



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 1.12.2011
COM(2011) 828 final

2011/0398 (COD)

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

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

{SEC(2011) 1455 final}

{SEC(2011) 1456 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1. El ruido de los aviones en los aeropuertos o lo alrededores de los mismos constituye una molestia para un número creciente de ciudadanos europeos, sobre todo por la noche, según muestra el cuadro 1 siguiente. Por eso resulta necesaria una estrategia activa para la gestión del ruido a fin de paliar los efectos no deseados. No obstante, tal estrategia para el ruido debe contrapesar cuidadosamente los intereses de los ciudadanos afectados con los de otra naturaleza y tener debidamente en cuenta los efectos derivados sobre la capacidad de toda la red de aviación.

Cuadro 1: Previsiones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre el número de personas afectadas por el ruido (en millones) en Europa – sin mejoras operativas y tecnológicas notables¹

Nivel de ruido/Año	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2.63	3.47	4.48	5.79
> 60 DNL	0.799	1.14	1.53	2.12
> 65 DNL	0.23	0.32	0.43	0.66

2. La implantación de restricciones operativas puede tener efectos notables sobre el negocio y las operaciones, al limitar el acceso aeroportuario. Por tanto, el proceso que desemboque en una decisión sobre restricciones operativas relativas al ruido debe ser coherente, empírico y sólido a fin de que resulte aceptable para todas las partes interesadas.
3. En un intento por garantizar un enfoque coherente para la aplicación de medidas de reducción del ruido en aeropuertos, la OACI aprobó un conjunto de principios y directrices que formaban el denominado «enfoque equilibrado» para la gestión del ruido, que anima a los Estados contratantes de la OACI a:
 - reducir el ruido de la aviación mediante la selección de la combinación local óptima de una serie de medidas 1) que aminoren el ruido en origen (a partir del uso de aeronaves más silenciosas); 2) haciendo el mejor uso del terreno (planificación y gestión del terreno alrededor del aeropuerto); 3) introduciendo procedimientos de reducción de ruido operativo (mediante el uso de pistas, rutas o procedimientos específicos); y 4) imponiendo restricciones operativas relativas al ruido (como la prohibición nocturna o la supresión de aeronaves más ruidosas).
 - seleccionar la serie de medidas con mayor eficacia de costes.

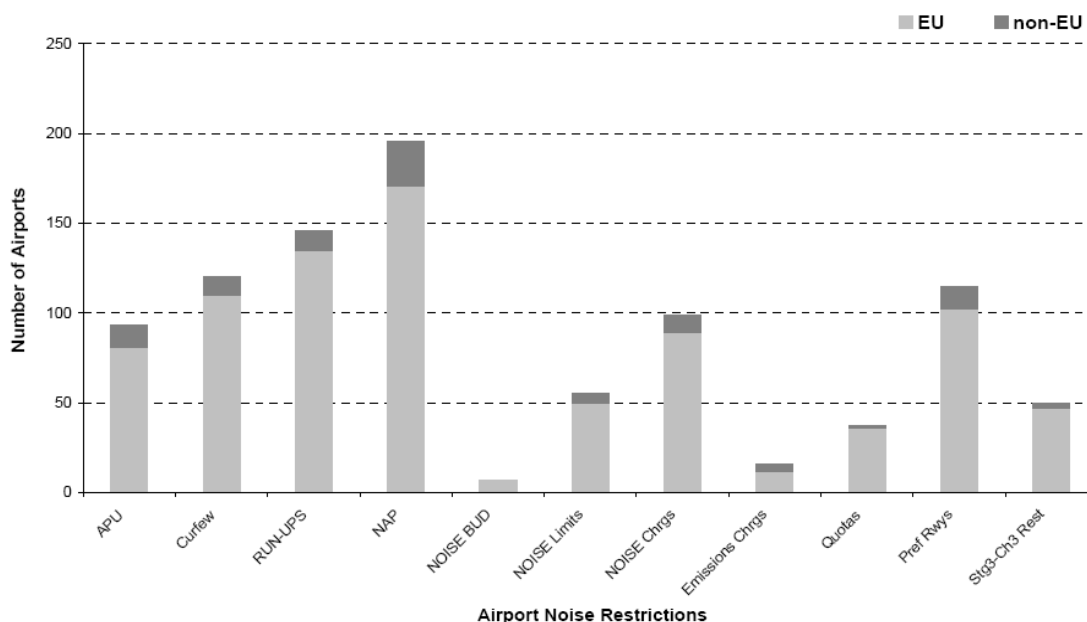
¹ Fuente: CAEP/8 – Informe 8 – expresado en niveles sonoros medios diurnos-nocturnos (DNL) – escenario de base, sin mejoras tecnológicas u operativas notables – OACI región europea

- - no introducir restricciones operativas relativas al ruido, a menos que las autoridades estén en condiciones, sobre la base de estudios y consultas, de determinar si existe un problema de ruido y hayan establecido que la restricción operativa constituye una forma con eficacia de costes para resolver el problema.
4. El presente Reglamento tiene como finalidad aplicar restricciones operativas relacionadas con el ruido del enfoque equilibrado en la UE de manera coherente, que deberían reducir significativamente el riesgo de litigios internacionales en el caso de que compañías aéreas de terceros países resulten afectadas por medidas de reducción del ruido en los aeropuertos en la Unión. Las autoridades competentes estarán además en mejores condiciones para retirar las aeronaves más ruidosas de la flota. El Reglamento propuesto derogará la Directiva 2002/30/CE que sirvió para poner fin a un litigio internacional y para dar los primeros pasos hacia la armonización de las políticas de gestión del ruido, incluida la supresión de las aeronaves más ruidosas de la época. No obstante, es preciso adaptar el instrumento a los requisitos actuales del sistema de aviación y al creciente problema del ruido.
 5. El presente Reglamento garantizará que el proceso de evaluación del ruido resulte más sólido. Todas las etapas en el proceso de evaluación quedarán clarificadas a fin de garantizar una aplicación más equilibrada en toda la Unión. Esta propuesta no estipula, sin embargo, los objetivos de calidad en materia de ruido, que continúan derivándose de las normas nacionales y locales existentes. Por el contrario, persigue un sistema que facilite la consecución de estos objetivos de calidad en materia de ruido de la forma más rentable.
 6. A nivel de la OACI, la UE respalda activamente el desarrollo de nuevas normas de ruido para las aeronaves e invierte en nuevas tecnologías a través de los Programas marco y el proyecto Clean Sky². Pero la planificación del uso del terreno, junto con los programas asociados de asilamiento y compensación, es una competencia nacional o local.
 7. Los procedimientos de reducción del ruido operativo se utilizan en todos los aeropuertos de diferentes maneras: rutas preferidas para minimizar el ruido (volando las aeronaves, por ejemplo, por encima de las zonas menos pobladas), gestión del empuje (cuanto mayor es el empuje, pero mayor es la inclinación con la que puede ascender el avión) o medidas específicas en tierra (por ejemplo, utilización de vehículos de remolque o pistas específicas). La UE contribuye por medio de su legislación del Cielo Único Europeo, que tiene como fin establecer objetivos de rendimiento para los proveedores de servicios de navegación aérea en el entorno medioambiental, y por medio de los programas de investigación asociados SESAR y Clean Sky.
 8. Según muestra la Figura 1, las medidas aplicadas primordialmente en los aeropuertos europeos son procedimientos de reducción del ruido. No obstante, a menudo se utilizan además restricciones operativas. En los 224 aeropuertos de la UE analizados

² La JTI Clean Sky será uno de los mayores proyectos de investigación europeos de toda la historia, con un presupuesto estimado de 1 600 millones de euros, compartido a partes iguales por la Comisión Europea y la industria, a lo largo del período 2008 - 2013.

para este informe se hallan implantadas las siguientes restricciones³: 116 prohibiciones⁴, 52 límites acústicos, 51 restricciones para aeronaves clasificadas conforme a la norma acústica del capítulo 3, 38 cuotas acústicas y 7 presupuestos acústicos.

Figura 1: Resumen de las actuales restricciones europeas (UE y no UE) en aeropuertos relacionadas con el ruido



Fuente: Base de datos Boeing

Nota:

APU: uso regulado de unidad de potencia auxiliar (para arrancar los motores);

NAP: plan de actuación acústico;

Stg3-Ch3: supresión de los aviones más ruidosos que solamente cumplen la antigua norma OACI sobre ruido, según la descripción en el capítulo 3 del pertinente anexo OACI.

- **Disposiciones europeas sobre restricciones operativas en materia de gestión del ruido**

9. Esta propuesta tiene como fin reforzar el planteamiento de base del enfoque equilibrado de la OACI, estableciendo una vinculación más sólida entre sus pilares y clarificando las distintas etapas del proceso de toma de decisiones a la hora de contemplar restricciones operativas.

10. La aplicación coherente del enfoque debería identificar las soluciones más rentables, ajustándolas a la situación específica del aeropuerto. El método de evaluación tendrá

³ La base de datos de Boeing '«Aeropuertos con restricciones acústicas» es de acceso público en: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Aunque en la actualidad la Directiva solamente cubre 69 aeropuertos, el número de los que caerán dentro de su ámbito será mayor debido al mayor tráfico previsto en el futuro. Por ello se ofrece una visión general de los 224 aeropuertos.

⁴ Las prohibiciones limitan las operaciones durante un período concreto de tiempo (restricciones al tráfico relacionadas con el ruido).

asimismo en cuenta los efectos a nivel de toda la red de las medidas de reducción del ruido.

11. Las normas actuales cubren unos 70 aeropuertos europeos con más de 50 000 movimientos de aviones a reacción subsónicos civiles al año.

- **Coherencia con la política de aviación civil y otros objetivos de la Unión**

12. Esta iniciativa es coherente con otras partes de la política europea de aviación y otras políticas medioambientales más amplias.

13. La industria europea de la aviación deberá crecer de forma sostenible, manteniendo el oportuno equilibrio entre los aspectos económicos, sociales y medioambientales. Las medidas de reducción del ruido pueden afectar notablemente la capacidad de la red de aviación en tierra y en el aire. Las propuestas garantizarán una mayor coherencia entre las actuaciones relacionadas con el ruido, la capacidad aeroportuaria y los requisitos en cuanto a eficacia de vuelo conforme al Cielo Único Europeo, y la implantación de la reglamentación del rendimiento sobre la gestión del tráfico aéreo. Las propuestas se atenderán al planteamiento del enfoque puerta a puerta.

14. La propuesta contribuirá a la presentación de los «planes de acción nacionales» sobre ruido del tráfico aéreo, que los Estados miembros están obligados a adoptar sobre la base de la Directiva 2002/49/CE.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

15. Las partes interesadas más afectadas por lo que respecta al ruido y la aviación son los ciudadanos que viven en los alrededores de los aeropuertos representados por grupos comunitarios locales, aeropuertos, operadores de aviación (con el transporte aéreo de mercancías como nicho específico), fabricantes aeronáuticos, autoridades locales (incluidas las autoridades de planificación, que representan asimismo intereses económicos más amplios) y los consejos independientes del ruido. Estas partes interesadas han sido consultadas en profundidad:

- en 2007, el organismo de consultoría externa recopiló las respuestas a los cuestionarios y realizó entrevistas a una serie de partes interesadas acerca de la puesta en práctica de la Directiva 2002/30/CE;
- en 2008, la Comisión organizó una consulta abierta sobre las vías para modificar la Directiva;
- en 2010, se estableció contacto con todas las partes interesadas que habían contribuido previamente al proceso de consulta y se amplió el abanico de partes interesadas.

Resumen de las respuestas

16. Los Estados miembros subrayaron la necesidad de conservar la flexibilidad a la hora de evaluar los problemas del ruido y la necesidad de habilitar disposiciones transitorias, a fin de evitar la duplicación de esfuerzos (por ejemplo, reutilización de evaluaciones medioambientales) y de optimizar la relación entre las dos Directivas 2002/30/CE y 2002/49/CE, de manera que las mismas evaluaciones pudieran servir a ambas, así como de tener en cuenta el contexto internacional por lo que respecta a la utilización de métodos y medidas.
17. Los representantes de los grupos comunitarios locales, a saber la Federación Medioambiental de la Aviación, que representa a grupos de actuación acústica y medioambiental del Reino Unido, Francia y Alemania, destacó la necesidad de regular adecuadamente (es decir, no sólo mediante el cumplimiento de directrices) sobre la base de un umbral de protección acústica; la función fundamental de las restricciones operativas para mejorar la situación de las molestias acústicas y los incentivos para reemplazar las aeronaves más ruidosas; y la ampliación de la definición de aeronaves marginalmente conformes, al objeto de que tenga un efecto real.
18. Los operadores⁵, a saber la Asociación de Compañías Aéreas Europeas, que representa a las aerolíneas clásicas, y la Asociación Europea de Paquetería Exprés, propusieron que se aplicaran correctamente los principios del enfoque equilibrado de la OACI (sobre la base de cada aeropuerto concreto); que las restricciones operativas se utilizaran para paliar problemas de ruido detectados y en calidad de último recurso; que el método arrojara las medidas más rentables; y que la planificación del uso del terreno quedara integrada en las decisiones sobre restricciones operativas. Los operadores solicitaron asimismo una mayor clarificación de la Directiva y reiteraron la necesidad de contemplar la modificación la definición de aviones marginalmente conformes sobre la base de la reglamentación internacional para evitar distorsiones del mercado. En el caso de que se considerara necesaria la actuación reguladora, los operadores preferían un reglamento a una directiva.
19. Los aeropuertos⁶, representados por ACI, subrayaron que debería explotarse toda la gama de medidas del enfoque equilibrado y que existe margen para ampliar la definición de aviones marginalmente conformes.
20. El consejo independiente francés sobre el ruido (ACNUSA)⁷ abogó a favor de una ampliación de la definición de aviones marginalmente conformes, la utilización de parámetros que registren auténticamente el sentir de la población afectada, una mejor modelización del ruido aeroportuario y una utilización más sistemática de procedimientos operativos para hacer frente al ruido, como los «enfoques de reducción continua».

⁵ Aun cuando se trate de la declaración de la AEA, su posición representa a todos los operadores, a saber ERA (regional), IACA (ocio) y ELFAA (bajo coste), ya que se ven afectadas de formas muy similares. Solamente OACI puede contar con un número relativamente mayor de vuelos nocturnos para sus operaciones.

⁶ El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) cuenta con un grupo de trabajo específico dedicado al tema.

⁷ ACNUSA (junto con su organización homóloga valona) representa un foro único para hacer frente, en calidad de asesor, a las molestias acústicas con total independencia de las autoridades y los aeropuertos.

21. La industria aeronáutica participa de manera especial en el desarrollo de nuevas normas sobre ruido dentro de los grupos de trabajo técnicos de la OACI, y está centrada en la necesidad de contemplar las interdependencias entre objetivos que puedan entrar en conflicto, como la reducción del ruido y del CO₂ y la visión a más largo plazo de la elaboración de normas, en el que el ritmo de la fijación de normas debe ir a la par con la viabilidad tecnológica, y el valor de la flota a lo largo de la vida útil de los aviones y debe ser neutro en cuanto a la competencia.
22. Por último, las autoridades locales de la Airports Regions Conference, que están principalmente encargadas de la utilización del terreno, subrayaron su planteamiento desde un punto de vista de capacidad medioambiental de una región, que incluye la planificación del uso del terreno, el uso de indicadores apropiados, un proceso de mediación, y una necesidad de integrar mejor los requisitos derivados de la Directiva sobre ruido medioambiental con la Directiva sobre el ruido en los aeropuertos (2002/30/CE).
23. En conjunto, las propuestas se asemejan en general a las opiniones expresadas en la ronda de consultas. Las propuestas formales harán hincapié en la interdependencia de las distintas medidas para paliar el ruido, según las cuales las restricciones operativas relativas al ruido no deberían contemplarse lo primero de todo, sino que, en caso necesario, deberían entenderse como un elemento importante y complementario de contribución dentro de una combinación más amplia de medidas rentables. La definición de aeronaves marginalmente conformes se ha hecho más estricta, al objeto de que las autoridades competentes vuelvan a disponer de un instrumento eficaz para reducir el ruido.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

24. Se ha realizado un estudio sobre los antecedentes generales a fin de proporcionar un análisis tanto cuantitativo como cualitativo del impacto de esta revisión. Además, Eurocontrol ha facilitado información más actualizada y detallada sobre el número de vuelos realizados por «aeronaves marginalmente conformes».

Metodología utilizada

25. La organización de consultoría organizó una consulta intensiva, principalmente en forma de entrevistas a distintas partes interesadas, así como investigación de despacho. Además, Eurocontrol aportó información actualizada procedente de los oportunos almacenes de datos.

Resumen del asesoramiento recibido y utilizado

26. Las principales conclusiones fueron que la Directiva, aun cuando se reconocía su valor al poner fin a un litigio internacional⁸ e introducir la competencia de la UE sobre las restricciones operativas, no resultó tan eficaz a la hora de armonizar el proceso de toma de decisiones como cabía esperar. Existía la necesidad de actualizar la Directiva a fin de tener en cuenta la composición cambiante de la flota, de

⁸ Se amenazó a los Estados europeos con iniciar un procedimiento de reclamación oficial en la OACI.

fortalecer el vínculo entre los diferentes elementos del enfoque equilibrado y de introducir nuevos instrumentos jurídicos sobre gestión del ruido, como la Directiva sobre ruido medioambiental (2002/49/CE), el desarrollo de nuevas normas de ruido o el reglamento de rendimiento de Cielo Único Europeo.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

27. El informe completo del estudio ha sido publicado en el sitio web de la DG MOVE.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

• **Resumen de la acción propuesta**

28. La propuesta introduce un nuevo Reglamento en sustitución de la Directiva 2002/30/CE. Este Reglamento clarifica y completa los requisitos de dicha Directiva.

1. Especificación de objetivos para intensificar el vínculo con otros elementos del enfoque equilibrado y demás instrumentos para gestionar el ruido del tráfico aéreo.

2. Definición de la atribución de responsabilidades.

3. Listado de requisitos generales para gestionar el ruido.

4. Presentación de detalles ulteriores sobre el proceso de evaluación del ruido.

5. Especificación de partes interesadas a consultar.

6. Armonización de datos y métodos.

7. Especificación de los requisitos de notificación e introducción.

8. Permitir a la comitología adaptar la referencia a las normas de ruido a los nuevos avances tecnológicos.

9. Prestación de apoyo a las autoridades competentes.

• **Base jurídica**

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

• **Principio de subsidiariedad**

29. La propuesta no forma parte de las competencias exclusivas de la Unión, por lo que se aplica el principio de subsidiariedad. Los Estados Miembros no pueden alcanzar por sí solos los objetivos de la propuesta.

30. La actuación europea cumplirá mejor los objetivos de la propuesta por los motivos que se exponen a continuación.

31. Un enfoque armonizado a las restricciones operativas relacionadas con el ruido, como parte del proceso de gestión del ruido en el entorno de los aeropuertos

Europeos, contribuye a mejorar el rendimiento medioambiental de las operaciones de transporte aéreo y crea un entorno operativo más predecible para los operadores de compañías aéreas y aeropuertos. Además, el método de evaluación armonizado deberá reducir el riesgo de alterar la competencia entre aeropuertos o entre compañías aéreas y de que se aplique una práctica deficiente, lo que pueda afectar no sólo a la capacidad del aeropuerto en cuestión, sino a la eficacia de la red de aviación global.

32. Tal planteamiento ofrece soluciones más rentables para los problemas medioambientales en los alrededores de los aeropuertos y evita un mosaico de requisitos diferentes relativos al ruido para los operadores que, por definición, operan una red internacional.

- **Principio de proporcionalidad**

33. La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. Si bien un Reglamento armoniza estrictamente el método a seguir, permite a los Estados miembros tener en cuenta situaciones específicas de cada aeropuerto con vistas a desarrollar soluciones adecuadas a los problemas de ruido a nivel de cada aeropuerto individual. Las propuestas no prejuzgan los objetivos medioambientales perseguidos o las medidas concretas adoptadas.

- **Instrumentos elegidos**

34. Instrumento propuesto: Reglamento.
35. No serían adecuados otros instrumentos por los motivos que se exponen a continuación.
- El objeto del Reglamento es un método de evaluación del ruido. Solamente un Reglamento garantiza la plena armonización de este método.
 - El método de evaluación propuesto es suficientemente flexible para contemplar cualquier situación de aeropuerto específica y no prejuzga el nivel deseado de protección que los Estados miembros desean garantizar para sus ciudadanos, o la selección concreta de medidas rentables.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

36. La propuesta no tiene ninguna incidencia adicional en el presupuesto europeo. Los costes asociados con el derecho de control no acarrear costes adicionales en comparación con la carga financiera para supervisar la implantación de la legislación existente, incluido el reembolso por las reuniones de comité. Las bases de datos sobre información de las normas de certificación ya existen. La propuesta introduce una referencia más formal para asegurar la calidad de los datos y el acceso garantizado de las partes interesadas. Por último, esta propuesta es parte integral del trabajo sobre gestión del ruido –con los presupuestos asociados– que ya se ha realizado en otros ámbitos, como el desarrollo de la restricción del ruido de la OACI, el Cielo Único o SESAR.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Espacio Económico Europeo**

37. El acto propuesto se refiere a un asunto pertinente para el EEE y, por lo tanto, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

El Parlamento Europeo y el Consejo

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario⁴,

Considerando lo siguiente:

- (1) Un objetivo clave de la política común de transportes es el desarrollo sostenible. Ello exige una estrategia integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte de la Unión y la protección del medio ambiente.
- (2) El desarrollo sostenible del transporte aéreo exige la introducción de medidas dirigidas a reducir la contaminación acústica producida por las aeronaves, en particular en los aeropuertos donde se producen problemas particulares de ruido. Un gran número de ciudadanos de la UE se hallan expuestos a elevados niveles de ruido que pueden provocar efectos perjudiciales para la salud.
- (3) A raíz de la supresión de las aeronaves más ruidosas de conformidad con la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios⁵ y la Directiva 2006/93/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a la regulación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a

¹ DO C ... de ..., p. .

² DO C ... de ..., p. .

³ DO C ... de ..., p. .

⁴ DO C ... de ..., p. .

⁵ DO L 85 de 28.3.2002, p.40.

la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edición (1988)⁶, se hace necesaria una actualización de nuevas medidas para permitir a las autoridades gestionar las aeronaves más ruidosas para mejorar el entorno acústico en los alrededores de los aeropuertos en la Unión dentro del marco internacional del enfoque equilibrado en relación con la gestión del ruido.

- (4) La resolución A33/7 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) introduce el concepto de «enfoque equilibrado» con relación a la gestión del ruido y establece un método coherente para hacer frente al ruido de las aeronaves. El «enfoque equilibrado» de la OACI debe seguir siendo la base de la reglamentación sobre ruido para la aviación, como industria global. El enfoque equilibrado reconoce, sin perjuicio alguno, el valor de las pertinentes obligaciones jurídicas, los acuerdos existentes, la legislación en vigor y las políticas establecidas. La incorporación de las normas internacionales del enfoque equilibrado al presente Reglamento debe reducir significativamente los riesgos de litigios internacionales en el caso de que los operadores de terceros países resulten afectados por restricciones operativas con relación al ruido.
- (5) El informe de la Comisión al Consejo y al parlamento Europeo sobre restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la UE⁷ apuntaba la necesidad de clarificar en el texto de la Directiva la asignación de responsabilidades y las obligaciones y derechos precisos de las partes interesadas durante el proceso de evaluación del ruido al objeto de garantizar que se adopten medidas rentables para alcanzar los objetivos de reducción de los niveles de ruido.
- (6) La introducción de restricciones operativas por los Estados miembros en los aeropuertos de la Unión en cada caso concreto, aunque suponga una limitación de la capacidad, puede contribuir a mejorar el entorno acústico en los alrededores de los aeropuertos. No obstante, existe la posibilidad de que se introduzcan distorsiones de la competencia o que se obstaculice la eficacia global de la red de aviación de la Unión debido al uso ineficaz de la capacidad existente. Puesto que los Estados Miembros no pueden alcanzar por sí solos los objetivos y que, sin embargo, la Unión sí puede hacerlo de manera más eficaz por medio de normas armonizadas sobre la introducción de restricciones operativas como parte del proceso de gestión del ruido, la Unión podría adoptar de acuerdo con los principios de subsidiariedad según lo estipulado en el artículo 5 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos. Dicho método armonizado no impone objetivos para la calidad del ruido, que continúan deduciéndose de la Directiva 2002/49/CE u otras normas europeas, nacionales o locales, y no prejuzga la selección concreta de medidas.
- (7) Si bien las evaluaciones del ruido deberían realizarse con carácter regular, tales evaluaciones solamente deberían traducirse en medidas de reducción adicionales en el caso de que la combinación actual de las medidas paliativas del ruido no alcanzara los objetivos de reducción del ruido.

⁶ DO L 374, 27.12.2006; p.1.

⁷ COM(2008) 66.

- (8) Aun cuando un análisis coste-beneficio proporciona una indicación de los efectos totales del bienestar económico al establecer una comparación entre todos los costes y beneficios, una evaluación de la eficacia de costes se centra en alcanzar un objetivo concreto de la manera más económica, lo que exige una comparación solamente de los costes.
- (9) La suspensión de las medidas paliativas del ruido es importante para evitar consecuencias no deseadas sobre la seguridad aérea, la capacidad de los aeropuertos y la competencia. Aun cuando un recurso contra restricciones operativas relacionadas con el ruido puede referirse a los objetivos de reducción del ruido, a los métodos de evaluación y a la selección de las medidas con eficacia de costes, el recurso no puede suspender su ejecución. Por tanto, la Comisión debe poder hacer uso del derecho de control mucho antes de la aplicación de las medidas y suspender aquellas que considere que tienen consecuencias indeseadas o irreversibles. Está generalmente aceptado que la suspensión debe ser durante un período limitado.
- (10) Las evaluaciones del ruido deben basarse en la información existente disponible y garantizar que dicha información sea fiable y accesible para las autoridades competentes y las partes interesadas. Las autoridades competentes deben habilitar las necesarias herramientas de control y ejecución.
- (11) Está generalmente aceptado que los Estados miembros han optado por las restricciones operativas relacionadas con el ruido de acuerdo con la legislación nacional sobre la base de métodos de determinación del ruido aceptados a nivel nacional, aun cuando puedan no ser todavía totalmente coherentes con el método descrito en el documento nº 29 de la Conferencia Europea de Aviación Civil sobre el «Informe sobre el método estándar de cálculo de niveles de ruido en el entorno de aeropuertos civiles» ni utilizar la información sobre comportamiento sonoro de las aeronaves reconocida a nivel internacional. Sin embargo, la eficacia y eficiencia de una restricción operativa, junto con la eficacia y eficiencia del pertinente plan de acción del que forma parte la restricción, deben evaluarse de acuerdo con métodos recomendados en el documento nº 29 de la CEAC y el enfoque equilibrado de la OACI. Consecuentemente, los Estados miembros deben adaptar sus evaluaciones de restricciones operativas en la legislación nacional para cumplir plenamente el documento nº 29 de la CEAC.
- (12) La centralización de la información sobre el ruido reduciría notablemente la carga administrativa, tanto para los operadores de aeronaves como de aeropuertos. Esta información se facilita y gestiona actualmente a nivel de cada aeropuerto y debe ponerse a disposición de los operadores de aeronaves y aeropuertos para que puedan efectuar su cometido. Es importante utilizar la base de datos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (la Agencia) referente a la certificación del comportamiento sonoro como herramienta de validación de los datos de cada vuelo de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol). Dichos datos ya están siendo solicitados de manera sistemática a efectos de gestión de flujo central, pero han de especificarse a los fines del presente Reglamento y para la reglamentación sobre rendimiento de la gestión del tráfico aéreo. El buen acceso a datos de modelación validados debe mejorar la calidad de la cartografía de los contornos acústicos de los distintos aeropuertos y la cartografía estratégica para respaldar decisiones políticas.

- (13) A fin de reflejar el continuo progreso tecnológico en las técnicas de motores y fuselajes, así como de los métodos para representar los contornos acústicos, la facultad para adoptar leyes de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión en cuanto a la actualización periódica de las normas sobre ruido para las aeronaves a que se hace referencia en este Reglamento y la referencia a los métodos de certificación asociados; la consecuente modificación de las definiciones de aeronaves marginalmente conformes y de aviones civiles, y la actualización de la referencia al método para calcular los contornos de ruido. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas pertinentes durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de los expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (14) Con objeto de garantizar unas condiciones uniformes para la ejecución del presente Reglamento, deben atribuirse competencias de ejecución a la Comisión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión⁸.
- (15) El procedimiento consultivo debe utilizarse para la adopción de decisiones ejecutivas sobre la conveniencia de que los Estados miembros que tengan previsto introducir restricciones operativas prosigan con su implantación en el caso de que la Comisión haya suspendido las restricciones operativas, dado que tales decisiones tienen un alcance limitado.
- (16) A la vista de la necesidad de una aplicación coherente del método de evaluación acústica dentro del mercado de la aviación de la UE, el presente Reglamento establece normas comunes en el ámbito de las restricciones operativas relacionadas con el ruido. Por consiguiente, debe derogarse la Directiva 2002/30/CE.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Materia, objetivos y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece normas sobre la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de manera coherente para cada aeropuerto concreto, al objeto de contribuir a mejorar el entorno acústico y de limitar o reducir el número de personas afectadas de manera significativa por los efectos nocivos del ruido de las aeronaves, de conformidad con el enfoque equilibrado.
2. Los objetivos del presente Reglamento son:

⁸ DO L 55 de 28.02.2011, p. 13.

- (a) facilitar la consecución de objetivos específicos de reducción del ruido medioambiental, según lo estipulado en la legislación de la Unión, nacional y local, y evaluar su interdependencia con otros objetivos medioambientales, a nivel de cada aeropuerto concreto;
- (b) permitir la selección de las medidas paliativas del ruido más rentables de acuerdo con el enfoque equilibrado, al objeto de alcanzar el desarrollo sostenible de la capacidad de la red de gestión de los aeropuertos y del tráfico aéreo desde una perspectiva puerta a puerta.

3. El presente Reglamento será aplicable a las aeronaves utilizadas en la aviación civil.

No será aplicable a aeronaves integradas en servicios militares, aduaneros, policiales o similares.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos el presente Reglamento, se entenderá por:

- (1) «Aeropuerto»: un aeropuerto que tenga más de 50 000 movimientos de aviones de reacción subsónicos civiles por año civil (siendo un movimiento un despegue o un aterrizaje), teniendo en cuenta el promedio de los tres años civiles anteriores a la evaluación del ruido;
- (2) «Enfoque equilibrado»: el método con arreglo al cual se examina de forma coherente la diversidad de medidas disponibles, atendiendo en particular a la de la reducción de la contaminación acústica causada por las aeronaves en el origen de la misma, a las de la ordenación y la gestión del suelo, a las de los procedimientos de explotación que permitan reducir los niveles de ruido y a las de las restricciones operativas, para hacer frente al problema del ruido de la manera más rentable en cada aeropuerto concreto.
- (3) «Aeronave»: una aeronave de alas fijas con una masa máxima de despegue de 34 000 kg o más, o con una capacidad interior máxima certificada para el tipo de avión de que se trate superior a diecinueve plazas de pasajeros, excluidas las plazas reservadas para la tripulación;
- (4) «Aeronave marginalmente conforme»: una aeronave civil que cumple los valores límite de certificación del volumen 1, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) por un margen acumulado no superior a 10EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios), donde el margen acumulado es la cifra expresada en EPNdB obtenida sumando los diferentes márgenes (es decir, las diferencias entre el nivel certificado de ruido y el nivel de ruido máximo permitido) en cada uno de los tres puntos de medición del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, parte II, capítulo 4, anexo 16 del Convenio de Chicago.
- (5) «Medida relacionada con el ruido»: cualquier medida que afecte al entorno acústico en los alrededores de los aeropuertos en los que sean aplicables los

principios del enfoque equilibrado de la OACI, incluidas otras medidas no operativas que puedan afectar al número de personas expuestas al ruido de los aviones;

- (6) «Restricciones operativas»: medidas relacionadas con el ruido que limitan el acceso o reducen la utilización de la capacidad óptima de un aeropuerto, incluidas las restricciones operativas destinadas a prohibir la explotación de aeronaves marginalmente conformes en aeropuertos específicos, así como las restricciones operativas parciales que restrinjan la explotación de aeronaves civiles durante un período determinado.

Artículo 3

Autoridades competentes

1. Los Estados miembros designarán las autoridades competentes responsables de la adopción de medidas relacionadas con las restricciones operativas, así como un órgano de apelación independiente.
2. Las autoridades competentes y el órgano de apelación deberán ser independientes de cualquier organización que pudiera estar afectada por actuaciones relacionadas con el ruido.
3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre y la dirección de las autoridades competentes y el órgano de apelación designados a que se refiere el apartado 1.

Artículo 4

Normas generales de gestión del ruido de las aeronaves

1. Los Estados miembros adoptarán un enfoque equilibrado con respecto a la gestión del ruido de las aeronaves. A tal fin:
 - (a) evaluarán la situación de ruido en un aeropuerto concreto;
 - (b) definirán el objetivo para la reducción del ruido medioambiental;
 - (c) identificarán las medidas disponibles para reducir el impacto acústico;
 - (d) evaluarán la rentabilidad probable de las medidas existentes;
 - (e) seleccionarán las medidas;
 - (f) consultarán a las partes interesadas de forma transparente acerca de las actuaciones previstas;
 - (g) decidirán sobre las medidas y las comunicarán con antelación suficiente;
 - (h) implantarán las medidas; y así como

- (i) preverán la resolución de litigios.
- 2. Los Estados miembros deberán contemplar, a la hora de emprender actuaciones relacionadas con el ruido, la siguiente combinación de medidas disponibles, con vistas a determinar la combinación más rentable de medidas:
 - (a) el efecto previsible de una reducción de ruido de las aeronaves en origen;
 - (b) planificación y gestión de la utilización del suelo;
 - (c) utilización de procedimientos operativos de atenuación del ruido;
 - (d) aunque no como primer recurso, restricciones operativas.

Las medidas disponibles pueden incluir la retirada de aeronaves marginalmente conformes, cuando se considere necesario.

- 3. En el marco del enfoque equilibrado, los Estados miembros podrán diferenciar las medidas de atenuación del ruido según el tipo de aeronave, el uso de la pista, y/o la franja horaria de que se trate.
- 4. Sin perjuicio del apartado 3, las restricciones operativas que adopten la forma de una retirada de aeronaves marginalmente conformes de las operaciones del aeropuerto no deberán afectar a las aeronaves subsónicas civiles que cumplan, por medio bien de una certificación original o de una recertificación, la norma acústica mencionada en el volumen 1, parte II, capítulo 4, anexo 16 del Convenio de Chicago.
- 5. Las medidas o la combinación de ellas adoptadas de conformidad con el presente Reglamento para un aeropuerto concreto no podrán ser más restrictivas de lo necesario para alcanzar los objetivos de reducción del ruido medioambiental en dicho aeropuerto. Las restricciones operativas no serán discriminatorias, sobre todo en razón de la nacionalidad, identidad o actividad de los operadores de aviación.
- 6. Las medidas adoptadas de acuerdo con el presente Reglamento deberán contribuir a los «planes de acción nacionales» relativos al ruido emitido por el tráfico aéreo, según lo dispuesto en el artículo 8 de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹.

Artículo 5

Normas de evaluación del ruido

- 1. Las autoridades competentes deberán evaluar la situación del ruido en los aeropuertos dentro de su territorio de manera periódica, de acuerdo con los requisitos de la Directiva 2002/49/CE y las normas nacionales o locales. Las autoridades competentes podrán solicitar el apoyo del órgano de evaluación del rendimiento a que hace referencia el artículo 3 del Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión¹⁰.

⁹ DO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

¹⁰ DO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

2. Las autoridades competentes utilizarán el método, los indicadores y la información descritos en el anexo I para la evaluación de la situación actual y futura en materia de ruido.
3. Cuando la evaluación de la situación del ruido ponga de manifiesto la necesidad de nuevas medidas para alcanzar o mantener los objetivos de reducción del nivel de ruido, las autoridades competentes tomarán debida cuenta de la contribución de cada tipo de medida dentro del enfoque equilibrado, de acuerdo con el anexo I.
4. Las autoridades competentes garantizarán que, al nivel apropiado, se establezca un foro para la cooperación técnica entre el operador del aeropuerto, el operador de las aeronaves y el proveedor del servicio de navegación aérea con respecto a las acciones de las que sean responsables dichos operadores, teniendo convenientemente en cuenta la interdependencia entre las medidas para paliar el ruido y para reducir las emisiones. Los miembros de este foro de cooperación técnica consultarán regularmente a los residentes locales o a sus representantes, y facilitarán información y asesoramiento técnico sobre las medidas de gestión del ruido a las autoridades competentes.
5. Las autoridades competentes evaluarán la rentabilidad de las nuevas medidas, según lo expuesto en el apartado 3 de acuerdo con el anexo II. Una modificación técnica menor de una medida existente sin implicaciones importantes para la capacidad o las operaciones no se considerará una nueva restricción operativa.
6. Las autoridades competentes organizarán el proceso de consulta con las partes interesadas de manera oportuna y concreta, garantizando el carácter abierto y transparente en lo referente a los datos y la metodología de cálculo. Las partes interesadas dispondrán al menos de tres meses antes de la adopción de las nuevas medidas para aportar comentarios. Las partes interesadas incluirán, como mínimo:
 - (a) los representantes de los residentes locales que vivan en los alrededores de los aeropuertos afectados por el ruido del tráfico aéreo;
 - (b) los operadores de los aeropuertos pertinentes;
 - (c) los representantes de los operadores de aviación que puedan verse afectados por las actuaciones relacionadas con el ruido;
 - (d) los proveedores de servicios de navegación aérea pertinentes;
 - (e) al Gestor del Red, según la definición del Reglamento nº 677/2011 de la Comisión¹¹.
7. Las autoridades competentes realizarán un seguimiento y controlarán la ejecución de las medidas de reducción del ruido y emprenderán acciones, según convenga. Garantizarán que se facilite la información relevante de manera regular a los residentes locales que vivan en los alrededores de los aeropuertos.

¹¹ DO L 185 de 15.7.2011, p. 1.

Artículo 6

Información sobre comportamiento sonoro

1. Las decisiones sobre las restricciones operativas relacionadas con el ruido deberán apoyarse en el comportamiento sonoro de las aeronaves que se haya determinado con arreglo al procedimiento de certificación aplicado de conformidad con las normas del Convenio de Chicago (volumen 1, anexo 16, quinta edición) (julio 2008).
2. A petición de la Comisión, los operadores de aviación comunicarán la siguiente información sobre ruido con respecto a sus aeronaves que utilicen aeropuertos de la Unión:
 - (a) el número de cola de la aeronave;
 - (b) el certificado o certificados de comportamiento sonoro de la aeronave utilizada, junto con el peso máximo real de despegue asociado;
 - (c) cualquier modificación de la aeronave que influya en su comportamiento sonoro;
 - (d) información sobre ruido y comportamiento de la aeronave a efectos de la elaboración de modelos de ruido.

Para cada vuelo que utilice un aeropuerto de la Unión, los operadores de aviación comunicarán el certificado de comportamiento sonoro utilizado y el número de cola.

Los datos se suministrarán gratuitamente en forma electrónica y utilizando el formato especificado, cuando proceda.

3. La Agencia verificará los datos de ruido y comportamiento de la aeronave a efectos de elaboración de modelos de acuerdo con el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo¹².
4. Los datos se almacenarán en una base de datos central y se facilitarán a las autoridades competentes, a los operadores de aviación, a los proveedores de servicios de navegación aérea y a los operadores de aeropuertos para fines operativos.

Artículo 7

Normas sobre la introducción de restricciones operativas

1. Antes de introducir una restricción operativas, las autoridades competentes establecerán un plazo de seis meses, que terminará al menos dos meses antes de la determinación de los parámetros de coordinación de las franjas horarias según la definición en el artículo 2, punto m) del Reglamento (CEE) nº 95/93¹³ para el aeropuerto en cuestión y el pertinente período de programación, a los Estados miembros, la Comisión y las correspondientes partes interesadas.

¹² DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

¹³ DO L 14 de 22.1.1993.

2. Tras la evaluación realizada de acuerdo con el artículo 5, la notificación de la decisión irá acompañada de un informe escrito explicando las razones para la introducción de la restricción operativa, el objetivo medioambiental fijado para el aeropuerto, las medidas contempladas para cumplir dicho objetivo, y la evaluación de la rentabilidad probable de las distintas medidas contempladas, incluido, cuando proceda, su impacto transfronterizo.
3. Cuando la restricción operativa afecte la retirada de aeronaves marginalmente conformes de un aeropuerto, no se permitirá ningún nuevo servicio con aeronaves marginalmente conformes en dicho aeropuerto durante los seis meses siguientes a la notificación. Las autoridades competentes decidirán sobre el ritmo anual de retirada de aeronaves marginalmente conformes de la flota de operadores afectados en el aeropuerto en cuestión, teniendo debidamente en cuenta la edad de las aeronaves y la composición de la flota total. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 4, este ritmo no deberá ser superior al 20 % de la flota del operador de aeronaves marginalmente conformes que prestan servicio en dicho aeropuerto.
4. Cualquier reclamación contra decisiones sobre restricciones operativas relacionadas con el ruido deberá ajustarse a la legislación nacional.

Artículo 8

Países en desarrollo

1. Las autoridades competentes pueden excluir de las restricciones operativas las aeronaves marginalmente conformes registradas en países en desarrollo, siempre que dichas aeronaves:
 - (a) dispongan de un certificado de ruido conforme a las normas especificadas en el capítulo 3, volumen 1 del anexo 16 del Convenio de Chicago.
 - (b) hayan estado en servicio en la Unión durante el quinquenio previo a la entrada en vigor del presente Reglamento, figuren en el registro del país en desarrollo y continúen estando explotadas por una persona jurídica o física en dicho país.
2. Cuando un Estado miembro conceda una exención conforme a lo estipulado en el apartado 1, deberá informar sin dilación a las autoridades competentes de los demás Estados miembros y a la Comisión acerca de las exenciones que haya concedido.

Artículo 9

Exenciones para vuelos concretos de carácter excepcional

Con carácter individual, las autoridades competentes pueden autorizar operaciones concretas de aeronaves marginalmente conformes que no se pudieran realizar sobre la base de las disposiciones del presente Reglamento, en aeropuertos situados en su territorio.

La exención estará limitada a:

- (a) aeronaves cuya utilización en un caso concreto sea de carácter tan excepcional que no resulte razonable denegar una exención temporal;
- (b) aeronaves en vuelos no comerciales para trabajos de reforma, reparación o mantenimiento.

Artículo 10

Derecho de control

1. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, y sin perjuicio de cualquier procedimiento de reclamación pendiente, la Comisión podrá controlar la decisión acerca de una restricción operativa, con anterioridad a su ejecución. Cuando la Comisión concluya que la decisión no respeta los requisitos recogidos en el presente Reglamento, o que infringe de alguna manera la legislación de la Unión, podrá suspender la decisión.
2. Las autoridades competentes facilitarán información a la Comisión demostrando el cumplimiento de este Reglamento.
3. La Comisión decidirá, de acuerdo con el procedimiento de asesoramiento fijado en el apartado 2 del artículo 13, y habida cuenta en particular de los criterios enumerados en el anexo II, si la autoridad competente en cuestión puede proseguir la introducción de la restricción operativa. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros afectados.
4. Cuando la Comisión no haya adoptado una decisión en el plazo de seis meses después de haber recibido la información a que hace referencia el apartado 2, la autoridad competente podrá aplicar la decisión prevista sobre una restricción operativa.

Artículo 11

Actos delegados

La Comisión dispondrá del poder de adoptar, con arreglo al artículo 12, actos delegados sobre las cuestiones siguientes:

- (a) las modificaciones de las definiciones de aeronave en el artículo 2, punto 3), y de aeronave marginalmente conforme en el artículo 2, punto 4);
- (b) las modificaciones y actualizaciones de las normas de certificación del comportamiento sonoro expuestas en los artículos 4 y 8; y del procedimiento de certificación fijado en el artículo 6, apartado 1.
- (c) las modificaciones del método y del informe técnico descrito en el anexo I.

Artículo 12

Ejercicio de la delegación

1. Se conferirán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados sin perjuicio de las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 se confiere por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 podrá ser revocada por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La revocación pondrá fin a la delegación de poderes en ella especificada. La decisión surtirá efecto al día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Cuando la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará de inmediato y de manera simultánea al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Todo acto delegado adoptado en virtud del artículo 11 entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulen objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones o siempre que ambas instituciones informen a la Comisión, antes de que venza dicho plazo, de que no tienen la intención de formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 13

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 25 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴.

Dicho Comité es un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011.
3. Cuando sea necesario pedir un dictamen del Comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del Comité o lo pida una mayoría simple de sus miembros dentro del plazo de entrega del dictamen.

Artículo 14

Información y revisión

¹⁴ DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

Los Estados miembros remitirán a la Comisión información sobre la aplicación del presente Reglamento, previa solicitud.

En un plazo máximo de cinco años desde la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre su aplicación.

El informe irá acompañado en su caso de propuestas para la revisión del presente Reglamento.

Artículo 15

Derogación

Queda derogada la Directiva 2002/30/CE con efecto desde la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 16

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidentt

Por el Consejo
El Presidentt

ANEXO I

Evaluación del nivel de ruido en un aeropuerto

Metodología:

1. Las autoridades competentes utilizarán métodos de evaluación del ruido que hayan sido desarrollados conforme al documento nº 29 de la CEAC sobre el «Informe sobre el método estándar de cálculo de niveles de ruido en el entorno de aeropuertos civiles», tercera edición.

Indicadores:

1. El impacto del ruido derivado del tráfico aéreo se describirá, al menos, en términos de los indicadores de ruido Lden y Lnight, que se definen y calculan conforme al anexo I de la Directiva 2002/49/CE.
2. Las autoridades competentes podrán utilizar indicadores de ruido adicionales que posean una base científica para reflejar la molestia del ruido derivado del tráfico aéreo.

Información para gestión del ruido:

1. Inventario actual

- 1.1 Una descripción del aeropuerto, incluida información sobre su tamaño, situación, alrededores, volumen de tráfico aéreo y composición del mismo.

- 1.2 Una descripción de los objetivos de sostenibilidad medioambiental para el aeropuerto y el contexto nacional, indicando los objetivos del aeropuerto en relación con el ruido del tráfico aéreo.

- 1.3 Detalles sobre las curvas de ruido correspondientes al año en curso y a los años anteriores, incluida una evaluación del número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves.

- 1.4 Una descripción de las medidas existentes y previstas para gestionar el ruido de las aeronaves ya implantadas en el marco del enfoque equilibrado, y de su impacto y contribución respecto al nivel de ruido, que incluirá:

- 1.4.1. Para la reducción en origen:

- evolución de la flota de aeronaves y mejoras tecnológicas;
- planes específicos para la modernización de la flota.

- 1.4.2. Para la planificación y gestión del uso del suelo:

- instrumentos de planificación implantados, como planificación global o definición de zonas acústicas;

- medidas paliativas implantadas, como normas de construcción, programas de aislamiento acústico o medidas para reducir las zonas de uso sensible del suelo;
- proceso de consulta de las medidas de uso del suelo;
- seguimiento de las invasiones de suelo.

1.4.3. Para medidas de reducción del ruido, en la medida en que no restrinjan la capacidad de un aeropuerto:

- pistas preferentes;
- rutas preferentes de ruido;
- procedimientos de despegue y aproximación destinados a reducir el ruido;
- indicación del grado en que estas medidas están reguladas conforme a los indicadores medioambientales mencionados en el anexo I del Reglamento (UE) nº 691/2010 de la Comisión.

1.4.4. Para las restricciones operativas:

- restricciones globales, como normas de limitación de movimientos o cuotas de ruido;
- instrumentos financieros implantados, como tasas aeroportuarias relacionadas con el ruido;
- restricciones específicas de las aeronaves, como la retirada de aeronaves marginalmente conformes;
- restricciones parciales, estableciendo una distinción entre medidas durante el día y durante la noche.

2. Previsiones en ausencia de nuevas medidas

- 2.1 Descripciones de las ampliaciones del aeropuerto (si las hubiera) ya aprobadas y programadas, por ejemplo, aumento de capacidad, ampliación de las pistas y/o de las terminales, y composición prevista del tráfico futuro, así como crecimiento previsto.
- 2.2 En el caso de ampliación de la capacidad del aeropuerto, los beneficios de habilitar dicha capacidad adicional dentro del contexto de toda la red de aviación y de la región.
- 2.3 Descripción del efecto sobre el nivel general de ruido en caso de que no se adopten nuevas medidas, así como de aquellas medidas ya previstas para aminorar el impacto del ruido en ese mismo período.
- 2.4 Curvas de ruido previstas, incluida una evaluación del número de personas susceptibles de verse afectadas por el ruido de las aeronaves. Distinción entre zonas residenciales antiguas y de nueva construcción.

- 2.5 Evaluación de las consecuencias y costes posibles de la inacción para reducir el impacto de un aumento de la contaminación acústica en caso de que se prevea esta circunstancia.
- 3. Evaluación de medidas adicionales
 - 3.1 Exposición de las medidas adicionales disponibles y una indicación de las razones principales para su selección. Descripción de las medidas seleccionadas para el ulterior análisis e información sobre el resultado del análisis de rentabilidad, en especial el coste de implantación de dichas medidas; el número de personas que se espera se beneficien y calendario; y una clasificación de la eficacia global de las medidas concretas.
 - 3.2 Examen somero de los posibles efectos de las medidas propuestas, desde el punto de vista medioambiental y de la competencia, sobre otros aeropuertos, los operadores y otras partes interesadas.
 - 3.3 Razones de la elección de la opción preferida.
 - 3.4 Un resumen no técnico.

ANEXO II

Evaluación de la rentabilidad de las restricciones operativas relacionadas con el ruido

La rentabilidad de las restricciones operativas previstas relacionadas con el ruido se evaluará teniendo debidamente en cuenta los siguientes elementos, en la medida de lo posible, en términos cuantificables:

- 1) el beneficio acústico esperado de las medidas previstas, ahora y en el futuro;
- 2) seguridad de las operaciones de aviación, incluido el riesgo para terceras partes;
- 3) capacidad del aeropuerto;
- 4) efectos sobre la red de aviación europea.

Además, las autoridades competentes podrán tener en cuenta los siguientes factores:

- 1) salud y seguridad de la población residente en los alrededores del aeropuerto;
- 2) sostenibilidad medioambiental, incluidas las interdependencias entre ruido y emisiones;
- 3) efectos directos, indirectos e inducidos sobre el empleo.