



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 15.2.2008
COM(2008) 66 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL
EUROPEAN**

Restricții de exploatare în aeroporturile UE din motive de zgomot

(Raport privind punerea în aplicare a Directivei 2002/30/CE)

1. INTRODUCERE

Zgomotul produs de aeronave a devenit un subiect delicat pentru locuitorii zonelor din apropierea aeroporturilor, odată cu răspândirea utilizării avioanelor cu reacție în perioada anilor '60-'70. Această problemă a determinat atât guvernele, cât și industria să încerce ameliorarea constantă a nivelului de zgomot produs de fiecare aeronavă, în special prin stabilirea unui acord (OACI) la nivel internațional privind introducerea unor standarde din ce în ce mai stricte, proces care a condus la stabilirea standardelor cunoscute sub numele de Capitolul 2, 3 și 4 pentru aeronave. Drept rezultat, avioanele cu reacție pentru transportul de pasageri sunt, în prezent, cu mult mai silențioase decât predecesoarele lor.

Pe baza acordului adoptat în cadrul OACI pentru interzicerea avioanelor cu reacție mai vechi și mai zgomotoase care îndeplineau standardele Capitolului 2, interzicerea totală a aeronavelor care îndeplineau standardele Capitolului 2 a intrat în vigoare în UE începând cu anul 2002.

În iunie 2001, Consiliul OACI a adoptat un nou standard de certificare (anexa 16 volumul 1 Capitolul 4 la Convenția privind aviația civilă internațională), care prevede standardele de zgomot pe care trebuie să le îndeplinească noile aeronave care intră în funcțiune de la 1 ianuarie 2006, dar nu s-a stabilit niciun calendar pentru eliminarea treptată a aeronavelor de la Capitolul 3.

Ca urmare a lipsei unui astfel de calendar, se fac presiuni sporite în vederea aplicării unor restricții de limitare a nivelului de zgomot în aeroporturi. Deși standardele de zgomot aplicabile fiecărei aeronave au devenit mai stricte, creșterea nivelului de trafic și a regularității acestuia într-un număr din ce în ce mai mare de aeroporturi continuă să reprezinte un motiv de îngrijorare pentru locuitorii zonelor respective. În consecință, se solicită aplicarea unor restricții de exploatare suplimentare în anumite aeroporturi, pentru limitarea impactului sonor al aeronavelor în timpul celor mai problematice perioade (seara, noaptea și la sfârșit de săptămână) sau pentru limitarea utilizării aeronavelor mai vechi și mai zgomotoase care nu îndeplinesc decât parțial standardele Capitolului 3.

La 26 martie 2002, Comunitatea a adoptat Directiva 2002/30/CE privind stabilirea normelor și procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare¹. Directiva le permite statelor membre să introducă, în anumite aeroporturi, noi restricții de exploatare, în special în ceea ce privește aeronavele cu o marjă mică de conformitate cu standardele Capitolului 3, cu condiția ca respectivele aeronave să respecte principiul „abordării echilibrate” prevăzut în Rezoluțiile Adunării OACI A33-7 și A35-5. În același an, UE a adoptat Directiva 2002/49/CE², care impunea adoptarea unor hărți acustice și a unor planuri strategice de acțiune pentru principalele aeroporturi civile³ și pentru aglomerările cu o populație mai mare de 100 000 de locuitori, pentru a preveni, a evita și a reduce efectele nocive (inclusiv disconfortul) cauzate de zgomotul produs de traficul aerian.

¹ 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, JO L 85, 28.3.2002, p. 40.

² Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental, JO L 189, 18.7.2002, p. 12.

³ 76 de aeroporturi desemnate de statele membre intră în prezent în sfera de aplicare a Directivei 2002/49/CE.

În 2009, Comisia va prezenta Parlamentului European și Consiliului un raport separat privind punerea în aplicare a acestei directive. În 2006, UE a adoptat o nouă strategie privind dezvoltarea durabilă⁴, având ca obiectiv „*reducerea zgomotului produs de transporturi atât la sursă, cât și prin măsuri de atenuare, pentru a minimiza impactul nivelurilor globale de expunere asupra sănătății*”.

Articolul 14 din Directiva 2002/30/CE prevede obligația Comisiei de a raporta Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea respectivei directive în termen de cel mult cinci ani de la data intrării sale în vigoare. Conform aceluiași articol, raportul Comisiei este însoțit, dacă este necesar, de propuneri de revizuire a directivei. Scopul principal al raportului este de a indica în ce măsură a fost îndeplinit obiectivul directivei și ce contribuție a avut punerea sa în aplicare. Prin urmare, raportul cuprinde o evaluare a eficacității directivei, care urmărește în special să stabilească dacă este necesară o revizuire a definiției actuale a termenului „aeroneve cu o marjă mică de conformitate” prevăzute la articolul 2 litera (d) (și anume aeroneve care respectă limitele de certificare stabilite la Capitolul 3 cu o marjă cumulată nu mai mare de 5 EPNdB⁵, numite și aeroneve „minus 5”), pentru un nivel mai mare de rigurozitate.

Pentru a situa această dezbateră într-un context, prezentul raport evaluează schimbările observate din 2002 în ceea ce privește nivelul general de zgomot al Comunității și stabilește în ce măsură a contribuit cadrul de reglementare al directivei la respectivele schimbări. Această activitate cantitativă și calitativă a necesitat o inventariere detaliată a măsurilor deja luate sau prevăzute în aeroporturi în temeiul directivei.

2. ABORDAREA ECHILIBRATĂ

Directiva prevede că „în tratarea problemelor legate de zgomot pe aeroporturile situate pe teritoriul lor, statele membre adoptă o abordare echilibrată” [articolul 4 alineatul (1)]. „Abordare echilibrată”⁶ 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” [articolul 2 litera (g)].

Directiva urmărește, în parte, să precizeze circumstanțele în care statele membre pot aplica restricții privind aeronavele cu o marjă mică de conformitate, după cum prevăd recomandările OACI, contribuind, în același timp, la atingerea obiectivului general de prevenire a înrăutățirii nivelului global de zgomot și de limitare sau de reducere a numărului de persoane afectate în mod semnificativ de efectele nocive ale zgomotului produs de aeronave.

S-a acceptat la nivel internațional dreptul anumitor aeroporturi de a restricționa exploatarea aeronavelor cu o marjă mică de conformitate cu standardele Capitolului 3 în cadrul abordării echilibrate, ca răspuns la plângerile anumitor membri ai OACI cu privire la Regulamentul (CE) nr. 925/1999⁷ (așa-numitul regulament „hushkits”). Regulamentul respectiv interzicea

⁴ Consiliul Uniunii Europene, Doc. 10117/06, 9 iunie 2006.

⁵ Zgomotul efectiv perceput în decibeli.

⁶ A se vedea articolul 2 litera (g) din Directiva 2002/30/CE.

⁷ Regulamentul (CE) nr. 925/1999 al Consiliului din 29 aprilie 1999 privind înregistrarea și exploatarea în interiorul Comunității a anumitor tipuri de avioane civile subsonice cu reacție care au fost modificate

exploatarea în Comunitate a aeronavelor „recertificate”, definite ca aeronave care îndeplinesc standardele Capitolului 3 numai dacă erau echipate cu dispozitive de insonorizare (*hushkits*). Regulamentul a fost abrogat odată cu intrarea în vigoare a directivei, deoarece directiva le permitea statelor membre să interzică exploatarea, în anumite aeroporturi, a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate.

3. INTERPRETAREA DIRECTIVEI

Din răspunsurile primite de la 52 de aeroporturi⁸ reiese în mod clar că nu toate aeroporturile interpretează în același fel dispozițiile directivei.

Obligațiile aeroporturilor par să fie relativ clare: dacă autoritățile doresc să introducă noi restricții de exploatare în ceea ce privește aeronavele civile subsonice cu reacție după 28 martie 2002, directiva le obligă să adopte abordarea echilibrată și să limiteze restricțiile la strictul necesar. În afară de aceasta, statele membre care impun restricții trebuie să urmeze anumite proceduri privind notificarea, evaluarea și punerea în aplicare a respectivelor restricții. Impactul estimat al restricțiilor trebuie cuantificat pe parcursul acestui proces.

Cât despre ceea ce permite sau interzice directiva, se pare că există două aspecte asupra cărora planează îndoiala:

- (1) unele aeroporturi consideră că este greu de precizat care au fost rezultatele punerii în aplicare a directivei *per se*, deoarece ceea ce este permis de directivă era deja permis de legislația națională, iar multe dintre restricții fuseseră deja impuse de statele membre înainte de 2002;
- (2) alte aeroporturi consideră că directiva nu interzice în mod expres nicio formă concretă de restricție.

și recertificate pentru a respecta standardele prevăzute în volumul I, Partea a II-a, Capitolul 3 din Anexa 16 la Convenția privind Aviația Civilă Internațională, ediția a treia (iulie 1993), JO L 115, 4.5.1999, p. 1.

⁸ Interviuurile cu oficialii aeroporturilor au fost realizate de MPD Consultants pentru Comisia Europeană.

4. EFECTELE DIRECTIVEI

Majoritatea operatorilor aeroportuari au precizat că directiva nu a influențat în mod direct gestionarea zgomotului în vecinătatea aeroporturilor. Unele aeroporturi au menționat că ceea ce le permite directiva era deja posibil în temeiul legislației naționale, cum este cazul aeroporturilor germane și britanice. Un aeroport german a mai precizat că, deși directiva permite impunerea unor restricții asupra aeronavelor cu o marjă mică de conformitate cu Capitolul 3, unele acorduri bilaterale privind serviciile aeriene interzic introducerea unor astfel de măsuri.

Mai multe aeroporturi au declarat că directiva a complicat procesul de gestionare a zgomotului din vecinătatea aeroporturilor, din cauza cerințelor prevăzute în anexa II. Respectiva anexă impune o consultare și o evaluare privind costurile și beneficiile diferitelor metode de reducere a zgomotului în vecinătatea aeroporturilor.

Două aeroporturi și-au manifestat îngrijorarea în ceea ce privește posibilitatea companiilor aeriene de a le acționa în justiție după introducerea de măsuri, sub pretextul nerespectării în totalitate a cerințelor prevăzute în anexa II.

Unele aeroporturi au indicat faptul că, deși nu avea o influență directă asupra gestionării zgomotului, directiva a avut o contribuție indirectă din diverse motive:

- directiva a constituit o listă utilă de control pentru evidențierea tuturor măsurilor care puteau fi luate;
- axarea directivei pe acțiunea individuală a aeroporturilor a facilitat introducerea de restricții;
- directiva a contribuit la stabilirea unui climat de încredere între părțile interesate;
- directiva a stabilit condiții egale de concurență;
- de asemenea, directiva a contribuit la sensibilizarea aeroporturilor mici și mijlocii (care nu intră în sfera de aplicare a directivei) cu privire la posibilele acțiuni și la bunele practici.

Unul dintre obiectivele directivei a fost facilitarea gestionării nivelului de zgomot în vecinătatea aeroporturilor cu probleme deosebite de zgomot. Eventualele probleme de acest tip ale aeroporturilor ar fi putut depinde, în parte, de tipul de acțiuni deja autorizate în temeiul legislațiilor naționale. Țările în care legislația națională permitea deja aeroporturilor să gestioneze nivelul de zgomot vor fi utilizat directiva într-o măsură mai mică decât cele în care nu existau reglementări în acest sens. Cu toate acestea, este posibil ca directiva să fi contribuit la gestionarea zgomotului în aeroporturile în cazul cărora legislația națională nu era eficace.

5. RESTRICȚIILE INTRODUSE

Se descriu restricțiile asupra aeronavelor cu o marjă mică de conformitate cu Capitolul 3, pe baza unei marje cumulate (definită de directivă) de 5 dB(A), denumite în continuare aeronave „minus 5”, precum și restricțiile asupra aeronavelor cu o marjă cumulată mai mare sau egală

cu 8 dB(A), restricțiile pe timp de noapte și utilizarea bugetelor de zgomot, inclusiv efectele pe care le pot avea aceste tipuri diferite de restricții asupra traficului. Cu toate acestea, diversele măsuri introduse se pot suprapune într-o anumită măsură, ținând seama de faptul că nu întotdeauna este posibilă o distincție clară.

5.1. RESTRICTII INTRODUSE: „MINUS 5”

Numai două aeroporturi au introdus norme de interzicere a exploatării aeronavelor „minus 5”.

Numai patru aeroporturi au declarat că au introdus parțial restricții⁹ de exploatare a aeronavelor „minus 5” în temeiul directivei și au descris respectivele restricții, dintre care:

- trei aeroporturi care au introdus restricții pe timp de noapte pentru aeronavele „minus 5” și
- un aeroport care a interzis aeronavele „minus 5” pe noile rute (un fel de normă de neînscrisoare, care ar putea anunța o normă de neexploatare).

Cu toate acestea, dintre aeroporturile care nu au introdus astfel de interdicții sau restricții, mai mult de 10 fie urmau cu siguranță să le introducă sau decisese deja să le introducă ori analizau această posibilitate, fie au declarat că le-ar putea introduce în anumite circumstanțe. De asemenea, există alte două cazuri speciale (două aeroporturi urbane):

dintre aeroporturile care urmează cu siguranță să introducă astfel de măsuri, un aeroport prevede o interzicere totală a aeronavelor „minus 5” care urmează să înlocuiască „în curând” interdicția asupra aeronavelor fără dispozitive de insonorizare aplicată înainte de adoptarea directivei¹⁰, iar un aeroport (SEE) va aplica legislația națională anterioară directivei pentru a interzice exploatarea aeronavelor „minus 5” pe timp de noapte începând cu 2008;

- un aeroport luase în considerare introducerea unei interdicții asupra aeronavelor „minus 5”, dar a abandonat ideea după ce un operator important de aeronave cu o marjă mică de conformitate și-a rechipat aeronavele, interdicția devenind astfel redundantă;
- trei aeroporturi studiază posibilitatea de a introduce restricții asupra aeronavelor „minus 5” în contextul planurilor de acțiune pentru gestionarea zgomotului;
- două aeroporturi consideră că ar putea fi nevoite să restricționeze exploatarea aeronavelor „minus 5” dacă autoritățile locale le-ar impune restricții asupra activităților în schimbul proiectelor de dezvoltare a pistelor prevăzute;
- două aeroporturi au declarat că „ar putea” impune restricții „minus 5”, fără a preciza însă condițiile;

⁹ Articolul 6 alineatul (1) din directivă permite introducerea unor „restricții parțiale de exploatare” asupra unor tipuri nespecificate de aeronave, ca parte a unei ierarhii preferențiale de acțiuni în cadrul abordării echilibrate, înainte de retragerea „ca o ultimă soluție” a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate de la Capitolul 3.

¹⁰ Același aeroport a precizat, de asemenea, că o definiție mai strictă a marjei mici de conformitate (și anume minus 8) nu ar fi mai restrictivă, ținând seama de faptul că restricțiile pe timp de noapte în funcție de cotă în vigoare sunt deja mai stricte.

- două aeroporturi urbane acceptă aeronavele pe baza nivelului de zgomot măsurat pe plan local, astfel încât să respecte cerințele locale în materie de urbanism și amenajare a teritoriului care limitează exploatarea aeroporturilor din perspectiva unor niveluri absolute (și nu certificate) de zgomot; această situație exemplifică problema compatibilității directivei cu legislația anumitor state membre în domeniul urbanismului și amenajării teritoriului.

În cazul următoarelor aeroporturi, statele membre au notificat punerea în aplicare a dispozițiilor directivei:

La Paris, exploatarea aeronavelor „minus 5” pe timp de noapte este interzisă, urmând ca din 2008 să fie interzisă și în timpul zilei. Aceste interdicții se înscriu într-o politică de menținere a nivelului global de zgomot în limitele constatate în perioada 1999 – 2001.

În aeroporturile din Londra, Regatul Unit, s-a introdus un nou regim de zbor pentru perioada 2006-2012.

La Madrid-Barajas, după vara lui 2006 s-au introdus noi restricții, care includ retragerea treptată, în perioada 2007-2012, a aeronavelor „minus 5”, precum și restricții asupra zborurilor pe timp de noapte.

Celelalte aeroporturi nu au declarat introducerea (sau planificarea) niciunei restricții asupra aeronavelor „minus 5” cu o marjă mică de conformitate în contextul directivei.

Un aeroport a declarat că situația ar fi mult mai clară dacă modalitățile de definire a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate ar fi mai bine armonizate între aeroporturi.

5.2 RESTRICTII INTRODUSE: „MINUS 8” SI PESTE

Câteva aeroporturi au introdus sau analizează posibilitatea introducerii unor restricții peste limita de minus 5 dB(A). Numai unul singur a aplicat deja restricții asupra aeronavelor „minus 8” ca atare, iar alte trei prevăd retragerea acestora:

- un aeroport interzice din 2003 exploatarea pe timp de noapte a aeronavelor „minus 8”;
- un aeroport (urban) și-a declarat intenția de a deveni un aeroport „exclusiv Capitolul 4” până în 2010;
- un alt aeroport urban a declarat că o viitoare interdicție pe timp de noapte s-ar baza pe „Capitolul 4”;
- un aeroport și-a declarat intenția de a interzice aeronavele „minus 8” până în 2008 dacă retragerea acestora nu se realizează prin reechipare „naturală” sau prin acțiuni de cooperare voluntară înainte de această dată.

5.3. RESTRICTII INTRODUSE: ZBORURI PE TIMP DE NOAPTE

Restricțiile parțiale de exploatare legate de zgomot¹¹ nu urmăresc în mod necesar niveluri speciale de conformitate cu Capitolul 3. Cu toate acestea, astfel de măsuri generale sunt reglementate și de directivă, din punctul de vedere al faptului că, înainte de a fi introduse, este necesară realizarea unei evaluări oficiale.

Patru aeroporturi respondente (dintre care trei sunt aeroporturi urbane¹²) sunt închise pe timp de noapte. Se știe că unul dintre aeroporturile care nu au răspuns interzice zborurile între anumite ore. În afară de aceasta, unele aeroporturi sunt închise pe o anumită perioadă din noapte. Șapte aeroporturi au interzis exploatarea pe timp de noapte a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate cu Capitolul 3, unul dintre ele interzicând efectiv aeronavele „minus 8” de la Capitolul 3. În plus, mai multe aeroporturi germane autorizează numai aeronavele înscrise pe o listă¹³. Un număr destul de mare de aeroporturi au creat un sistem de cote de zgomot pe timp de noapte. Unele aeroporturi au preferat să limiteze numărul de mișcări pe timpul nopții. Aproximativ douăzeci de aeroporturi au declarat că nu impun nicio restricție specială pe timp de noapte, în afară de eventuala închidere a unei anumite piste.

5.4. BUGETELE DE ZGOMOT ALE AEROPORTURILOR

Pe lângă restricțiile asupra aeronavelor cu o marjă mică de conformitate și interdicțiile (parțiale) de zbor între anumite ore ale nopții, utilizarea bugetelor de zgomot poate fi considerată, de asemenea, o restricție.

Spre deosebire de restricțiile pe timp de noapte și de restricțiile asupra aeronavelor cu o marjă mică de conformitate, bugetele de zgomot nu restricționează în mod direct exploatarea unei anumite aeronave, ci limitează accesul unei întregi flote. Bugetele de zgomot restricționează nivelul total de zgomot în decursul unei anumite perioade, care poate fi anuală sau sezonieră. Astfel, pot fi considerate restricții de exploatare impuse mai degrabă aeroporturilor decât companiilor aeriene.

Pe de altă parte, bugetele de zgomot limitează într-adevăr accesul aeronavelor civile subsonice cu reacție la un aeroport. Cu toate că directiva reglementează, de asemenea, bugetele de zgomot, acest lucru nu este evident pentru toate părțile interesate.

Numeroase aeroporturi preferă să utilizeze bugetele de zgomot în loc să aplice restricții de exploatare asupra unor anumite aeronave. În special în Regatul Unit, bugetele de zgomot sunt utilizate într-un număr mare de aeroporturi.

6. EFECTELE RESTRICTIILOR DE EXPLOATARE

Unele aeroporturi au prezentat comentarii cu privire la impactul restricțiilor de exploatare introduse.

¹¹ Definite la articolul 2 litera (e) din Directiva 2002/30/CE.

¹² Enumerate în anexa I la Directiva 2002/30/CE.

¹³ O listă întocmită de Ministerul Federal German al Transporturilor, care prevede o clasificare suplimentară a aeronavelor de la Capitolul 3. Aeronavele din această listă au un avantaj față de cele care nu se regăsesc în listă, deoarece li se impun mai puține restricții de zbor și/sau plătesc taxe de aterizare și de decolare mai mici.

În ceea ce privește riscul de relocalizare, un aeroport a menționat că, ținând seama de combinația dintre localizarea sa strategică și procentajul său ridicat de zboruri directe, nu se teme că operatorii se vor relocaliza. Pe de altă parte, un alt aeroport a precizat că va analiza posibilitatea introducerii unei interdicții asupra aeronavelor cu o marjă mică de conformitate cu Capitolul 3 numai dacă această interdicție ar fi obligatorie și aplicată în toate aeroporturile din UE.

În majoritatea cazurilor, aeroporturile au declarat că, în opinia lor, companiile aeriene au reacționat prin utilizarea unor aeronave mai silențioase și, în cazul unor restricții parțiale, prin reprogramarea zborurilor de noapte în timpul zilei.

Un singur aeroport a declarat că restricțiile introduse au avut ca efect o reducere a numărului de servicii și de frecvențe oferite.

În acest sens trebuie menționat faptul că restricțiile impuse nu sunt întotdeauna restricții efective „în sens practic”. Într-un aeroport, restricția aplicată asupra aeronavelor cu o marjă mică de conformitate cu Capitolul 3 a avut un caracter preventiv, pentru a demonstra comunității locale angajamentul aeroportului în ceea ce privește gestionarea zgomotului și pentru a descuraja anumiți operatori potențiali. Într-un alt aeroport, nivelul real de zgomot reprezintă mai puțin de jumătate din cota totală de zgomot. Pe de altă parte, există și aeroporturi care își relaxează restricțiile imediat ce acestea încep să aibă efecte negative.

7. OPERATORII DE AERONAVE

Operatorii de aeronave consideră directiva ca fiind un mijloc de protecție împotriva aplicării ca primă soluție a unor restricții de exploatare și ca o garanție a unui calendar rezonabil de introducere a restricțiilor și de evaluare adecvată a costurilor și beneficiilor unor astfel de restricții.

Unele tipuri de operatori par să considere că dispozițiile directivei privind restricțiile aplicate asupra aeronavelor cu o marjă mică de conformitate sunt aproape irelevante pentru ei, ținând seama de faptul că presiunile economice ale activității lor le-au impus deja să își doteze flota cu aeronave care respectă standardele Capitolului 4 printr-o înlocuire „naturală”. Alte sectoare ar prefera o protecție maximă împotriva restricțiilor prevăzute de directivă, lăsând înlocuirea „naturală” să se desfășoare de la sine.

Operatorii din sectorul serviciilor de transport rapid au declarat serviciilor Comisiei că doresc o revizuire a directivei, prin care să se rezolve anumite dificultăți de definire și interpretare și prin care să se consolideze și să se clarifice protecția pe care consideră că ar trebui să le-o ofere directiva. Respectivii operatori consideră că în special restricțiile, inclusiv restricțiile parțiale, asupra aeronavelor care îndeplinesc standardele Capitolului 4 ar trebui să fie interzise [în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) privind aeroporturile urbane], ținând seama de faptul că, în opinia lor, de exemplu, restricțiile de exploatare și penalizările bazate pe nivelurile de zgomot ar putea împiedica sau limita efectiv exploatarea pe timp de noapte a aeronavelor care îndeplinesc standardele Capitolului 4. Pentru ei, restricțiile de exploatare (precum stabilirea unor limite de zgomot monitorizate și a unor piste preferențiale) sunt o posibilă „zonă gri” care ar trebui clarificată, astfel încât să se evite o posibilă eludare a cerinței articolului 4 alineatul (4) care prevede ca restricțiile să se bazeze pe zgomotul certificat, evitându-se astfel aplicarea unor restricții discriminatorii, chiar dacă acestea nu sunt concepute ca atare.

8. AUTORITĂȚILE LOCALE SI REGIONALE

În contextul procesului de evaluare a directivei, autoritățile locale și regionale, precum și câteva asociații au prezentat o serie de recomandări¹⁴. În general, respectivele recomandări sunt mult mai ample decât restricțiile de exploatare prevăzute de directivă.

În ceea ce privește organizarea operațională a aeroporturilor și a zborurilor de noapte, au formulat următoarele recomandări:

- ar trebui să se acorde o atenție sporită densității populației atunci când se stabilesc traiectoriile de zbor și ar trebui să se utilizeze la maximum noile proceduri de exploatare care urmăresc reducerea zgomotului, cum ar fi tehnica apropierei prin coborâre continuă (*Continuous Descent Approach*);
- ar trebui să se țină seama într-o mai mare măsură de standardele Organizației Mondiale a Sănătății privind zgomotul¹⁵;
- ar trebui introduse politici de compensare a celor mai expuse populații;
- ar trebui să se țină seama de dorințele și așteptările grupărilor locale, printr-o mai bună informare, printr-o participare publică și prin mediere.

Autoritățile locale și regionale au concluzionat că, deși problemele cauzate de poluarea fonică provocată de zborurile de noapte pot varia de la un aeroport european la altul, interzicerea selectivă a zborurilor între anumite ore și impunerea unor restricții de exploatare trebuie să se numere printre politicile naționale și comunitare, pentru a se evita perturbarea somnului populației care locuiește sub culoarele de zbor.

Totodată, ele atrag atenția asupra faptului că evitarea denaturării mediului urban, cauzată uneori de dezvoltarea aeroportuară, are o importanță deosebită. Se recomandă să nu se facă o disociere între dezvoltarea economică și cea socială a zonelor periferice ale orașelor, ceea ce înseamnă nu numai a considera efectele economice pozitive ca fiind o compensare pentru poluarea fonică și atmosferică: trebuie să se găsească noi metode pentru a se evita pauperizarea, înregistrată uneori la nivel local în urma extinderii aeroporturilor.

9. AERONAVE CU O MARJĂ MICĂ DE CONFORMITATE ÎN CADRUL FLOTELOR

Numărul total de aeronave cu o marjă mică de conformitate care utilizează aeroporturile comunitare este relativ scăzut.

În afară de aceasta, se prevede că din ce în ce mai puține aeronave pentru distanțe scurte cu o marjă mică de conformitate provenite din țări de peste mări vor utiliza aeroporturi europene (deși ar putea proveni din Comunitate sau din țările vecine ale Europei). În plus, unele companii aeriene utilizează pentru zborurile europene aeronave înregistrate în străinătate.

¹⁴ A se vedea, de exemplu: http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf

¹⁵ A se vedea viitoarele orientări cu privire la zgomotul pe timp de noapte:
http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1

Cu toate acestea, pentru a situa marja mică de conformitate într-un context, este utilă prezentarea proporțiilor de tipuri generice de aeronave care ar putea fi definite drept aeronave cu o marjă mică de conformitate. Această analiză este prezentată în tabelul 1.

Tabelul 1 Aeronave cu reacție de la Capitolul 3 în contextul flotei

Marjă :	Aeronave cu reacție de la Capitolul 3 identificate						Total flotă aeronave cu reacție (toate tipurile)
	de la -0 la -5	de la -5 la -8	de la -8 la -10	de la -0 la -10 care nu pot fi clasate	Total Capitolul 3	* Aeronave neidentificate	
CE, SEE & Elveția	49 1,0%	151 3,2%	245 5,2%	107 2,3%	552 11,8%	72 1,5%	4 676 100,0%
Europa	376 6,1%	219 3,6%	312 5,1%	135 2,2%	1 042 17,0%	498 8,1%	6 143 100,0%
În lume	1 201 5,6%	671 3,1%	1 460 6,8%	806 3,8%	4 138 19,4%	1 132 5,3%	21 345 100,0%

* Aeronave neidentificate din tipuri identificate ca incluzând un număr important de aeronave de la Capitolul 3.

Sursa: Analiză a consultanților cu ajutorul bazelor de date JP Airline Fleets și DGAC & EASA.

În general, din analiză reiese că flota care nu îndeplinește standardele Capitolului 4 nu reprezintă decât o mică parte din flota totală care utilizează aeroporturile din UE.

Aceste cifre indică faptul că, chiar dacă ar fi interzise toate aeronavele cu o marjă cumulată de conformitate cu Capitolul 3 de mai puțin de 10 dB, această interdicție nu ar afecta decât o parte relativ mică din numărul total de aterizări și decolări.

10. ESTIMAREA EXPUNERII POPULATIEI LA ZGOMOT

Tabelul 2 prezintă, pentru anii 2010 și 2015, trei scenarii posibile de retragere progresivă a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate, create pe lângă scenariul de bază prevăzut pentru cei doi ani, și anume:

- scenariul de bază – nu se modifică nici directiva, nici modul de interpretare și de aplicare a acesteia de către aeroporturi; de asemenea, nu se modifică nici componența flotei;
- scenariul 1 – eliminarea progresivă a aeronavelor din grupa 1 – eliminarea efectivă a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate cu Capitolul 3 din aeroporturile comunitare, astfel cum sunt definite de directivă, și anume ca respectând limitele de certificare stabilite la Capitolul 3 cu o marjă cumulată nu mai mare de 5 dB(A);
- scenariul 2 – eliminarea progresivă a aeronavelor din grupele 1 și 2 – eliminarea efectivă a aeronavelor care respectă limitele stabilite la Capitolul 3 cu o marjă cumulată nu mai mare de 8 dB(A);

- scenariul 3 – eliminarea progresivă a aeronavelor din grupele 2 și 3 – eliminarea efectivă a aeronavelor care respectă limitele stabilite la Capitolul 3 cu o marjă cumulată nu mai mare de 10 dB(A), permițând astfel numai exploatarea aeronavelor de la Capitolul 4.

Tabelul 2: Estimări privind numărul total de persoane expuse în cazul aeroporturilor comunitare

	Populație totală în limita Lden ¹⁶ 55dB (milioane)	Populație totală în limita Lnight ¹⁷ 45dB (milioane)	Observații
2002	2,2	2,7	
2006	2,2	3,0	În perioada 2002-2006, populația în limita Lden 55dB crește cu mai puțin de 0,1 milioane
2010 - scenariu de bază	2,4	3,2	În perioada 2006-2010, populația în limita Lden 55dB crește cu 10%
2010 - scenariul 1	2,3	3,1	Reducere cu 4% a populației în limita Lden față de scenariul de bază Reducere cu 2% a populației în limita Lnight față de scenariul de bază
2010 - scenariul 2	2,3	3,1	Reducere cu 5% a populației în limita Lden față de scenariul de bază Reducere cu 3% a populației în limita Lnight față de scenariul de bază
2010 - scenariul 3	2,3	3,1	Reducere cu 6% a populației în limita Lden față de scenariul de bază Reducere cu 4% a populației în limita Lnight față de scenariul de bază
2015 - scenariu de bază	2,7	3,2	În perioada 2010-2015, populația în limita Lden 55dB crește cu 9%
2015 - scenariul 1	2,6	3,2	Reducere cu 4% a populației în limita Lden față de scenariul de bază Reducere cu 2% a populației în limita Lnight față de scenariul de bază

¹⁶ Indicator de zgomot care exprimă zgomotul mediu pe timpul zilei, serii și nopții (perioadă de 24 de ore).

¹⁷ Indicator de zgomot care exprimă zgomotul mediu pe timpul nopții.

2015 - scenariul 2	2,6	3,2	<p>Reducere cu 4% a populației în limita Lden față de scenariul de bază</p> <p>Reducere cu 2% a populației în limita Lnight față de scenariul de bază</p>
2015 - scenariul 3	2,5	3,1	<p>Reducere cu 5% a populației în limita Lden față de scenariul de bază</p> <p>Reducere cu 3% a populației în limita Lnight față de scenariul de bază</p>

Din aceste rezultate se pot trage următoarele concluzii generale:

- curbele de zgomot ale scenariului de bază s-au extins foarte puțin în perioada 2002-2006;
- se estimează că, în cazul scenariului de bază, curbele de zgomot se vor extinde în perioada 2006-2010, antrenând o creștere a expunerii totale a populației de 8-10% în această perioadă;
- se estimează că, în cazul scenariului de bază, curbele de zgomot se vor extinde în perioada 2010-2015, antrenând o creștere a expunerii totale a populației, cu o creștere estimată a populației în limita Lden (Lzsn) 55dB cu aproximativ 9% și a populației în limita Lnight (Lnoapte) 45dB cu 2% (o creștere mai mică datorată restricțiilor pe timp de noapte).
- numărul de persoane în limita Lnight 45dB este mai mare decât cel în limita Lden 55dB cu 25-30%;
- scenariul 1 prezintă mai puține avantaje – o reducere a populației cu aproximativ 4% în limita Lden 55 dB și cu 2% în limita Lnight 45 dB;
- scenariul 2 prezintă avantaje similare celor ale scenariului 1 – o reducere a populației cu aproximativ 4-5% în limita Lden 55 dB și cu 2-3% în limita Lnight 45 dB;
- scenariul 3 prezintă avantaje similare celor ale scenariului 2 – o reducere a populației cu aproximativ 4-5% în limita Lden 55 dB și cu 3-4% în limita Lnight 45 dB.

Scopul cifrelor din tabelul 2 este mai degrabă de a urmări efectul general al expunerii la zgomotul produs de aeronavele cu o marjă mică de conformitate din aeroporturile comunitare, decât de a stabili estimări exacte ale numărului de persoane expuse. Majoritatea aeroporturilor au declarat că estimările exacte ale populațiilor și ale curbelor Lden și Lnight erau fie complete, fie în curs de realizare, fie prevăzute pentru anul următor. Ținând seama de cerința prevăzută de Directiva 2002/49/CE, se poate estima că aceste curbe vor fi comunicate Comisiei până în decembrie 2007. Hărțile acustice strategice trebuie să ofere informații mai detaliate și estimări ale numărului de persoane mai exacte decât puteau oferi aeroporturile în vederea elaborării prezentului raport.

O analiză mai aprofundată a tendințelor în materie de emisii sonore în cinci aeroporturi din UE (Amsterdam, Lisabona, Glasgow, Toulouse și Varșovia)¹⁸ arată că acestea pot varia de la un aeroport la altul. Din cele cinci studii de caz rezultă că:

- Toate aeroporturile prezintă o extindere a curbelor în ipoteza în care componența flotei rămâne neschimbată. Această extindere oscilează între 5% și 15% în decursul următorilor 4 ani (2006-2010) și între 18% și 24% în perioada 2006-2015.
- Chiar dacă s-ar înlocui toate aeronavele cu o marjă mică de conformitate cu Capitolul 3, se estimează o extindere a curbelor Lden 55 cu 13-20% până în 2015. Extinderea curbelor Lnight în contextul unui astfel de scenariu este de 14-22%.
- Pentru fiecare aeroport, extinderea curbei Lden 55 este similară extinderii curbei Lnight 45 în respectivul aeroport. Această similitudine confirmă faptul că tendința de creștere a zgomotului pe timp de noapte antrenează o creștere a nivelului global de zgomot (Lden).
- Înlocuirea tuturor aeronavelor de la Capitolul 3 cu aeronave de la Capitolul 4 ar reduce extinderea curbei Lden 55 cu aproximativ 4,5-6,5 puncte procentuale.
- Impactul pe care îl are înlocuirea tuturor aeronavelor de la Capitolul 3 cu aeronave de la Capitolul 4 asupra curbei Lnight 45 variază considerabil între aeroporturile studiate.
- Rezultatele cu privire la reducerea extinderii variază între 1,5 și 7,0 puncte procentuale, în funcție de regimul de zbor pe timp de noapte în vigoare.
- Din perspectiva curbelor de zgomot, diferența dintre înlocuirea tuturor aeronavelor cu o marjă de conformitate cu cerințele Capitolului 3 mai mică de 5 dB și înlocuirea tuturor aeronavelor cu o marjă de conformitate mai mică de 8 dB este de sub jumătate de punct procentual.

Pe scurt, aceste studii de caz confirmă faptul că se preconizează o extindere a curbelor de zgomot, în special pe timp de noapte, înlocuirea „naturală” a flotei ducând la scăderea estimărilor. Dacă flota ar fi formată numai din aeronave de la Capitolul 4, extinderea curbelor s-ar reduce în mod semnificativ în anumite aeroporturi, în funcție de condițiile locale specifice.

11. CONCLUZII

- Directiva stabilește o structură armonizată pentru o abordare echilibrată și garantează luarea în considerare a tuturor intereselor în momentul stabilirii restricțiilor.
- Cu toate acestea, directiva a fost utilizată numai într-un număr limitat de aeroporturi. Unele părți interesate consideră că nu este suficient de clară, iar

¹⁸ Studiu MPD privind zgomotul emis de aeronave (2007).

legislația națională a unora dintre statele membre prevedea deja astfel de dispoziții înainte de intrarea în vigoare a directivei.

- În afară de aceasta, impactul directivei asupra aeronavelor cu o marjă mică de conformitate este limitat, deoarece numărul acestor aeronave este comparativ mic, ca urmare a înlocuirii lor „naturale”.
- Într-un context mai general, numărul de persoane afectate de zgomot, în special pe timpul nopții, a crescut de la intrarea în vigoare a directivei, ca urmare a creșterii generale a numărului de mișcări, în pofida posibilității de a introduce restricții parțiale.
- Estimăm că numărul de persoane afectate de zgomot va continua să crească, deși situația ar putea diferi de la un aeroport la altul.
- Din acest motiv, Comisia intenționează să analizeze diverse mijloace de clarificare a dispozițiilor Directivei 2002/30/CE și a sferei sale de aplicare.
- Comisia va stabili, de asemenea, dacă sunt necesare modificări ale directivei în vigoare, cum ar fi definiția aeronavelor cu o marjă mică de conformitate. În acest scop, Comisia va ține seama de rezultatul estimărilor descrise anterior, conform cărora creșterea numărului de persoane afectate de zgomot ar putea fi redusă prin adoptarea unei definiții mai stricte a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate.
- În 2009, Comisia va evalua punerea în aplicare a Directivei 2002/49/CE în ceea ce privește evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental în vecinătatea aeroporturilor și va prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului.

Comisia speră să primească reacțiile părților interesate în decursul următoarelor 3 luni și își propune să le integreze în analiza prevăzută a directivei.