

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** **DIRECTIVA 2002/30/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**
din 26 martie 2002
privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare
referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare
(Text cu relevanță pentru SEE)
(JO L 85, 28.3.2002, p. 40)

Astfel cum a fost modificată prin:

				Jurnalul Oficial		
				NR.	Pagina	Data
► M1	Regulamentul (CE) NR. 1137/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008	L 311	1	21.11.2008		

Astfel cum a fost modificată prin:

► A1	Actul privind condițiile de aderare a Republicii Cehe, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace și adaptările tratatelor care stau la baza Uniunii Europene	L 236	33	23.9.2003
-------------	---	-------	----	-----------

**DIRECTIVA 2002/30/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A
CONSILIULUI****din 26 martie 2002****privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la
introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe
aeroporturile comunitare****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special
articolul 80 alineatul (2),având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽³⁾,în conformitate cu procedura stabilită în articolul 251 din tratat ⁽⁴⁾,

întrucât:

- (1) Un obiectiv important al politicii comune în domeniul transporturilor este dezvoltarea durabilă. Aceasta presupune o abordare deschisă menită să garanteze atât funcționarea eficientă a sistemelor de transport din cadrul Comunității, cât și protecția mediului.
- (2) Dezvoltarea durabilă a transportului aerian presupune adoptarea unor măsuri menite să reducă zgomotul produs de aeronave pe aeroporturile care au probleme deosebite de zgomot.
- (3) În cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) a fost stabilit un nou standard, mai strict, de certificare în ceea ce privește zgomotul, definit în anexa 16 volumul I partea II capitolul 4 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională. Pe termen lung, acest standard contribuie la scăderea nivelului zgomotului în vecinătatea aeroporturilor.
- (4) Standardul din capitolul 4 a fost stabilit pentru certificarea aeronavelor, și nu ca bază pentru introducerea unor restricții de exploatare.
- (5) Scoaterea progresivă din exploatare a avioanelor care intră sub incidența capitolului 2 în temeiul Directivei nr. 92/14/CEE a Consiliului din 2 martie 1992 privind limitarea exploatarei avioanelor, stabilită în anexa 16 volumul I partea II capitolul 2 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, ediția a doua (1988) ⁽⁵⁾, se încheie la 1 aprilie 2002 și, presupunând dezvoltarea continuă a transportului aerian în Europa, este necesară adoptarea altor noi măsuri pentru prevenirea agravării poluării sonore după 2002.
- (6) Utilizarea avioanelor mai performante din punct de vedere al protecției mediului poate contribui la o exploatare mai eficientă a capacității aeroportuare disponibile și favoriza dezvoltarea infrastructurii aeroportuare în conformitate cu cerințele pieței.
- (7) Adoptarea unui cadru comun de norme și proceduri pentru introducerea restricțiilor de exploatare pe aeroporturile comunitare, ca parte a unei abordări echilibrate a gestionării zgomotului, va

⁽¹⁾ JO C 75 E, 26.3.2002, p. 318.

⁽²⁾ Aviz prezentat la 20 martie 2002 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽³⁾ Aviz prezentat la 14 martie 2002 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ Avizul Parlamentului European din 13 martie 2002 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din 26 martie 2002.

⁽⁵⁾ JO L 76, 23.3.1992, p. 21. Directivă modificată ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 991/2001 al Comisiei (JO L 138, 22.5.2001, p. 12).

▼B

contribui la asigurarea respectării exigențelor pieței interne prin introducerea unor restricții de exploatare similare pe aeroporturile cu probleme comparabile de zgomot. Acest ansamblu de reglementări cuprinde o evaluare a impactului zgomotului pe un aeroport și o examinare a măsurilor care pot fi luate pentru atenuarea acestui impact, precum și o selecție a măsurilor adecvate de reducere a zgomotului în scopul obținerii, cu costuri minime, a celui mai mare beneficiu pentru mediu.

- (8) Articolele 8 și 9 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari pe rutele aeriene intracomunitare ⁽¹⁾ prevăd, *inter alia*, publicarea și analiza noilor restricții de exploatare: trebuie stabilite legăturile dintre aceste dispoziții și cele ale prezentei directive.
- (9) Trebuie recunoscut interesul legitim al sectorului de transport aerian în ceea ce privește aplicarea soluțiilor economice pentru îndeplinirea obiectivelor privind gestionarea zgomotului.
- (10) Cea de-a treizeci și treia Adunare a OACI adoptă Rezoluția A33/7 care definește conceptul de „abordare echilibrată” a gestionării zgomotului prin care se stabilește o nouă politică de abordare privind tratarea zgomotului produs de avioane care include orientarea internațională privind introducerea restricțiilor de exploatare specifice fiecărui aeroport în parte. Conceptul de „abordare echilibrată” a gestionării zgomotului cuprinde patru elemente principale și impune o evaluare atentă a diferitelor soluții de reducere a zgomotului, inclusiv reducerea zgomotului produs de aeronave la sursă, măsuri de amenajare și de gestionare a teritoriului, proceduri operaționale de reducere a zgomotului și restricții de exploatare, fără a aduce atingere obligațiilor legale relevante, acordurilor existente, legislației în vigoare și politicilor stabilite.
- (11) Abordarea echilibrată este un pas important spre reducerea zgomotului. Dar dacă se realizează o reducere eficientă și durabilă a zgomotului, vor fi necesare și standarde tehnice mai riguroase, cum ar fi standarde acustice mai riguroase pentru aeronave combinate cu scoaterea din exploatare a aeronavelor care produc zgomot.
- (12) O directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind evaluarea și gestionarea zgomotului în mediu ⁽²⁾, care reprezintă o metodă orizontală de reglementare a tuturor modurilor de transport, a introdus o abordare comună pentru evaluarea și gestionarea zgomotului în mediu. Aceasta are ca obiect monitorizarea poluării fonice a mediului în marile aglomerări și în vecinătatea infrastructurilor de transport importante, inclusiv aeroporturi, informarea publicului privind zgomotul și efectele sale asupra mediului, precum și stabilirea de către autoritățile competente a unor planuri de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului în mediu, acolo unde este necesar, și păstrarea calității zgomotului în mediu acolo unde este oportun.
- (13) Directiva 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor unor proiecte publice și private asupra mediului ⁽³⁾ prevede deja o evaluare aprofundată a proiectelor aeroportuare, inclusiv măsuri de combatere a zgomotului. Se poate considera că aceasta întrunește, parțial, cerințele de evaluare din prezenta directivă în ceea ce privește proiectele de extindere a infrastructurii aeroportuare.
- (14) O astfel de evaluare poate demonstra că obiectivele pot fi atinse numai printr-o restricționare a noilor servicii și retragerea treptată

⁽¹⁾ JO L 240, 24.8.1992, p. 8.

⁽²⁾ Această directivă este în curs de elaborare și se aplică după adoptarea ei.

⁽³⁾ JO L 175, 5.7.1985, p. 40. Directivă modificată de Directiva 97/11/CE a Consiliului (JO L 73, 14.3.1997, p. 5).

▼B

din exploatare a aeronavelor care nu se conformează decât într-o mică măsură standardului de certificare din capitolul 3 privind zgomotul.

- (15) Problema deosebită a zgomotului pe aeroporturile situate în centrul unor mari aglomerări urbane („aeroporturi urbane”) trebuie recunoscută prin autorizarea adoptării unor norme mai stricte.
- (16) Este necesară finalizarea listei aeroporturilor urbane pe baza informațiilor obținute de la statele membre.
- (17) Trebuie facilitată extinderea infrastructurii aeroportuare, în vederea păstrării unei dezvoltări durabile a activităților de transport aerian.
- (18) Este necesar să se permită aplicarea în continuare a măsurilor existente de gestionare a zgomotului, specifice anumitor aeroporturi, precum și autorizarea modificării din punct de vedere tehnic a măsurilor de restricționare parțială a exploatarii.
- (19) Este necesar să se evite ca operatorii din țările în curs de dezvoltare să suporte sarcini economice inutile, de aceea se vor acorda unele derogări, acolo unde este cazul, care să cuprindă măsuri de salvagardare menite să prevină abuzurile.
- (20) Este necesară asigurarea transparenței și a consultării tuturor părților interesate de propunerile de măsuri privind zgomotul, inclusiv de introducerea unor noi restricții de exploatare.
- (21) Operatorii trebuie informați cu suficient de mult timp înainte de introducerea unor restricții de exploatare.
- (22) Trebuie adoptate dispoziții care să asigure dreptul de recurs împotriva introducerii restricțiilor de exploatare în fața unei instanțe de apel, care poate fi un tribunal.
- (23) Directiva se conformează principiilor subsidiarității și proporționalității, stabilite în articolul 5 din tratat. Introducerea restricțiilor de exploatare pe aeroporturile comunitare poate contribui la atingerea obiectivului de prevenire a înrăutățirii poluării sonore în vecinătatea acestora, însă există posibilitatea ca aceasta să denatureze concurența. De aceea, Comunitatea poate atinge mai bine acest obiectiv prin adoptarea unor norme armonizate privind introducerea restricțiilor de exploatare, ca parte a procesului de gestionare a zgomotului. Directiva se limitează la un minim obligatoriu pentru îndeplinirea acestui obiectiv și nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui scop.
- (24) Trebuie adoptate măsurile necesare pentru aplicarea prezentei directive, în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor executive conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (25) Măsurile prevăzute prin prezenta directivă înlocuiesc pe cele stabilite de Regulamentul (CE) nr. 925/1999 al Consiliului din 29 aprilie 1999 privind înmatricularea și funcționarea în cadrul Comunității a anumitor tipuri de avioane civile subsonice cu reacție modificate și certificate din nou ca întrunind standardele prevăzute în anexa 16 volumul I partea II capitolul 3 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, ediția a treia (iulie 1993) ⁽²⁾. Ca urmare, respectivul regulament trebuie abrogat,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 115, 4.5.1999, p. 1.

▼B*Articolul 1***Obiective**

Obiectivele prezentei directive sunt următoarele:

- (a) stabilirea în cadrul Comunității a unor norme care să faciliteze introducerea, într-o manieră consecventă, a restricțiilor de exploatare la nivelul aeroporturilor pentru limitarea sau reducerea numărului persoanelor afectate în mod semnificativ de efectele nocive ale zgomotului;
- (b) crearea unui cadru care să protejeze cerințele pieței interne;
- (c) promovarea dezvoltării capacității aeroportuare în armonie cu mediul;
- (d) facilitarea atingerii obiectivelor specifice de diminuare a zgomotului la nivelul fiecărui aeroport;
- (e) facilitarea alegerii unor măsuri, dintre cele disponibile, în scopul de a obține un beneficiu maxim pentru mediu, în cea mai eficientă manieră din punct de vedere economic.

*Articolul 2***Definiții**

În înțelesul prezentei directive:

- (a) „aeroport” înseamnă un aeroport civil din cadrul Comunității care are mai mult de 50 000 de mișcări cu aeronave civile subsonice cu reacție pe an calendaristic (o mișcare fiind o decolare sau o aterizare), luând în considerare media ultimilor trei ani calendaristici înainte de aplicarea dispozițiilor prezentei directive la aeroporturile vizate;
- (b) „aeroport urban” înseamnă un aeroport situat în mijlocul unei mari aglomerații urbane, ale cărui piste nu au căi de rulare la decolare mai lungi de 2 000 m și care asigură numai legături directe între sau în interiorul statelor europene, unde se înregistrează un număr semnificativ de persoane afectate în mod obiectiv de zgomotul aeronavelor și unde orice creștere a numărului de mișcări ale aeronavelor generează un impact negativ semnificativ, având în vedere gradul de poluare fonică extrem de ridicat. Aceste aeroporturi sunt cuprinse în anexa I. ► **M1** ◀
- (c) „avioane civile subsonice cu reacție” înseamnă avioane cu o masă maximă certificată la decolare de 34 000 kg sau peste, sau care au o capacitate interioară maximă certificată de transport pasageri pentru tipul de avion vizat de peste 19 locuri, exclusiv locurile pentru membrii echipajului;
- (d) „aeronave cu o marjă mică de conformitate” înseamnă avioanele civile subsonice cu reacție care satisfac limitele de certificare stabilite în anexa 16 volumul I partea II capitolul 3 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, cu o marjă cumulată nu mai mare de 5 EPNdB (zgomot efectiv perceput în decibeli), unde marja cumulată exprimată în EPNdB este obținută prin adunarea marjelor individuale (de exemplu, diferența dintre nivelul de zgomot certificat și nivelul de zgomot maxim permis) în fiecare dintre cele trei puncte de referință pentru măsurarea zgomotului, așa cum sunt definite în anexa 16 volumul I partea II capitolul 3 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională.
- (e) „restricții de exploatare” înseamnă acțiunea având legătură cu zgomotul prin care se limitează sau se reduce accesul avioanelor civile subsonice cu reacție pe un aeroport. Aceasta include restricții de operare care vizează retragerea din exploatare a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate pe anumite aeroporturi, precum și

▼B

restricții parțiale de exploatare care limitează exploatarea avioanelor civile subsonice cu reacție în funcție de perioada de timp;

- (f) „părțile interesate” înseamnă persoanele fizice sau juridice afectate sau susceptibile de a fi afectate sau care au un interes legitim în introducerea măsurilor de reducere a zgomotului, inclusiv a restricțiilor de exploatare;
- (g) „abordare echilibrată” înseamnă o abordare conform căreia statele membre analizează măsurile disponibile în vederea rezolvării problemei zgomotului pe un aeroport situat pe teritoriul lor, respectiv efectul previzibil al reducerii zgomotului aeronavei la sursă, măsurile de amenajare și gestionare a terenului, procedurile operaționale de reducere a zgomotului, precum și restricțiile de exploatare.

▼MI

Comisia poate adapta anexa I. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3).

▼B*Articolul 3***Autorități competente**

Statele membre se asigură că există autorități competente care să răspundă de problemele care se află sub incidența prezentei directive.

*Articolul 4***Norme generale privind gestionarea zgomotului aeronavelor**

- (1) În tratarea problemelor legate de zgomot pe aeroporturile situate pe teritoriul lor, statele membre adoptă o abordare echilibrată. Acestea pot, de asemenea, lua în calcul, ca măsură de gestionare a zgomotului, și stimulente economice.
- (2) Atunci când se au în vedere restricții de exploatare, autoritățile competente iau în considerare și posibilele costuri și beneficii ale diferitelor măsuri aplicabile, precum și caracteristicile specifice fiecărui aeroport.
- (3) Măsurile sau combinația de măsuri care se adoptă în conformitate cu dispozițiile prezentei directive nu sunt mai restrictive decât este necesar pentru atingerea obiectivului privind mediul stabilit pentru un anumit aeroport. Aceste măsuri nu trebuie să introducă nici o discriminare în funcție de naționalitatea sau identitatea operatorului de transport aerian sau a constructorului aeronavei.
- (4) Restricțiile de exploatare bazate pe performanțe au la bază numai performanțele acustice ale aeronavei stabilite prin procedura de certificare efectuată în conformitate cu volumul I din anexa 16 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, ediția a treia (iulie 1993).

*Articolul 5***Norme de evaluare**

- (1) Atunci când se are în vedere o decizie de restricționare a exploatării, se iau în considerare informațiile menționate în anexa II, dacă este cazul și în măsura în care este posibil, cu privire la restricțiile de exploatare și caracteristicile aeroportului.
- (2) În situația în care proiectele aeroportuare sunt supuse unei evaluări a impactului asupra mediului în temeiul Directivei 85/337/CEE, evaluarea efectuată în conformitate cu directiva menționată se consideră ca întrunind cerințele de la alineatul (1), cu condiția ca

▼B

evaluarea să țină cont, pe cât posibil, de informațiile specificate în anexa II la prezenta directivă.

*Articolul 6***Norme privind introducerea restricțiilor de exploatare în vederea retragerii aeronavelor cu o marjă mică de conformitate**

(1) Dacă evaluarea tuturor măsurilor disponibile, inclusiv a restricțiilor parțiale de exploatare, efectuată în conformitate cu cerințele articolului 5, demonstrează că îndeplinirea obiectivelor prezentei directive impune introducerea restricțiilor care vizează retragerea din exploatare a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate, în locul procedurii stabilite la articolul 9 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 pentru aeroportul în cauză, se aplică următoarele norme:

- (a) timp de șase luni de la încheierea evaluării și adoptarea deciziei privind introducerea unei restricții de exploatare, pe aeroportul în cauză nu se admite modificarea volumului de operațiuni efectuate cu aeronave cu o marjă mică de conformitate, peste sau sub nivelul înregistrat în aceeași perioadă a anului anterior;
- (b) nu mai devreme de șase luni de la acea dată, fiecărui operator i se poate solicita să reducă numărul mișcărilor aeronavelor cu o marjă mică de conformitate care operează pe acel aeroport, cu o rată nu mai mare de 20 % din numărul total inițial al acestor mișcări.

(2) Sub rezerva normelor de evaluare prezentate la articolul 5, aeroporturile urbane menționate în anexa 1 pot introduce măsuri mai stricte în ceea ce privește definirea aeronavelor cu o marjă mică de conformitate, cu condiția ca aceste măsuri să nu afecteze avioanele civile subsonice cu reacție care, fie prin certificarea inițială, fie prin o nouă certificare, se conformează standardelor de zgomot din anexa 16 volumul I partea II capitolul 4 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională.

*Articolul 7***Restricții de operare existente**

Articolul 5 nu se aplică în cazul:

- (a) restricțiilor de operare deja stabilite la data intrării în vigoare a prezentei directive;
- (b) modificărilor tehnice minore la restricțiile parțiale de exploatare fără implicații semnificative asupra costurilor operatorilor aerieni care operează pe un aeroport comunitar dat și care au fost introduse după intrarea în vigoare a prezentei directive.

*Articolul 8***Scutiri acordate aeronavelor înmatriculate în țările în curs de dezvoltare**

Aeronavele cu o marjă mică de conformitate înmatriculate în țările aflate în curs de dezvoltare sunt scutite de la aplicarea dispozițiilor articolului 6 timp de 10 ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, cu condiția ca:

- (a) aceste aeronave pentru care a fost eliberat un certificat de zgomot conform standardelor specificate în anexa 16 volumul I partea II capitolul 3 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională să fi funcționat pe aeroportul comunitar în cauză între 1 ianuarie 1996 și 31 decembrie 2001 („perioada de referință”) și
- (b) aceste aeronave să figureze în perioada de referință în registrul din țara în curs de dezvoltare vizată și să continue să fie exploatare de către persoane fizice sau juridice din țara respectivă.

▼B*Articolul 9***Excepții acordate pentru operațiunile cu caracter excepțional ale aeronavelor**

În anumite cazuri, statele membre pot autoriza, pe aeroporturile situate pe teritoriul lor, operațiuni individuale ale unor aeronave cu o marjă mică de conformitate care nu ar putea avea loc în baza altor dispoziții ale prezentei directive.

Excepția se limitează la:

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

*Articolul 10***Consultări și transparență**

Statele membre se asigură că, pentru aplicarea articolelor 5 și 6, procedurile de consultare a părților interesate sunt stabilite în conformitate cu legislația internă aplicabilă în domeniu.

*Articolul 11***Notificarea prealabilă**

(1) Statele membre se asigură că, la introducerea oricărei noi restricții de exploatare, părților interesate le este transmisă o notificare publică, care include o explicație a motivelor care au condus la introducerea acestei măsuri, luând în considerare elementele adecvate ale unei abordări echilibrate:

- (a) cu șase luni înainte de intrarea în vigoare a măsurilor menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (a);
- (b) cu un an înainte de intrarea în vigoare a măsurilor menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (b) și alineatul (2);
- (c) în cazul măsurilor stabilite la articolul 6, cu două luni înainte de conferința pentru planificare întrunită în vederea planificării orare relevante.

(2) Statele membre informează imediat celelalte state membre și Comisia asupra oricărei noi restricții de exploatare, în sensul prezentei directive, pe care au hotărât să o aplice unui aeroport de pe teritoriul lor.

*Articolul 12***Cale de atac**

Statele membre asigură calea de atac împotriva măsurilor luate în temeiul articolului 6 și articolului 7 litera (b) în fața unei instanțe de atac, alta decât autoritatea care adoptă măsura contestată, în conformitate cu legislația și procedurile interne.

*Articolul 13***Comitetul**

- (1) Comisia este sprijinită de Comitetul instituit prin articolul 11 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92.
- (2) Comitetul poate fi consultat de Comisie în privința oricărei probleme privind aplicarea prezentei directive.

▼M1

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

▼B

(4) Comitetul ia notă de evaluările realizate de fiecare stat membru în conformitate cu articolul 5 și de măsurile luate sau care urmează a fi luate în baza acestor evaluări.

*Articolul 14***Informare și revizuire**

Statele membre pun la dispoziția Comisiei, la cerere, informații privind aplicarea prezentei directive.

Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentei directive în cel mult cinci ani de la intrarea în vigoare a acesteia.

Dacă este necesar, raportul este însoțit de propuneri de revizuire a directivei.

Acesta va conține o evaluare a eficienței prezentei directive și, mai ales, necesitatea revizuirii definiției aeronavelor cu o marjă mică de conformitate de la articolul 2 litera (d), în vederea introducerii unei cerințe mai stricte.

*Articolul 15***Abrogare**

Regulamentul (CE) nr. 925/1999 se abrogă de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

*Articolul 16***Punere în aplicare**

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până cel târziu la data de 28 septembrie 2003. Acestea informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

*Articolul 17***Intrare în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

*Articolul 18***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼ B

ANEXA I

Lista aeroporturilor urbane

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

▼ A1

Port lotniczy Łódź – Lublinek.



ANEXA II

Informații menționate la articolul 5 alineatul (1)

1. Situația actuală
 - 1.1. Descrierea aeroportului conținând informații privind capacitatea, localizarea, împrejurimile, volumul și compoziția traficului aerian și compoziția pistelor.
 - 1.2. Descrierea obiectivelor de mediu stabilite pentru aeroport și contextul național.
 - 1.3. Detalii privind curbele de zgomot pentru anul în curs și pentru anii anteriori – inclusiv evaluarea numărului de persoane afectate de zgomotul aeronavelor. Descrierea metodei de calcul utilizate pentru stabilirea curbelor.
 - 1.4. Descrierea măsurilor de reducere a zgomotului aeronavelor puse deja în aplicare: de exemplu, informații privind planificarea și gestionarea terenului, programe de izolare acustică; proceduri de exploatare de genul PANS-OPS; restricții de exploatare, cum ar fi limite de zgomot, limitarea/interzicerea zborurilor pe timp de noapte, taxe de zgomot; folosirea pistelor preferențiale, rute preferate din motive de zgomot/urmărirea traiectoriei de zbor și monitorizarea zgomotului.
2. Previțiuni în absența unor măsuri noi
 - 2.1. Descrierea amenajărilor aeroportuare (dacă este cazul) deja aprobate și prevăzute în program, de exemplu creșterea capacității, extinderea pistelor și/sau a terminalelor, precum și compoziția viitoare a traficului și creșterea estimată.
 - 2.2. În cazul extinderii capacității aeroportului, beneficiile aduse de aceasta.
 - 2.3. Descrierea impactului asupra nivelului zgomotului în situația în care nu se iau alte măsuri și a măsurilor deja programate pentru atenuarea acestui impact, în aceeași perioadă de timp.
 - 2.4. Previțiuni privind curbele de zgomot – inclusiv evaluarea numărului de persoane suspecte de a fi afectate de zgomotul aeronavelor – distincția între zonele rezidențiale mai vechi și cele nou-construite.
 - 2.5. Evaluarea consecințelor și a costurilor posibile în cazul în care nu se ia nici o măsură pentru atenuarea impactului produs de creșterea poluării sonore – dacă se așteaptă o astfel de situație.
3. Evaluarea măsurilor suplimentare
 - 3.1. Prezentarea măsurilor suplimentare posibile ca parte a diferitelor opțiuni menționate la articolul 4 alineatul (1) și, în special, indicarea motivelor principale care au condus la alegerea lor. Descrierea măsurilor alese pentru o analiză aprofundată și o informare mai detaliată asupra costurilor de introducere a acestor măsuri; numărul estimat al persoanelor ce urmează să beneficieze și timpul în care ar apărea aceste beneficii; precum și un clasament al măsurilor în funcție de eficiența lor globală.
 - 3.2. Evaluarea costurilor/eficienței sau a costurilor/beneficiilor introducerii măsurilor specifice, ținând cont de efectele socio-economice ale măsurilor asupra utilizatorilor aeroportului: operatori (pasageri și marfă); călători și colectivități locale.
 - 3.3. O prezentare a efectelor posibile din punct de vedere al mediului și concurenței, al măsurilor propuse asupra altor aeroporturi, al operatorilor și al părților interesate.
 - 3.4. Motivele care au dus la alegerea unei anumite soluții.
 - 3.5. Un rezumat care să nu fie tehnic.
4. Legătura cu Directiva Parlamentului European și a Consiliului privind evaluarea și gestionarea zgomotului în mediu
 - 4.1. Atunci când și unde există hărți ale zgomotului sau au fost alcătuite planuri de acțiune în conformitate cu respectiva directivă, aceste hărți și planuri vor fi utilizate pentru a furniza informațiile solicitate în prezenta anexă.

▼B

- 4.2. Evaluarea expunerii la zgomot (de ex. stabilirea curbelor de zgomot și numărul persoanelor afectate) se face utilizând cel puțin indicatorii de zgomot L_{den} și L_{night} obișnuiți, stabiliți în directiva menționată anterior, în cazul în care aceștia sunt disponibili.