedimentos operacionais aprovados de redução do ruído deverá garantir a manutenção da segurança de voo necessária, tendo em conta todos os fatores susceptíveis de afetar uma operação concreta. As medidas operacionais de redução do ruído não deverão excluir ou impedir medidas de proteção contra o terrorismo. [Alt. 6]

- (10) *De acordo com a Diretiva 2002/49/CE, as avaliações do ruído deverão basear-se nas em critérios objetivos e mensuráveis, comuns a todos os Estados-Membros. Essas informações disponíveis e assegurar a fiabilidade dessas informações e a sua acessibilidade têm de ser fiáveis, obtidas de forma transparente e comparável, e ser acessíveis a todas as autoridades competentes e as partes interessadas. As avaliações deverão incluir o acompanhamento da evolução tecnológica mais recente e intercâmbios de informação sobre as descobertas mais recentes no que se refere aos procedimentos a aplicar. As autoridades competentes deverão dotar-se dos instrumentos de acompanhamento e aplicação necessários. As medições do ruído deverão ser realizadas ou supervisionadas por entidades externas independentes da entidade gestora do tráfego aéreo. [Alt. 7]*

(11) É reconhecido que os Estados-Membros têm decidido as restrições de operação relacionadas com o ruído em conformidade com a legislação nacional e com base em métodos de avaliação do ruído aceites a nível nacional, os quais poderão não ser (ainda) totalmente coerentes com o método descrito no Documento 29 da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC), «Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports», nem utilizar as informações internacionalmente reconhecidas sobre o nível de ruído das aeronaves. Contudo, a eficiência e a eficácia de uma restrição de operação, juntamente com a eficiência e a eficácia do plano de ação de que essa restrição faça parte, deverão ser avaliadas em conformidade com os métodos prescritos no Documento 29 da CEAC e na abordagem equilibrada da OACI. Deste modo, os Estados-Membros deverão adaptar as suas avaliações das restrições de operação contidas na legislação nacional de modo a assegurar a total conformidade com o Documento 29 da CEAC.

(12) A centralização das informações sobre o ruído reduzirá consideravelmente os encargos administrativos tanto dos operadores de aeronaves como dos operadores de aeroportos. Essas informações são actualmente fornecidas e geridas a nível de cada um dos aeroportos, e é necessário que esses dados sejam colocados à sua disposição para fins operacionais. É importante utilizar a base de dados da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada «a Agência») no que respeita à certificação do nível de ruído, como instrumento de validação, juntamente com os dados da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) em relação a cada voo efectuado. Esses dados já são sistematicamente solicitados para efeitos da gestão dos voos a nível central, mas é necessário especificá-los para efeitos do presente regulamento e para a regulamentação do desempenho da gestão do tráfego aéreo. Um bom acesso a dados de modelização validados deverá melhorar a qualidade da elaboração de mapas das curvas de níveis de ruído de cada aeroporto e de mapas estratégicos, para apoiar as decisões políticas.

(13) A fim de reflectir o progresso tecnológico contínuo ~~em matéria de motores e estruturas de aeronaves, bem como~~ e os métodos utilizados na elaboração de mapas das curvas de níveis de ruído, deverá ser delegado na Comissão o poder de adotar actos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito à actualização regular ~~das normas acústicas das aeronaves referidas no presente regulamento~~ *do método e do relatório técnico relacionado com a avaliação da situação da poluição sonora num aeroporto* ~~referência aos métodos de certificação a elas associadas, alterando as definições de aeronaves marginalmente conformes em conformidade e actualizando a referência ao método de cálculo das curvas de níveis de ruído.~~ É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusivamente ao nível de peritos. A Comissão ~~deve assegurar, na preparação e elaboração de,~~ *quando preparar e redigir* atos delegados, ~~uma~~ *deverá assegurar a* transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos ~~pertinentes~~ *relevantes* ao Parlamento Europeu e ao Conselho. [Alt. 8]

(13-A) A fim de garantir a segurança jurídica e a fiabilidade do planeamento, as restrições de operação e as decisões relativas à exploração dos aeroportos, incluindo as decisões de tribunais e os resultados de processos de mediação já introduzidos ou em análise antes da entrada em vigor do presente regulamento, não deverão estar sujeitas ao presente regulamento, devendo ser abordadas de acordo com as regras existentes.
[Alt. 9]

~~(14) No intuito de assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Tais competências devem ser exercidas em conformidade com as disposições do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão.[†]~~

~~(15) O procedimento consultivo deve ser utilizado para a adopção das decisões de execução sobre se os Estados-Membros que estão a prever introduzir restrições de operação podem prosseguir com a sua introdução caso a Comissão tenha suspenso as restrições de operação, dado que essas decisões têm um âmbito limitado.~~

[†] JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

(16) Considerando a necessidade de aplicação coerente do método de avaliação do ruído no mercado da aviação da União, o presente regulamento estabelece regras comuns no domínio das restrições de operação relacionadas com o ruído. Por conseguinte, a Directiva 2002/30/CE deverá ser revogada,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto, objetivos e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece regras respeitantes à introdução homogénea de restrições de operação relacionadas com o ruído a nível de cada aeroporto ***e nos casos em que tenham sido identificados problemas de ruído***, a fim de ajudar a melhorar o ambiente sonoro e a limitar ou reduzir o número de pessoas afetadas ~~pelos efeitos nocivos das~~ ***pelas*** emissões sonoras das aeronaves, em conformidade com a abordagem equilibrada. [Alt. 11]

2. O presente regulamento tem como objetivos:
- a) Favorecer a realização dos objetivos específicos de redução do ruído ambiente estabelecidos pela regulamentação da União, nacional e *ou* local, e avaliar a sua interdependência com outros objetivos ambientais, *incluindo os aspetos ligados à saúde*, a nível de cada aeroporto; e [Alt. 12]
 - b) Permitir a selecção das medidas de atenuação do ruído, *tendo em conta a saúde e os aspetos económicos e sociais*, de acordo com a abordagem equilibrada, a fim de realizar o desenvolvimento sustentável da capacidade da rede aeroportuária e de gestão do tráfego aéreo numa perspectiva porta-a-porta. [Alts. 44 + 48]
3. O presente regulamento aplica-se *aos voos das* aeronaves ~~envolvidas~~ *utilizadas* na aviação civil. [Alt. 14]

Não se aplica a *aos voos das* aeronaves que prestem serviços militares, aduaneiros, policiais ou similares. [Alt. 15]

Artigo 2.º

Definições

Na aceção do presente regulamento entende-se por:

- 1) «Aeroporto»: um aeroporto cujo tráfego seja superior a 50 000 movimentos de aeronaves civis por ano (entendendo-se por movimento uma aterragem ou uma descolagem), tendo em conta a média de movimentos dos três últimos anos que tenham precedido a avaliação do ruído;
- 2) «Abordagem equilibrada»: o ~~método~~ **processo estabelecido pela OACI, no Volume 1, Parte V, do anexo 16 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago)**, segundo o qual é analisado de forma homogénea o conjunto de medidas aplicáveis, designadamente a redução do ruído das aeronaves na fonte, medidas de ordenamento e gestão do território, procedimentos operacionais de redução do ruído e restrições de operação, a fim de ~~resolver~~ **minimizar** o ~~problema de~~ ruído da forma mais económica possível, **tendo nomeadamente em conta aspetos de saúde e económicos em cada aeroporto, a fim de salvaguardar a saúde dos cidadãos que vivem nas zonas circundantes.** [Alts. 45 + 49]

- 3) «Aeronave»: uma aeronave de asa fixa com uma massa máxima à decolagem igual ou superior a 34 000 kg, ou cuja capacidade máxima da configuração interior certificada para esse tipo de aeronave comporte mais de 19 lugares de passageiros, excluindo os lugares exclusivamente destinados à tripulação;
- 4) «Aeronaves marginalmente conformes»: aeronaves ~~eivis que respeitem~~ **certificadas de acordo com** os valores-limite de certificação estabelecidos no anexo 16, volume 1, parte II, capítulo 3, da Convenção de Chicago numa margem cumulativa inferior a ~~10EPNdB~~ **8EPNdB** (ruído efectivamente percebido em decibéis), ~~em que~~ **durante um período transitório de quatro anos a partir de ...*** e numa margem cumulativa inferior a **10EPNdB**, após o fim desse período transitório. A margem cumulativa é o valor expresso em EPNdB obtido somando as diferentes margens (ou seja, a diferença entre o nível de ruído certificado e o nível de ruído máximo autorizado) aplicáveis a ~~em~~ cada um dos três pontos de referência para a medição do ruído definidos no anexo 16, volume 1, parte II, capítulo 3, da Convenção de Chicago; [Alt. 17]

* **JO: Inserir a data de entrada em vigor do presente regulamento.**

- 5) «Medidas relativas ao ruído»: qualquer medida que afecte o ambiente sonoro nas imediações de aeroportos e a que os princípios da abordagem equilibrada da OACI sejam aplicáveis, incluindo outras operações não operacionais que possam afetar o número de pessoas expostas às emissões sonoras das aeronaves;
- 6) «Restrições de operação»: medidas relativas ao ruído que limitem o acesso ou reduzam a utilização optimizada da capacidade de um aeroporto, incluindo restrições de operação com vista à retirada de serviço de aeronaves marginalmente conformes em aeroportos específicos, e restrições de operação parciais ~~que afectem a operação de aeronaves civis em determinados períodos~~ ***aplicáveis, por exemplo, a um determinado período identificado durante o dia ou apenas a determinadas pistas do aeroporto.*** [Alt. 18]

Artigo 3.º

Autoridades competentes *e direito de recurso*

1. Os Estados-Membros *nos quais se localize um aeroporto* designam *uma ou mais* autoridades competentes responsáveis ~~pela~~ *por acompanhar o processo de* adoção de ~~medidas relativas às~~ restrições de operação, bem como uma instância de recurso independente, *de acordo com a legislação e as práticas nacionais*.
2. As autoridades competentes e a instância de recurso devem ser independentes de qualquer organização que possa ser afetada pelas medidas relativas ao ruído.
3. Os Estados-Membros notificam atempadamente a Comissão dos nomes e endereços das autoridades competentes e da instância de recurso designadas a que se refere o n.º 1. *Essa informação é publicada pela Comissão*.
4. *Os Estados-Membros asseguram o direito de recurso contra as restrições operacionais adotadas nos termos do presente regulamento perante a instância de recurso, de acordo com a legislação e os procedimentos nacionais aplicáveis. [Alt. 19]*

Artigo 4.º

Regras gerais de gestão do ruído das aeronaves

1. Os Estados-Membros ~~adoptarão uma~~ ***aplicam a*** abordagem equilibrada para a gestão das emissões sonoras das aeronaves ***em cada aeroporto, no âmbito de aplicação do presente regulamento***. Para esse efeito, devem ***avaliar a poluição sonora em cada aeroporto, em conformidade com a Diretiva 2002/49/CE, incluindo os efeitos prejudiciais para a saúde humana. Caso identifiquem um problema de ruído, devem:*** [Alt. 20]
 - a) ~~avaliar a poluição sonora em cada aeroporto~~ ***Assegurar que seja definido o objetivo de redução do ruído para esse aeroporto, tendo em conta, se adequado, o artigo 8.º e o Anexo V da Diretiva 2002/49/CE;***
 - b) ~~definir o objectivo de redução do ruído ambiente;~~ [Alt. 21]
 - c) Identificar as medidas aplicáveis para reduzir o impacto do ruído;

- d) ~~avaliar a~~ *Efetuar uma avaliação formal e exaustiva da* relação custo-eficácia provável das medidas aplicáveis; [Alt. 22]
- e) Escolher as medidas;
- f) Consultar as partes interessadas de forma transparente sobre as acções previstas;
- g) Decidir das medidas e prever uma notificação suficiente;
- h) Executar as medidas; e
- i) Prever a resolução de litígios.

2. Os Estados-Membros devem, ao tomar medidas relativas ao ruído, analisar a seguinte combinação de medidas aplicáveis, a fim de determinar a combinação de medidas mais económica:

- a) O efeito previsível de uma redução na fonte do ruído das aeronaves;
- b) Ordenamento e gestão do território;
- c) Procedimentos operacionais de redução do ruído, *incluindo a orientação das rotas de aterragem e descolagem*; [Alt. 23]
- d) Restrições de operação, não aplicadas como um primeiro recurso.

As medidas aplicáveis podem incluir a retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes, se for considerado necessário. *Os Estados-Membros podem oferecer incentivos económicos para encorajar os operadores de aeronaves a utilizarem aeronaves menos ruidosas durante o período transitório referido no artigo 2.º, ponto 4.* [Alt. 24]

3. No âmbito da abordagem equilibrada, os Estados-Membros podem distinguir as medidas de atenuação do ruído consoante o ~~tipo de aeronave~~ **nível de ruído das aeronaves**, a utilização da pista, **a trajetória de voo** e/ou o horário em causa. [Alt. 25]

4. Sem prejuízo do n.º 3, as restrições de operação que assumam a forma de retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes nos aeroportos não devem afectar as aeronaves civis subsónicas que cumpram, segundo o seu certificado de origem ou após renovação do mesmo, as normas acústicas do anexo 16, volume 1, parte II, capítulo 4, da Convenção de Chicago.

5. As medidas ou a combinação de medidas adotadas nos termos do presente regulamento para um determinado aeroporto ~~não~~ devem ser ~~mais restritivas do que o necessário~~ **adequadas** para atingir os objectivos de redução do ruído fixados para esse aeroporto. As restrições de operação não devem estabelecer discriminações, nomeadamente com base na nacionalidade, na identidade ou na actividade dos operadores de aeronaves, **nem devem ser arbitrárias**. [Alt. 26]

6. As medidas tomadas nos termos do presente regulamento devem contribuir para os «planos de ação nacionais» relativos ao ruído emitido pelo tráfego aéreo, referidos no artigo 8.º da Directiva 2002/49/CE.

6-A. Os Estados-Membros devem adotar as medidas legislativas necessárias para a aplicação do presente artigo de forma célere e sem demoras injustificadas. [Alt. 27]

Artigo 5.º

Regras relativas à avaliação do ruído

1. As autoridades competentes devem ~~avaliar~~ **assegurar** ~~regularmente a~~ **que a avaliação da** poluição sonora existente nos aeroportos ~~situados no seu território~~ **pelos quais são responsáveis seja avaliada periodicamente, de acordo**, em conformidade com os requisitos da Directiva 2002/49/CE e com as regras nacionais ou locais. As autoridades competentes podem recorrer ao apoio do órgão de análise do desempenho a que se refere o artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, de 29 de Julho de 2010, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede¹.

2. As autoridades competentes devem utilizar o método, os indicadores e as informações descritos no anexo I na avaliação da poluição sonora actual e futura.

¹ JO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

3. ~~Quando a avaliação da poluição sonora revelar que são necessárias novas medidas para atingir ou manter o nível dos objectivos de redução do ruído, as autoridades competentes devem tomar~~*Se essa avaliação apontar para a necessidade de novas medidas relativas às restrições de operação para resolver um problema de ruído num aeroporto, as autoridades competentes devem assegurar que:*

- a) *Sejam aplicados o método, os indicadores e as informações descritos no anexo I, a fim de ter* devidamente em conta a contribuição de cada tipo de medida no âmbito da abordagem equilibrada; ~~em conformidade com o anexo I;~~
- b) *Seja criada, ao nível adequado, uma cooperação técnica entre os operadores do aeroporto, os operadores de aeronaves e os prestadores de serviços de navegação aérea para estudar medidas para atenuar o ruído. As autoridades competentes devem assegurar que a população local, ou os seus representantes, e as autoridades locais competentes, sejam consultados, e que lhes sejam facultadas informações sobre as medidas de atenuação do ruído;*
- c) *Seja avaliada a relação custo-eficácia das novas restrições de operação, de acordo com o Anexo II. As alterações menores de ordem técnica a uma medida existente sem implicações substanciais na capacidade ou nas operações não são consideradas como novas restrições de operação.*

~~4. — As autoridades competentes devem assegurar a criação, ao nível adequado, de uma instância de cooperação técnica entre o operador do aeroporto, o operador de aeronave e o prestador de serviços de navegação aérea, relativamente às acções por que estes operadores são responsáveis e tendo devidamente em conta a interdependência entre as medidas para atenuar o ruído e as medidas para reduzir as emissões. Os membros dessa instância de cooperação técnica devem consultar regularmente a população local ou os seus representantes, e fornecer informações e aconselhamento técnicos sobre as medidas de atenuação do ruído às autoridades competentes.~~

~~5. — As autoridades competentes devem avaliar a relação custo-eficácia das novas medidas, referidas no n.º 3, em conformidade com o anexo II. Uma alteração mínima de ordem técnica a uma medida existente sem implicações substanciais na capacidade ou nas operações não é considerada como uma nova restrição de operação.~~

~~6. — As autoridades competentes devem organizar :~~

- d) O processo de consulta às partes interessadas *seja organizado* de forma atempada e concreta, assegurando a abertura e a transparência em relação aos dados e ao método de cálculo. As partes interessadas devem dispor de pelo menos três meses antes da adoção das novas ~~medidas~~ *restrições de operação* para comunicar as suas observações. As partes interessadas devem incluir, pelo menos: a) ~~os representantes da população local residente nas imediações dos aeroportos afectada pelo ruído do tráfego aéreo;~~
- b) ~~os operadores de aeroportos em causa;~~
- e) ~~os representantes dos operadores de aeronaves que possam ser afectados pelas medidas relativas ao ruído;~~
- d) ~~os prestadores de serviços de navegação aérea em causa;~~
- e) ~~o gestor da rede, na acepção do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão.[†]~~

[†] ~~JO L 185 de 15.7.2011, p. 1.~~

- i) A população local residente nas imediações dos aeroportos afetada pelo ruído do tráfego aéreo, ou os seus representantes, e os representantes das autoridades locais e regionais competentes;*
- ii) Representantes das empresas localizadas nas imediações dos aeroportos cujas atividades sejam afetadas pelo tráfego aéreo e pelo funcionamento do aeroporto;*
- iii) Os operadores do aeroporto em causa;*
- iv) Representantes dos operadores de aeronaves que possam ser afetados pelas medidas relativas ao ruído;*
- v) Os prestadores de serviços de navegação aérea em causa;*
- vi) O gestor da rede, na aceção do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de Julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM)¹;*
- vii) Se aplicável, o coordenador de faixas horárias designado.*

¹ JO L 185 de 15.7.2011, p. 1.

7. As autoridades competentes devem acompanhar e monitorizar a aplicação das medidas de atenuação do ruído e tomar as medidas adequadas. Devem assegurar o ~~fornecimento regular de~~ *que as* informações relevantes *sejam disponibilizadas em linha, permitindo assim* à população local residente nas imediações dos aeroportos *e a outras partes interessadas aceder livremente às informações.*

As informações relevantes devem incluir:

- a) Informações relativas a alegados incumprimentos resultantes de desvios de trajetória em relação ao impacto gerado e as razões para tal desvio;*
- b) Os critérios utilizados para a distribuição e gestão de tráfego em cada aeroporto, na medida em que esses critérios possam ter um impacto ambiental ou acústico adverso.*

8. *As autoridades competentes devem assegurar que os operadores das instalações aeroportuárias instalem sistemas informáticos para a medição do ruído em diferentes pontos em redor das trajetórias das aeronaves que afetem ou possam afetar a população local. Os dados recolhidos pelos sistemas de medição de ruído podem ser consultados através da internet. [Alt. 28]*

Artigo 6.º

Informações sobre o nível de ruído

1. As decisões sobre as restrições de operação relacionadas com o ruído devem basear-se no nível de ruído emitido pela aeronave, determinado pelo procedimento de certificação estabelecido em conformidade com o anexo 16, volume 1, quinta edição, de Julho de 2008, da Convenção de Chicago.
2. A pedido da Comissão, *e caso a Agência ainda não tenha as informações solicitadas*, os operadores de aeronaves devem comunicar as seguintes informações sobre o ruído emitido pelas suas aeronaves que utilizam aeroportos da União:
 - a) O número de cauda da aeronave;
 - b) O certificado ou certificados do nível de ruído da aeronave utilizada, juntamente com a massa máxima real à descolagem a ele associada;
 - c) Qualquer alteração da aeronave que influencie o seu nível de ruído *e que esteja registada no respetivo certificado de ruído*.
 - d) ~~informações sobre o ruído e o desempenho da aeronave para efeitos de modelização do ruído.~~

~~Relativamente a cada voo que utilize um aeroporto da União, os operadores de aeronaves devem comunicar o~~

~~*Sempre que o operador proceda a alterações do certificado de nível de ruído utilizado e o número de cauda para uma aeronave, deve informar a Comissão desse facto.*~~

Os dados são fornecidos gratuitamente, em formato electrónico e, se for caso disso, utilizando o formato especificado. *A Comissão deve suportar os custos decorrentes do fornecimento desses dados.*

3. *A modelização do ruído ambiental nas zonas aeroportuárias deve basear-se nos dados fornecidos pelo fabricante relativos ao ruído e ao desempenho das aeronaves, recomendados para utilização pela comunidade internacional e disponibilizados pela OACI. A Agência deve verificar os dados relativos ao ruído e ao desempenho das aeronaves para efeitos de modelização, nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação.¹ A Agência deve referir-se ao procedimento estabelecido pelo Grupo de Elaboração de Modelos e Bases de Dados do Comité da Protecção do Ambiente na Aviação da OACI a fim de determinar a validade dos dados e as melhores práticas, e de garantir a harmonização contínua entre as diversas agências internacionais de aeronavegabilidade.*

¹ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

4. Os dados devem ser armazenados numa base de dados central e postos à disposição das autoridades competentes, dos operadores de aeronaves, dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos operadores de aeroportos para fins operacionais. [Alt. 29]

Artigo 7.º

Regras relativas à introdução de restrições de operação

1. ~~Seis~~ **Três** meses antes de introduzirem uma restrição de operação, as autoridades competentes devem anunciá-la aos Estados-Membros, à Comissão e às partes interessadas, terminando esse período pelo menos dois meses antes da determinação dos parâmetros de coordenação das faixas horárias na aceção do artigo 2.º, alínea m), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, *de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade*¹ para o aeroporto em causa no período de programação correspondente.

2. Após a avaliação realizada nos termos do artigo 5.º, a notificação da decisão deve ser acompanhada por um relatório escrito que explique as razões da introdução da restrição de operação, o objetivo ~~ambiental~~ **de redução do ruído** estabelecido para o aeroporto, as medidas analisadas para a realização desse objetivo e a avaliação da relação custo-eficácia provável das várias medidas analisadas, incluindo, se for caso disso, o seu impacto transfronteiriço.

¹ JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

3. Caso a restrição de operação diga respeito à retirada de aeronaves marginalmente conformes de um aeroporto, não são permitidos novos serviços com tais aeronaves nesse aeroporto seis meses após a notificação, *terminando esse período, pelo menos, dois meses antes da determinação dos parâmetros de coordenação das faixas horárias, tal como referido no n.º 1*. As autoridades competentes decidem o ritmo anual da retirada de aeronaves marginalmente conformes ~~da frota dos operadores afectados nesse aeroporto, tendo devidamente em conta a idade das aeronaves e a composição da frota total. Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 4.º,~~ *Esse ritmo anual não deve pode ser superior a 20% da frota de 25 % dos movimentos e deve ser aplicado uniformemente a cada operador afetado em relação ao seu número de movimentos com aeronaves marginalmente conformes que opere nesse aeroporto.*

4. ~~Qualquer recurso contra decisões relativas a restrições de operação deve ser apresentado nos termos da legislação nacional. [Alt. 30]~~

Artigo 8.º

Países em desenvolvimento

1. As autoridades competentes podem isentar as aeronaves marginalmente conformes registadas em países em desenvolvimento das restrições de operação relacionadas com o ruído, desde que essas aeronaves:

- a) Tenham obtido certificação que ateste a sua conformidade às normas acústicas constantes do anexo 16, volume 1, capítulo 3, da Convenção de Chicago;
- b) Tenham sido utilizadas na União no período de cinco anos anterior à entrada em vigor do presente regulamento, tenham sido registadas nesse país em desenvolvimento e continuem a ser exploradas por uma pessoa singular ou colectiva estabelecida nesse país.

2. Caso um Estado-Membro conceda uma isenção prevista no n.º 1, deve informar imediatamente as autoridades competentes dos outros Estados-Membros e a Comissão das isenções que tenha concedido.

Artigo 9.º

Derrogações aplicáveis à operação de aeronaves em circunstâncias excepcionais

As autoridades competentes podem autorizar, caso a caso, em aeroportos situados no seu território, a operação pontual de aeronaves marginalmente conformes que não poderia ter lugar com base nas disposições do presente regulamento.

A derrogação é limitada a:

- a) Aeronaves cuja operação se revista de carácter de tal modo excepcional que seria insensato recusar uma derrogação temporária;
- b) Aeronaves que efectuem voos não comerciais para fins de modificação, reparação ou manutenção;

b-A) Aeronaves que efectuem voos para fins humanitários ou diplomáticos. [Alt. 31]

Artigo 10.º

Direito de controlo

1. A pedido de um Estado-Membro ou avaliar iniciativa própria, e sem prejuízo de um processo de recurso pendente, a Comissão pode ~~proceder ao controlo da decisão relativa a~~, ***no prazo de dois meses após o dia de receção do aviso, tal como referido no artigo 7.º, n.º 1, o processo de introdução de*** uma restrição de operação, ~~antes da sua aplicação~~ ***relacionada com o ruído***. Caso a Comissão considere que a ~~decisão não obedece aos requisitos estabelecidos~~ ***introdução de uma restrição relacionada com o ruído não cumpre o processo estabelecido*** no presente regulamento, ~~ou que, de outra forma, infringe o direito da União,~~ ***pode notificar as autoridades competentes em causa. As autoridades competentes em causa podem tomar em consideração o parecer da Comissão.***
2. As autoridades competentes devem fornecer à Comissão informações que demonstrem a conformidade com o presente Regulamento.

~~3. — A Comissão decidirá nos termos do procedimento consultivo a que se refere o artigo 13.º, n.º 2, se a autoridade competente em causa pode ou não prosseguir com a introdução da restrição de operação. A Comissão comunicará a sua decisão ao Conselho e ao Estado-Membro em causa.~~

43. Caso a Comissão não tenha adoptado uma decisão *notificado o seu parecer* no prazo de seis *dois* meses a contar da receção das informações a que *do aviso, tal como* se refere o n.º 2 *referido no artigo 7.º, n.º 1*, a autoridade competente pode aplicar a decisão prevista sobre uma restrição de operação. [Alt. 32]

Artigo 11.º

Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 12.º, no que se refere a:

- a) ~~alterações às definições de aeronave, constante do artigo 2.º, n.º 3, e de aeronaves marginalmente conformes, constante do artigo 2.º, n.º 4; [Alt. 33]~~
- b) Alterações e actualizações das normas de certificação de ruído previstas nos artigos 4.º e 8.º, e do procedimento de certificação previsto no artigo 6.º, n.º 1;
- c) Alterações do método e do relatório técnico definidos no anexo I.

Artigo 12.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados a que se refere o artigo 11.º é ~~concedida~~ **conferido** à **Comissão** por um prazo ~~indeterminado~~ **de cinco anos** a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento. **[Alt. 34]**
3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 11.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 16.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu ou ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 13.º

Comité

~~1. — A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 25.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho.¹~~

~~— O referido comité é um comité na acepção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.~~

~~2. — Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.~~

~~3. — Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, tal procedimento será encerrado sem resultados caso, dentro do prazo fixado para a formulação do parecer do comité, o seu presidente assim o decida, ou a maioria simples dos membros do comité o requeira. [Alt. 35]~~

¹ JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

Artigo 14.º

Informação e revisão

Os Estados-Membros fornecem, mediante pedido, informações à Comissão sobre a aplicação do presente regulamento.

O mais tardar cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a sua aplicação.

O relatório é acompanhado, se necessário, de propostas de revisão do presente regulamento.

Artigo 14.º-A

Disposições transitórias

As restrições de operação e as decisões relativas à operação dos aeroportos, incluindo decisões de tribunais e os resultados de processos de mediação já introduzidos ou em análise antes da entrada em vigor do presente regulamento, não estão sujeitas ao presente regulamento. Na medida em que a Diretiva 2002/30/CE se aplique, continuam a estar sujeitas a essa diretiva e, se for o caso, às normas nacionais que a transpõem. Por conseguinte, os efeitos da Diretiva 2002/30/CE mantêm-se no que se refere a essas medidas. Uma alteração menor de ordem técnica a uma medida existente sem implicações substanciais na capacidade ou nas operações não é considerada uma nova restrição de operação. [Alt. 36]

Artigo 15.º

Revogação

A Directiva 2002/30/CE é revogada com efeitos a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

Avaliação da poluição sonora num aeroporto

Metodologia:

1. As autoridades competentes devem utilizar métodos de avaliação do ruído desenvolvidos em conformidade com o ~~Documento 29 da CEAC «Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports»~~, 3.^a edição *anexo II da Diretiva 2002/49/CE*. [Alt. 37]

Indicadores:

1. O impacto do ruído do tráfego aéreo é descrito, pelo menos, em termos dos indicadores de ruído L_{den} e L_{night} , que são definidos e calculados em conformidade com o anexo I da Directiva 2002/49/CE.
2. As autoridades competentes podem utilizar indicadores de ruído adicionais, que tenham uma base científica, para refletir o incómodo decorrente do ruído do tráfego aéreo.

Informação de gestão do ruído:

1. Situação actual

- 1.1. Descrição do aeroporto, incluindo informações sobre a sua dimensão, localização, imediações, volume e composição do tráfego aéreo.
- 1.2. Descrição dos objetivos de ~~sustentabilidade ambiental~~ **redução do ruído** fixados para o aeroporto e do contexto nacional. ~~Esta incluirá uma descrição dos objectivos fixados para as emissões sonoras das aeronaves nesse aeroporto.~~ **[Alt. 38]**
- 1.3. Dados pormenorizados das curvas de níveis de ruído para ~~os anos anteriores~~ e o ano em curso **e, no mínimo, para os dois anos anteriores** – incluindo uma estimativa do número de pessoas afetadas pelas emissões sonoras de aeronaves, **realizada em conformidade com o anexo III da Diretiva 2002/49/CE.** **[Alt. 39]**
- 1.4. Descrição das medidas existentes e previstas para gerir as emissões sonoras de aeronaves, já aplicadas no âmbito da abordagem equilibrada, e o seu impacto e contribuição para a poluição sonora, as quais devem incluir:

1.4.1. Para a redução na fonte:

- Evolução da frota de aeronaves e melhorias tecnológicas;
- Planos específicos de modernização da frota;

1.4.2. Para o ordenamento e a gestão do território:

- Instrumentos de planeamento em vigor, como o planeamento geral ou a zonagem acústica;
- Medidas de atenuação em vigor, como as normas de construção, programas de isolamento contra o ruído ou medidas para reduzir as zonas de utilização sensível dos solos;
- Processo de consulta relativo às medidas de ordenamento do território;
- Acompanhamento da expansão;

1.4.3. Para as medidas operacionais de redução do ruído, na medida em que essas medidas não restrinjam a capacidade de um aeroporto:

- Utilização de pistas preferenciais;
- Utilização de rotas preferenciais por razões de ruído;
- Utilização de procedimentos de descolagem e aproximação tendo em vista a redução do ruído;
- Indicação da medida em que estas medidas são regulamentadas em função de indicadores ambientais, referidos no anexo I do Regulamento (UE) n.º 691/2010.

1.4.4. Para as restrições de operação:

- Utilização de restrições globais, como as regras de limitação dos movimentos ou as quotas de ruído;
- Instrumentos financeiros adotados, como as taxas aeroportuárias relacionadas com o ruído;
- Utilização de restrições aplicáveis a aeronaves específicas, como a retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes;
- Utilização de restrições parciais, estabelecendo uma distinção entre as medidas aplicadas de dia e durante a noite.

2. Previsões na falta de novas medidas

2.1. Descrição das ampliações de aeroportos (caso existam) já aprovadas e previstas, no que respeita, por exemplo, ao aumento da capacidade, à extensão das pistas e/ou dos terminais, ***ao possível estabelecimento de previsões de aproximação final e descolagem noturnas nos terminais***, à futura composição do tráfego-e, ao seu crescimento previsto, ***e um estudo detalhado do impacto do ruído que as referidas expansões de capacidade, pistas ou terminais teriam sobre o território, e a modificação de trajetórias de aproximação e descolagem.*** [Alt. 40]

- 2.2. No que respeita ao aumento da capacidade aeroportuária, apresentação das vantagens que oferece a capacidade adicional para a rede aérea em geral e para a região.
- 2.3. Descrição do impacto no ambiente sonoro na falta de novas medidas, bem como das medidas já programadas para melhorar o impacto do ruído durante o mesmo período.
- 2.4. Previsões em matéria de curvas de níveis de ruído – incluindo uma avaliação do número de pessoas que poderão ser afetadas pelas emissões sonoras de aeronaves – distinção entre zonas residenciais antigas, zonas residenciais recentes e *projetos de futuras zonas residenciais que já tenham obtido a aprovação das autoridades competentes*. [Alt. 41]
- 2.5. Avaliação das consequências e dos custos possíveis na falta de novas medidas para reduzir o impacto do aumento do ruído – caso este seja previsível.

3. Avaliação de medidas complementares
 - 3.1. Descrição geral das medidas complementares possíveis e indicação das principais razões para a sua selecção. ~~Descrição das medidas escolhidas para uma análise mais exaustiva e informações sobre os resultados da análise da relação custo-eficácia, em especial o custo da sua introdução; o número de pessoas que delas poderão beneficiar e em que prazo, bem como uma classificação das medidas em função da sua eficácia global. [Alt. 42]~~
 - 3.2. Resumo dos possíveis efeitos sobre o ambiente e sobre a concorrência das medidas previstas sobre outros aeroportos, operadores e partes interessadas.
 - 3.3. Razões para a selecção da opção escolhida.
 - 3.4. Resumo não técnico.

ANEXO II

Avaliação da relação custo-eficácia das restrições de operação relacionadas com o ruído

A relação custo-eficácia das restrições de operação relacionadas com o ruído previstas deve ser avaliada tendo devidamente em conta os seguintes elementos, na medida do possível, em termos quantificáveis:

- 1) O benefício esperado, *nomeadamente em termos de saúde*, das medidas previstas, no presente e no futuro;
- 2) *A saúde e a segurança das operações da aviação, incluindo o risco de terceiros da população local residente nas imediações do aeroporto;*
- 3) *A capacidade do aeroporto segurança das operações de aviação, incluindo o risco para terceiros;*
- 4) *Efeitos na rede aérea europeia diretos, indiretos e catalíticos sobre o emprego e efeitos económicos, incluindo os efeitos potenciais nas economias regionais;*

4-A) Efeitos nas condições de trabalho em aeroportos;

4-B) A capacidade do aeroporto;

4-C) Efeitos na rede aérea europeia;

4-D) A sustentabilidade ambiental, incluindo a interdependência entre o ruído e as emissões.

~~Além disso, as autoridades competentes podem ter devidamente em conta os seguintes factores:~~

~~1) A saúde e a segurança da população local residente nas imediações do aeroporto;~~

~~2) A sustentabilidade ambiental, incluindo a interdependência entre o ruído e as emissões;~~

~~3) Os efeitos directos, indirectos e catalíticos sobre o emprego. [Alt. 43]~~