



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 1.12.2011
COM(2011) 828 final

2011/0398 (COD)

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

Proposta de

REGULAMENTO 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 do Parlamento Europeu e do Conselho

{SEC(2011) 1455 final}

{SEC(2011) 1456 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1. O ruído das aeronaves nos aeroportos ou nas suas imediações constitui um incómodo para um número crescente de cidadãos europeus, sobretudo durante a noite, como mostra o Quadro 1 infra. É, por conseguinte, necessário adoptar uma estratégia activa de gestão do ruído para atenuar os efeitos indesejados. Essa estratégia em matéria de ruído terá, todavia, de equilibrar cuidadosamente os interesses dos cidadãos afectados com outros interesses e de tomar devidamente em conta as suas repercussões na capacidade da rede aérea em geral.

Quadro 1: Previsões da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) sobre o número de pessoas afectadas pelo ruído (em milhões) na Europa – na ausência de melhorias operacionais e tecnológicas substanciais¹

Nível de ruído/Ano	2006	2016	2026	2036
> 55 NDN	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 NDN	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 NDN	0,23	0,32	0,43	0,66

2. A introdução de restrições de operação pode ter um impacto substancial na actividade comercial e nas operações, uma vez que restringe o acesso aos aeroportos. Por conseguinte, o processo conducente a uma decisão relativa a restrições de operação relacionadas com o ruído deve ser coerente, baseado em dados concretos e sólido para poder ser aceite por todas as partes interessadas.
3. Esforçando-se por assegurar uma abordagem coerente à aplicação de medidas para atenuar o ruído nos aeroportos, a ICAO adoptou um conjunto de princípios e orientações que constituem a denominada «abordagem equilibrada» da gestão do ruído, a qual incentiva os Estados que são partes contratantes na ICAO a:
 - atenuarem o ruído do tráfego aéreo através da selecção da melhor combinação local possível de um conjunto de medidas que (1) reduzam o ruído na fonte (através da utilização de aeronaves mais silenciosas); (2) ordenarem melhor o território (planeamento e gestão das áreas em redor dos aeroportos); (3) introduzam procedimentos operacionais de atenuação do ruído (utilizando pistas, rotas ou procedimentos específicos); e (4) imponham restrições de operação relacionadas com o ruído (como a proibição dos voos nocturnos ou a retirada progressiva de serviço das aeronaves mais ruidosas);
 - escolherem o conjunto de medidas com melhor relação custo-eficácia;

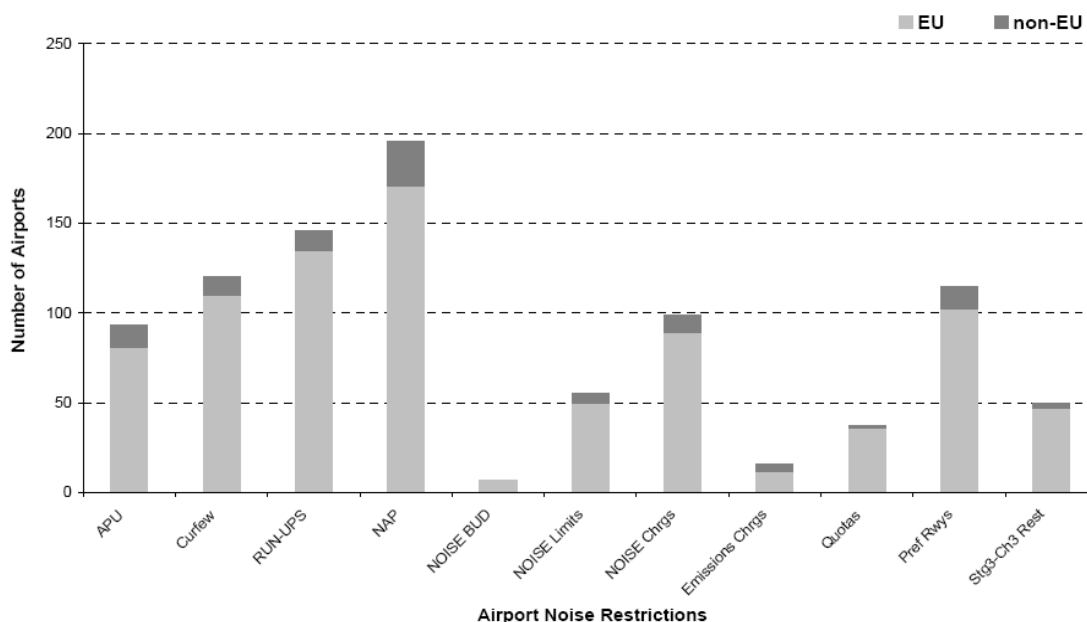
¹ Fonte: CAEP/8 – Information Paper 8 – expressas em Níveis Médios Anuais de Som durante o Dia/Noite (NDN) – cenário de base, sem melhorias tecnológicas ou operacionais substanciais – região Europa da ICAO.

- não introduzirem restrições de operação relacionadas com o ruído se a autoridade não estiver em condições de determinar, com base em estudos e consultas, se existe ou não um problema de ruído e de só o fazerem depois de determinarem que a restrição de operação é uma forma eficaz em termos de custos de resolver o problema.
4. O objectivo do presente regulamento é aplicar de forma coerente na UE as restrições de operação relacionadas com o ruído previstas na abordagem equilibrada, reduzindo, assim, grandemente o risco de litígios internacionais caso as transportadoras aéreas de países terceiros sejam afectadas pelas medidas de atenuação do ruído aplicadas nos aeroportos da União. Além disso, as autoridades competentes ficarão em melhores condições para retirar progressivamente de serviço as aeronaves mais ruidosas da frota. O regulamento proposto revogará a Directiva 2002/30/CE, que serviu para pôr termo a um litígio internacional e deu os primeiros passos na harmonização das políticas de gestão do ruído, nomeadamente a adopção de medidas em relação às aeronaves mais ruidosas dessa época. Contudo, é necessário adaptar o instrumento às actuais necessidades do sistema de aviação e do crescente problema de ruído.
 5. O presente regulamento irá conferir maior solidez ao processo de avaliação do ruído. Todas as etapas desse processo serão clarificadas, a fim de garantir uma aplicação mais coerente da abordagem equilibrada em toda a União. Esta proposta não fixa, todavia, objectivos qualitativos sonoros, os quais continuam a decorrer da regulamentação nacional e local existente. Em vez disso, procura instituir um sistema que facilite a realização desses objectivos qualitativos sonoros da forma mais eficaz em termos de custos.
 6. Ao nível da ICAO, a UE apoia activamente o desenvolvimento de novas normas em matéria de ruído para as aeronaves e investe em novas tecnologias através dos Programas-quadro e do projecto Clean Sky². Porém, o ordenamento do território, juntamente com os programas de isolamento contra o ruído e os programas de compensação a ele associados, continua a ser uma competência nacional ou local.
 7. São utilizados procedimentos operacionais de redução do ruído em todos os aeroportos, sob diversas formas: rotas preferenciais por razões de ruído (em que as aeronaves sobrevoam, por exemplo, as zonas com menor densidade populacional), gestão da propulsão (quanto maior é a propulsão, mais ruído é produzido, mas maior é a altura a que a aeronave pode subir) ou medidas específicas em terra (por exemplo, a utilização de pistas de aterragem ou de circulação específicas). A UE dá o seu contributo através da legislação relativa ao Céu Único Europeu, que visa estabelecer objectivos de desempenho para os prestadores de serviços de navegação aérea no domínio do ambiente, e através dos programas de investigação associados SESAR e Clean Sky.
 8. Tal como é mostrado na Figura 1, os procedimentos de atenuação do ruído são as medidas primordialmente aplicadas nos aeroportos europeus. No entanto, as

² A Empresa Comum Clean Sky será um dos maiores projectos de investigação europeus de sempre, com um orçamento estimado de 1 600 milhões de euros, financiado em partes iguais pela Comissão e pela indústria, no período de 2008 - 2013.

restrições de operação são muitas vezes utilizadas, a título complementar. Nos 224 aeroportos da UE avaliados³ para o presente relatório, foram introduzidas as seguintes restrições: 116 interdições⁴, 52 valores-limite de ruído, 51 restrições de aeronaves da norma acústica «Capítulo 3», 38 quotas de ruído e 7 balanços de ruído.

Figura 1: Síntese das actuais restrições relacionadas com o ruído aplicadas nos aeroportos europeus (UE e países terceiros)



Fonte: Base de dados da Boeing

Nota:

APU: utilização regulamentada de unidades de potência auxiliares (para pôr os motores em funcionamento);

NAP: plano de acção em matéria de ruído;

Stg3-Ch3: retirada gradual das aeronaves mais ruidosas que só respeitam a antiga norma acústica da ICAO, descrita no Capítulo 3 do anexo relevante da ICAO.

- **Disposições europeias relativas à gestão do ruído com base em restrições de operação**
9. A presente proposta pretende reforçar a lógica subjacente à abordagem equilibrada da ICAO através do estabelecimento de uma ligação mais forte entre os seus pilares e da clarificação das diversas fases do processo de tomada de decisões quando se contempla a utilização de restrições de operação.
 10. Uma aplicação coerente da abordagem deverá identificar as soluções mais eficazes em termos de custos, adaptadas à situação específica de cada aeroporto. O método de

³ A base de dados da Boeing «Airports with Noise Restrictions» [aeroportos com restrições do ruído] está publicamente disponível em: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Apesar de só haver, actualmente, 69 aeroportos abrangidos pela directiva, futuramente serão incluídos mais aeroportos no seu âmbito devido ao aumento do tráfego previsto. Em consequência, é apresentada uma panorâmica dos 224 aeroportos na sua totalidade.

⁴ As interdições limitam as operações durante um certo período (restrições do tráfego relacionadas com o ruído).

avaliação também deverá ter devidamente em conta os efeitos das medidas de atenuação do ruído a nível de toda a rede.

11. As regras em vigor abrangem cerca de 70 aeroportos europeus com um tráfego superior a 50 000 movimentos de aviões civis subsónicos de propulsão por reacção, por ano civil.

- **Coerência com a política de aviação civil e outros objectivos da União**

12. A presente iniciativa é coerente com outras áreas da política europeia da aviação e com as políticas ambientais em geral.

13. O sector da aviação europeu deve crescer de uma forma sustentável, graças a um equilíbrio adequado entre os aspectos económicos, sociais e ambientais. As medidas de atenuação do ruído podem afectar substancialmente a capacidade da rede da aviação em terra e no ar. As propostas assegurarão uma maior coerência entre as medidas relativas ao ruído, a capacidade aeroportuária e as exigências de eficiência dos voos nos termos do Céu Único Europeu, e a aplicação da regulamentação relativa ao desempenho na gestão do tráfego aéreo. As propostas seguem a lógica da perspectiva porta-a-porta.

14. A proposta contribuirá para a realização dos «Planos de Acção Nacionais» relativos ao ruído do tráfego aéreo, que os Estados-Membros são obrigados a adoptar por força da Directiva 2002/49/CE.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos consultados

15. As partes interessadas mais afectadas pelo ruído do tráfego aéreo são os cidadãos que vivem nas imediações dos aeroportos e representados em grupos da comunidade local, os aeroportos, os operadores de aeronaves (com o transporte aéreo de mercadorias como nicho específico), os fabricantes de aeronaves, as autoridades locais (incluindo as autoridades responsáveis pelo planeamento que também representam os interesses económicos em geral) e os comités independentes de luta contra o ruído. Estas partes interessadas foram objecto de consultas intensas:

- em 2007, o consultor externo recolheu as respostas aos questionários e realizou entrevistas a uma série de interessados sobre a aplicação da Directiva 2002/30/CE;
- em 2008, a Comissão organizou uma consulta pública sobre as formas de alterar a Directiva;
- em 2010, todas as partes interessadas que tinham contribuído anteriormente para o processo de consulta foram contactadas e o leque das partes interessadas foi alargado.

Síntese das respostas

16. Os Estados-Membros salientaram a necessidade de preservar a flexibilidade na avaliação dos problemas relacionados com o ruído, bem como de prever disposições transitórias, de evitar a duplicação de esforços (por exemplo, reutilizando as avaliações ambientais) e de ajustar a relação entre as duas Directivas 2002/30/CE e 2002/49/CE, de modo a que as mesmas avaliações possam satisfazer ambas as directivas, e de tomar em consideração o contexto internacional no que respeita à utilização de métodos e medidas.
17. Os representantes dos grupos de associações locais, nomeadamente a Aviation Environment Federation, que representa os grupos de acção em matéria de ruído e de ambiente do Reino Unido, da França e da Alemanha, realçaram a necessidade de adoptar uma regulamentação adequada (isto é, ir além das simples orientações) com base num limiar de protecção contra o ruído; o papel fundamental das restrições de operação para melhorar a situação em matéria de poluição sonora e dos incentivos para substituir as aeronaves mais ruidosas; e a necessidade de alargar a definição de aeronaves marginalmente conformes para produzir um verdadeiro impacto.
18. Os operadores⁵, nomeadamente a Associação das Companhias Aéreas Europeias, que representa as companhias aéreas históricas, e a European Express Association, sustentaram que os princípios da abordagem equilibrada da ICAO devem ser correctamente aplicados (a nível de cada aeroporto); que as restrições de operação devem ser utilizadas, como último recurso, para atenuar os problemas de ruído identificados; que o método utilizado deve permitir obter as medidas mais eficazes em termos de custos e que o ordenamento do território deve ser integrado nas decisões relativas às restrições de operação. Os operadores também solicitaram uma maior clarificação da Directiva e reiteraram a necessidade de ponderar a alteração da definição de aeronaves marginalmente conformes, com base na regulamentação internacional, para evitar distorções do mercado. Caso a adopção de medidas regulamentares fosse considerada necessária, os operadores preferiam um regulamento a uma directiva.
19. Os aeroportos⁶, representados pelo ACI, salientaram que se devem explorar todas as medidas da abordagem equilibrada e que se justifica um alargamento da definição de aeronaves marginalmente conformes.
20. A autoridade de controlo da poluição sonora aeroportuária francesa (ACNUSA)⁷ defendeu o alargamento da definição de aeronaves marginalmente conformes, a utilização de parâmetros que representem verdadeiramente o sentir da população afectada, uma melhor modelização dos ruídos dos aeroportos e uma utilização mais

⁵ Embora esta declaração seja da AEA, a sua posição deve representar todos os operadores, nomeadamente a ERA (regional), a IACA (recreio) e a ELFAA (low cost), uma vez que são afectados de formas bastante semelhantes. Só a IACA poderá contar com um número relativamente maior de voos nocturnos nas suas operações.

⁶ O Conselho Internacional dos Aeroportos (ACI) tem um grupo de trabalho específico sobre esta questão.

⁷ A ACNUSA - Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires - (juntamente com a sua organização irmã da Valónia) é uma instância única de carácter consultivo destinada a combater as perturbações causadas pelo ruído, independentemente das autoridades e dos aeroportos.

sistemática de procedimentos operacionais mais favoráveis em termos de ruído, como as «aproximações em descida contínua».

21. A indústria aeronáutica está particularmente envolvida na elaboração de novas normas em matéria de ruído, no âmbito dos grupos de trabalho técnicos da ICAO, e dá especial importância à necessidade de tomar em consideração a interdependência existente entre objectivos que podem ser contraditórios, como a redução do ruído e a redução das emissões de CO₂, bem como ao desenvolvimento de normas a longo prazo, em que o ritmo do seu estabelecimento deve acompanhar a viabilidade tecnológica e o valor da frota ao longo do ciclo de vida das aeronaves, salientando ainda que as normas devem ser neutras em termos de concorrência.
22. Por último, as autoridades locais da Airports Regions Conference, que são principalmente responsáveis pela afectação e utilização do solo, realçaram a sua abordagem do ponto de vista da capacidade ambiental de cada região, a qual inclui o ordenamento do território, a utilização de indicadores adequados, um processo de mediação e a necessidade de melhor integrar os requisitos da Directiva Ruído do Ambiente nas da Directiva Ruído nos Aeroportos (2002/30/CE).
23. Globalmente, as propostas estão, de um modo geral, próximas das opiniões expressas na ronda de consultas. As propostas formais sublinharão a interdependência das diversas medidas de atenuação do ruído, segundo as quais as restrições de operação relacionadas com o ruído não devem ser consideradas como uma primeira opção, mas sim, caso sejam consideradas necessárias, como uma forma importante de complementar um conjunto mais vasto de medidas eficazes em termos de custos. Também se confere maior rigor à definição de aeronaves marginalmente conformes, para que as autoridades competentes voltem a ter um instrumento eficiente de atenuação do ruído à sua disposição.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Domínios científicos/de especialização em questão

24. Foi realizado um estudo preliminar de referência tendo em vista a produção de uma análise quantitativa e qualitativa do impacto da presente revisão. Além disso, a Eurocontrol tem vindo a fornecer informações mais recentes e pormenorizadas sobre o número de voos efectuados por «aeronaves marginalmente conformes».

Metodologia adoptada

25. O consultor organizou uma consulta intensiva, sobretudo sob a forma de entrevistas a diversas partes interessadas, bem como de uma investigação documental. Além disso, a Eurocontrol forneceu informações actualizadas provenientes das bases de dados pertinentes.

Resumo dos pareceres recebidos e tidos em conta

26. As principais conclusões foram de que a Directiva, muito embora se lhe reconheça importância na resolução de um litígio internacional⁸ e na introdução da competência

⁸ Os Estados europeus foram ameaçados com uma queixa oficial no âmbito da ICAO.

da UE relativamente às restrições de operação, não foi igualmente eficaz na harmonização do processo de decisão, como se esperava. É necessário actualizar a Directiva para ter em conta a evolução da composição da frota, para reforçar a ligação entre os diversos elementos da abordagem equilibrada e para adoptar novos instrumentos jurídicos no domínio da gestão do ruído, como a Directiva Ruído do Ambiente (2002/49/CE), o desenvolvimento de novas normas acústicas ou o Regulamento relativo ao desempenho no céu único europeu.

Meios utilizados para colocar os pareceres dos peritos à disposição do público

27. O relatório do estudo foi integralmente publicado no sítio Web da DG MOVE.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

• **Síntese da acção proposta**

28. A proposta introduz um novo regulamento para substituir a Directiva 2002/30/CE. O presente regulamento clarifica e completa os requisitos dessa directiva.

1. Especificação dos objectivos para realçar a ligação a outros elementos da abordagem equilibrada e a outros instrumentos para gerir o ruído do tráfego aéreo.

2. Definição da repartição de responsabilidades.

3. Enumeração dos requisitos gerais de gestão do ruído.

4. Fornecimento de informações mais pormenorizadas sobre a avaliação do ruído.

5. Especificação das partes interessadas a consultar.

6. Harmonização dos dados e métodos.

7. Especificação dos requisitos de notificação e de introdução.

8. Possibilidade de adaptar a referência às normas acústicas aos novos progressos tecnológicos através da comitologia.

9. Prestação de apoio às autoridades competentes.

• **Base jurídica**

A proposta baseia-se no artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

• **Princípio da subsidiariedade**

29. O princípio da subsidiariedade é aplicável, uma vez que a proposta não é da competência exclusiva da União. Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros a título individual.

30. Uma acção europeia permitirá realizar melhor os objectivos da proposta pelos motivos a seguir indicados:

31. Uma abordagem harmonizada das restrições de operação relacionadas com o ruído no quadro do processo de gestão do ruído nas imediações dos aeroportos europeus contribui para melhorar o desempenho ambiental das operações de transporte aéreo e cria um ambiente operacional mais previsível para os operadores aéreos e os operadores dos aeroportos. Além disso, o método de avaliação harmonizado deverá reduzir o risco de distorção da concorrência entre os aeroportos ou entre as companhias aéreas e o risco de aplicação de práticas incorrectas, susceptíveis de afectar não só a capacidade do aeroporto em causa, mas também a eficiência da rede aérea em geral.

32. Essa abordagem oferece soluções mais eficazes em termos de custos para os problemas ambientais que se fazem sentir em redor dos aeroportos e evita a imposição de uma multiplicidade de exigências diferentes em matéria de ruído a operadores que, por definição, gerem uma rede internacional.

- **Princípio da proporcionalidade**

33. A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. Um regulamento, ao mesmo tempo que harmoniza estritamente o método a seguir, permite que os Estados-Membros tenham em conta as situações específicas dos diversos aeroportos, a fim de desenvolver soluções adequadas para os problemas de ruído em cada um deles. Além disso, não determina de antemão os objectivos ambientais desejados nem as medidas concretamente tomadas.

- **Escolha dos instrumentos**

34. Instrumento proposto: regulamento.

35. O recurso a outros meios não seria apropriado pelos motivos a seguir indicados.

- O regulamento tem como objecto um método de avaliação do ruído. Só um regulamento garante a plena harmonização deste método.
- O método de avaliação proposto é suficientemente flexível para poder ser aplicado à situação específica de cada aeroporto e não interfere no nível desejado de protecção que os Estados-Membros pretendem garantir aos seus cidadãos, nem na selecção concreta de medidas eficazes em termos de custos.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

36. A proposta não tem uma incidência adicional no orçamento da UE. Os custos associados ao direito de controlo não implicam custos adicionais relativamente aos actuais encargos financeiros da monitorização da aplicação da legislação em vigor, incluindo o reembolso pelas reuniões dos comités. As bases de dados com informações relativas à certificação em matéria de ruído já existem. A proposta introduz uma referência mais formal para garantir a qualidade dos dados e o acesso das partes interessadas. Por último, a presente proposta constitui uma parte integrante do trabalho relativo à gestão do ruído – com os orçamentos associados – que está a ser realizado noutros domínios, como o desenvolvimento de normas de contenção do ruído pela ICAO, o Céu Único ou o SESAR.

5. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

- **Espaço Económico Europeu**

37. O acto proposto é relevante para efeitos do EEE, pelo que o seu âmbito lhe deve ser alargado.

Proposta de

REGULAMENTO 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 do Parlamento Europeu e do Conselho

O Parlamento Europeu e o Conselho

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 Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário⁴,

Considerando o seguinte:

- (1) O desenvolvimento sustentável é um dos principais objectivos da política comum dos transportes. Isto requer uma abordagem integrada, cujo objectivo é garantir o funcionamento eficaz dos sistemas de transportes da União e a protecção do ambiente.
- (2) O desenvolvimento sustentável dos transportes aéreos requer a adopção de medidas destinadas a reduzir os danos causados pelas emissões sonoras de aeronaves em aeroportos com problemas de ruído específicos. Um grande número de cidadãos da UE está exposto a elevados níveis de ruído, que podem ter efeitos negativos na saúde.
- (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 comunitários⁵ 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,

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

⁴ JO C , , p. .

⁵ JO L85 de 28.3.2002, p. 40.

segunda edição (1988)⁶, 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.

- (4) A Resolução A33/7 da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) 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 ICAO deve continuar a ser a base da regulamentação do ruído no sector 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 afectadas pelas restrições de operação relacionadas com o ruído.
- (5) O Relatório da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre as restrições operacionais relacionadas com o ruído nos aeroportos da União Europeia⁷ destacou a necessidade de clarificar, no texto da Directiva, 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 adopção de medidas eficazes em termos de custos para atingir os objectivos 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. Uma vez que os objectivos não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem ser, por conseguinte, atingidos de modo mais eficaz pela União, graças à adopção de regras harmonizadas para a introdução de restrições de operação no quadro do processo de gestão do ruído, a UE pode adoptar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objectivos. Esse método harmonizado não impõe objectivos de qualidade do ambiente acústico, que continuam a decorrer da Directiva 2002/49/CE ou de outras regras europeias, nacionais ou locais, nem interfere na escolha das medidas em concreto.
- (7) Embora as avaliações do ruído devam ser regularmente efectuadas, só devem conduzir à adopção de medidas adicionais de redução do ruído se a combinação de medidas de atenuação do ruído em vigor não atingir os objectivos pretendidos.
- (8) Enquanto uma análise de custo-benefício indica os efeitos totais em termos de bem-estar económico, através da comparação de todos os custos e benefícios, uma

⁶ JO L 374 de 27.12.2006, p.1.

⁷ COM(2008)66.

avaliação da relação custo-eficácia está centrada na realização de determinado objectivo da forma mais eficaz em termos de custos, exigindo apenas a comparação destes últimos.

- (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.
- (10) As avaliações do ruído devem basear-se nas informações disponíveis e assegurar a fiabilidade dessas informações e a sua acessibilidade para as autoridades competentes e as partes interessadas. As autoridades competentes devem dotar-se dos instrumentos de monitorização e aplicação necessários.
- (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, «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 acção de que essa restrição faça parte, devem ser avaliadas em conformidade com os métodos prescritos no Documento 29 da CEAC e na abordagem equilibrada da ICAO. Deste modo, os Estados-Membros devem 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. Tais 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 os métodos utilizados na elaboração de mapas das curvas de níveis de ruído, deve ser delegado na Comissão o poder para adoptar actos nos termos

do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, relativamente à actualização regular das normas acústicas das aeronaves referidas no presente regulamento e da 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 actos delegados, uma transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

- (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.⁸
- (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.
- (16) Considerando a necessidade de aplicação coerente do método de avaliação do ruído no mercado da aviação da UE, o presente regulamento estabelece regras comuns no domínio das restrições de operação relacionadas com o ruído. Por conseguinte, a Directiva 2002/30/CE deve ser revogada.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto, objectivos 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, de forma a ajudar a melhorar o ambiente sonoro e a limitar ou reduzir o número de pessoas afectadas pelos efeitos nocivos das emissões sonoras das aeronaves, em conformidade com a abordagem equilibrada.
- 2. O presente regulamento tem como objectivos
 - (a) Favorecer a realização de objectivos específicos de redução do ruído ambiente, estabelecidos pela regulamentação da União, nacional e local, e avaliar a sua interdependência com outros objectivos ambientais, a nível de cada aeroporto;
 - (b) Permitir a selecção das medidas de atenuação do ruído mais eficazes em termos de custos, de acordo com a abordagem equilibrada, de modo a realizar o

⁸ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

desenvolvimento sustentável da capacidade da rede aeroportuária e de gestão do tráfego aéreo numa perspectiva porta-a-porta.

3. O presente regulamento é aplicável às aeronaves envolvidas na aviação civil.

Não é aplicável a aeronaves que prestem serviços militares, aduaneiros, policiais ou similares.

Artigo 2.º

Definições

Na acepção do presente regulamento entende-se por:

- (2) «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;
- (3) «Abordagem equilibrada»: o método 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, com vista a resolver o problema de ruído da forma mais eficaz em termos de custos em cada aeroporto.
- (4) «Aeronave»: uma aeronave de asa fixa com uma massa máxima à descolagem 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;
- (5) «Aeronaves marginalmente conformes»: aeronaves civis que respeitem os valores-limite de certificação estabelecidos no anexo 16, volume 1, parte II, capítulo 3, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) numa margem cumulativa inferior a 10EPNdB (ruído efectivamente percebido em decibéis - *Effective Perceived Noise in decibels*), em que 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 4 da Convenção de Chicago;
- (6) «Medidas relativas ao ruído»: qualquer medida que afecte o ambiente sonoro nas imediações de aeroportos e a que os princípios da abordagem equilibrada da ICAO sejam aplicáveis, incluindo outras operações não operacionais que possam afectar o número de pessoas expostas às emissões sonoras das aeronaves;
- (7) «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.

Artigo 3.º

Autoridades competentes

1. Os Estados-Membros designarão autoridades competentes responsáveis pela adopção de medidas relativas às restrições de operação, bem como uma instância de recurso independente.
2. As autoridades competentes e a instância de recurso serão independentes de qualquer organização que possa ser afectada pelas medidas relativas ao ruído.
3. Os Estados-Membros notificarão a Comissão dos nomes e endereços das autoridades competentes e da instância de recurso designadas a que o n.º 1 se refere.

Artigo 4.º

Regras gerais de gestão do ruído de aeronaves

1. Os Estados-Membros adoptarão uma abordagem equilibrada para a gestão das emissões sonoras das aeronaves. Para este efeito, devem:
 - (a) avaliar a poluição sonora em cada aeroporto;
 - (b) definir o objectivo de redução do ruído ambiente;
 - (c) identificar as medidas aplicáveis para reduzir o impacto do ruído;
 - (d) avaliar a relação custo-eficácia provável das medidas aplicáveis;
 - (e) escolher as medidas;
 - (f) consultar as partes interessadas de forma transparente sobre as acções previstas;
 - (g) decidir sobre as medidas e prever uma notificação suficiente;
 - (h) aplicar 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 eficaz em termos de custos:
 - (a) o efeito previsível de uma redução na fonte do ruído das aeronaves;
 - (b) medidas de ordenamento e gestão do território;
 - (c) procedimentos operacionais de redução do ruído;

- (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 considerada necessária.

3. No âmbito da abordagem equilibrada, os Estados-Membros podem distinguir as medidas de atenuação do ruído consoante o tipo de aeronave, a utilização da pista e/ou o horário em causa.
4. Sem prejuízo do disposto no 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 adoptadas nos termos do presente regulamento em relação a um determinado aeroporto não devem ser mais restritivas do que o necessário para atingir os objectivos de redução do ruído fixados para esse aeroporto. As restrições de operação não devem estabelecer discriminações com base na nacionalidade, na identidade ou na actividade dos operadores de aeronaves.
6. As medidas tomadas nos termos do presente regulamento devem contribuir para os «planos de acção nacionais» relativos ao ruído emitido pelo tráfego aéreo, mencionados no artigo 8.º da Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.⁹

Artigo 5.º

Regras relativas à avaliação do ruído

1. As autoridades competentes devem avaliar regularmente a poluição sonora existente nos aeroportos situados no seu território, 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.¹⁰
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.
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 devidamente em conta a contribuição de cada tipo de medida no âmbito da abordagem equilibrada, em conformidade com o anexo I.
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

⁹ JO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

¹⁰ JO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

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 o processo de consulta às partes interessadas 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 adopção das novas medidas para comunicar as suas observações. Nas partes interessadas devem incluir-se, 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;
 - (c) 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.¹¹
7. As autoridades competentes devem acompanhar e monitorizar a aplicação das medidas de atenuação do ruído e tomar medidas consoante o necessário. Elas devem assegurar o fornecimento regular de informações relevantes à população local residente nas imediações dos aeroportos.

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.

¹¹ JO L 185 de 15.7.2011, p. 1.

2. A pedido da Comissão, os operadores de aeronaves devem comunicar as seguintes informações sobre o ruído emitido pelas suas aeronaves que utilizam aeroportos da União:
- (f) O número de cauda da aeronave;
 - (g) o certificado ou certificados do nível de ruído da aeronave utilizada, juntamente com a massa máxima real à descolagem a ele associada;
 - (h) qualquer alteração da aeronave que influencie o seu nível de ruído;
 - (i) 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 certificado do nível de ruído utilizado e o número de cauda.

Os dados são fornecidos gratuitamente, em formato electrónico e, se for caso disso, utilizando o formato especificado.

3. 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.¹²
4. Os dados devem ser armazenados numa base de dados central e colocados à disposição das autoridades competentes, dos operadores de aeronaves, dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos operadores de aeroportos para fins operacionais.

Artigo 7.º

Regras relativas à introdução de restrições de operação

1. Seis 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 acepção do artigo 2.º, alínea m), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho¹³ 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 objectivo ambiental estabelecido para o aeroporto, as medidas analisadas para a realização desse objectivo e a avaliação da relação custo-eficácia provável das várias medidas analisadas, incluindo, se for caso disso, o seu impacto transfronteiriço.

¹² JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

¹³ JO L 14 22.01.1993.

3. Caso a restrição de operação diga respeito à retirada de aeronaves marginalmente conformes de um aeroporto, não serão permitidos novos serviços com tais aeronaves nesse aeroporto seis meses após a notificação. As autoridades competentes decidirão 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 não deve ser superior a 20% da frota do operador de 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.

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 estado 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.

Artigo 10.º

Direito de controlo

1. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, e sem prejuízo de um processo de recurso pendente, a Comissão pode proceder ao controlo da decisão relativa a uma restrição de operação, antes da sua aplicação. Caso a Comissão considere que a decisão não obedece aos requisitos estabelecidos no presente regulamento, ou que, de outra forma, infringe o direito da União, pode suspender a decisão.
2. As autoridades competentes devem fornecer à Comissão informações que demonstrem a conformidade com o disposto no 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.
4. Caso a Comissão não tenha adoptado uma decisão no prazo de seis meses a contar da recepção das informações a que se refere o n.º 2, a autoridade competente pode aplicar a decisão prevista sobre uma restrição de operação.

Artigo 11.º

Actos delegados

São conferidos poderes à Comissão para adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 12.º, a fim de introduzir:

- (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;
- (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. São conferidos à Comissão poderes para adoptar actos delegados nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes referida no artigo 11.º é concedida por um período indeterminado, a partir da data de entrada em vigor do presente Regulamento.
3. A delegação de poderes referida no artigo 11.º pode ser revogada pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de

poderes especificada nessa decisão. Entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior especificada na mesma, mas não afecta os actos delegados já em vigor.

4. Assim que adoptar um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um acto delegado adoptado nos termos do artigo 11.º só pode entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objecções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse acto ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse período, estes últimos tiverem informado a Comissão de que não formulam objecções. Esse período pode ser 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.¹⁴

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.

Artigo 14.º

Informação e revisão

Os Estados-Membros deverão fornecer, 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 apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a sua aplicação.

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

Artigo 15.º

Revogação

¹⁴ JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

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 Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

Avaliação da poluição sonora num aeroporto

Metodologia:

1. As autoridades competentes utilizarão 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.

Indicadores:

1. O impacto do ruído do tráfego aéreo será 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 reflectir 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 objectivos de sustentabilidade ambiental fixados para o aeroporto e do contexto nacional. Esta incluirá uma descrição dos objectivos fixados para as emissões sonoras das aeronaves nesse aeroporto.
- 1.3 Dados pormenorizados das curvas de níveis de ruído para os anos anteriores e o ano em curso – incluindo uma estimativa do número de pessoas afectadas pelas emissões sonoras de aeronaves.
- 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 incluirão:

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, mencionados no anexo I do Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão.
- 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 adoptados, 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 ausência 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, à futura composição do tráfego e ao seu crescimento previsto.
- 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 ausência 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 afectadas pelas emissões sonoras de aeronaves – distinção entre zonas residenciais antigas e recentes.
- 2.5 Avaliação das consequências e dos custos possíveis na ausência 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.
- 3.2 Resumo dos possíveis efeitos sobre o ambiente e 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 será avaliada tendo devidamente em conta os seguintes elementos, na medida do possível, em termos quantificáveis:

- 1) O benefício esperado das medidas previstas, no presente e no futuro;
- 2) A segurança das operações da aviação, incluindo o risco de terceiros;
- 3) A capacidade do aeroporto;
- 4) Os efeitos na rede aérea europeia.

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.