

## III

*(Acte pregătitoare)*

## CONSILIU

**POZIȚIA (UE) NR. 8/2014 ÎN PRIMĂ LECTURĂ A CONSILIULUI**

**în vederea unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE**

**Adoptată de Consiliu la 24 martie 2014**

(2014/C 128/01)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară <sup>(3)</sup>,

întrucât:

- (1) Un obiectiv esențial al politicii comune în domeniul transporturilor este dezvoltarea durabilă. Aceasta necesită o abordare integrată, menită să garanteze atât funcționarea eficace a sistemelor de transport din Uniune, cât și protecția mediului.
- (2) Dezvoltarea durabilă a transportului aerian necesită adoptarea unor măsuri menite să reducă impactul zgomotului produs de aeronave pe aeroporturile din Uniune. Aceste măsuri ar trebui să îmbunătățească situația zgomotului în jurul aeroporturilor din Uniune, în scopul menținerii sau al îmbunătățirii calității vieții cetățenilor din vecinătate și al asigurării compatibilității între activitățile de transport aerian și zonele rezidențiale, în special în cazul zborurilor de noapte.
- (3) Rezoluția A33/7 a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) introduce conceptul de abordare echilibrată a gestionării zgomotului (denumită în continuare „abordarea echilibrată”) și stabilește o metodă coerentă de abordare a zgomotului produs de aeronave. Abordarea echilibrată ar trebui să rămână fundamentul reglementării zgomotului în sectorul aviației, în calitate de industrie globală. Abordarea echilibrată recunoaște valoarea obligațiilor legale relevante, a acordurilor existente, a legislației în vigoare și a politicilor stabilite și nu aduce atingere acestora. Încorporarea normelor internaționale din abordarea echilibrată în prezentul regulament ar trebui să diminueze în mod substanțial riscul de diferende internaționale în cazul în care transportatorii aerieni din țările terțe sunt afectați de restricțiile de operare referitoare la zgomot.

<sup>(1)</sup> JO C 181, 21.6.2012, p. 173.

<sup>(2)</sup> JO C 277, 13.9.2012, p. 110.

<sup>(3)</sup> Poziția Parlamentului European din 12 decembrie 2012 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 24 martie 2014. Poziția Parlamentului European din ....

- (4) După eliminarea celor mai zgomotoase aeronave în temeiul Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup> și al Directivei 2006/93/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup>, este necesară o actualizare a modului de utilizare a măsurilor privind restricțiile de operare pentru a permite autorităților să se ocupe de problema celor mai zgomotoase aeronave actuale, în vederea ameliorării situației zgomotului în vecinătatea aeroporturilor din Uniune, în cadrul internațional al abordării echilibrate.
- (5) Raportul Comisiei din 15 februarie 2008 intitulat „Restricții de operare în aeroporturile UE din motive de zgomot” a arătat necesitatea de a clarifica în textul Directivei 2002/30/CE repartizarea responsabilităților, precum și drepturile și obligațiile precise ale părților interesate în cursul procesului de evaluare a zgomotului, astfel încât să se garanteze luarea unor măsuri eficiente din punctul de vedere al costurilor în vederea atingerii obiectivelor de reducere a zgomotului în fiecare aeroport.
- (6) Introducerea de către statele membre a unor restricții de operare în aeroporturile din Uniune de la caz la caz, în pofida faptului că limitează capacitatea, poate contribui la îmbunătățirea situației zgomotului în jurul aeroporturilor. Cu toate acestea, există posibilitatea ca aceasta să denatureze concurența sau să afecteze eficiența generală a rețelei aviatice a Uniunii, prin utilizarea ineficientă a capacității existente. Deoarece obiectivul specific de reducere a zgomotului din prezentul regulament nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre dar, având în vedere normele armonizate privind procesul de introducere a restricțiilor de operare, ca parte a procesului de gestionare a zgomotului, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat. O astfel de metodă armonizată nu impune obiective de calitate a zgomotului, care continuă să decurgă din Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(3)</sup>, din alte norme relevante ale Uniunii sau din legislația din cadrul fiecărui stat membru, și nu aduce atingere alegerii concrete a măsurilor.
- (7) Prezentul regulament ar trebui să se aplice numai statelor membre în care este localizat un aeroport cu peste 50 000 de mișcări de aeronave civile pe an calendaristic și atunci când se ia în calcul introducerea într-un astfel de aeroport a unor restricții de operare referitoare la zgomot.
- (8) Prezentul regulament ar trebui să se aplice aeronavelor implicate în aviația civilă. Prezentul regulament nu ar trebui să se aplice aeronavelor precum aeronavele militare și aeronavele care efectuează operațiuni vamale, de poliție sau de pompieri. În plus, diverse operațiuni cu caracter excepțional, precum zborurile din motive umanitare urgente, căutarea și salvarea în situații de urgență, asistență medicală, și pentru ajutorul în caz de dezastre, ar trebui excluse de la aplicarea prezentului regulament.
- (9) Deși evaluările zgomotului ar trebui efectuate în mod regulat, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE, asemenea evaluări ar trebui să conducă la măsuri suplimentare de reducere a zgomotului numai în cazul în care combinația actuală de măsuri de reducere a zgomotului nu atinge obiectivele de reducere a zgomotului, luând în considerare dezvoltarea preconizată a aeroportului. În cazul aeroporturilor în care a fost identificată o problemă de zgomot, ar trebui identificate măsuri suplimentare de reducere a zgomotului, în conformitate cu metodologia abordării echilibrate. Pentru a asigura aplicarea pe scară largă a abordării echilibrate în cadrul Uniunii, utilizarea acesteia este recomandată ori de câte ori statul membru individual în cauză o consideră adecvată, inclusiv în afara domeniului de aplicare a prezentului regulament. Restricțiile de operare referitoare la zgomot ar trebui introduse numai atunci când alte măsuri ale abordării echilibrate nu sunt suficiente pentru a îndeplini obiectivele specifice de reducere a zgomotului.
- (10) Deși o analiză costuri-beneficii oferă o indicație a efectelor totale în materie de bunăstare economică, printr-o comparație între toate costurile și beneficiile, evaluarea raportului costuri-eficacitate se concentrează asupra atingerii unui obiectiv dat în modul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor, ceea ce necesită numai o comparație a costurilor. Prezentul regulament nu împiedică statele membre să utilizeze analiza costuri-beneficii acolo unde este cazul.
- (11) Este necesar să fie recunoscută importanța aspectelor referitoare la sănătate în legătură cu problemele de zgomot și prin urmare este important ca aceste aspecte să fie luate în considerare într-un mod consecvent în toate aeroporturile atunci când se decide cu privire la obiectivele de reducere a zgomotului, ținând cont de existența unor norme comune ale Uniunii în acest domeniu. Prin urmare, aspectele referitoare la sănătate ar trebui evaluate în conformitate cu legislația Uniunii privind evaluarea efectelor zgomotului.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Directiva 2006/93/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind reglementarea exploatarea avioanelor care intră sub incidența părții a II-a, capitolul 3, volumul 1 din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională, a doua ediție (1988) (JO L 374, 27.12.2006, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental (OJ L 189, 18.7.2002, p. 12).

- (12) Evaluările de zgomot ar trebui să se bazeze pe criterii obiective și măsurabile comune tuturor statelor membre și ar trebui să se bazeze pe informațiile disponibile existente, precum informațiile care rezultă din punerea în aplicare a Directivei 2002/49/CE. Statele membre ar trebui să se asigure că aceste informații sunt fiabile, au fost obținute într-un mod transparent și sunt accesibile autorităților competente și părților interesate. Autoritățile competente ar trebui să instituie instrumentele de monitorizare necesare.
- (13) Autoritatea competentă responsabilă cu adoptarea restricțiilor de operare referitoare la zgomot ar trebui să fie independentă de orice organizație implicată în operarea aeroportului, în transportul aerian sau în prestarea de servicii de navigație aeriană sau care reprezintă interesele acestora și ale rezidenților care locuiesc în vecinătatea aeroportului afectată de zgomot. Aceasta nu înseamnă că statelor membre li se solicită să își modifice structurile administrative sau procesul decizional.
- (14) Se recunoaște faptul că statele membre au stabilit restricții de operare referitoare la zgomot în conformitate cu legislația națională, pe baza unor metode privitoare la zgomot recunoscute la nivel național, care este posibil să nu fie încă pe deplin în conformitate cu metoda descrisă în raportul Conferinței Europene a Aviației Civile, Documentul 29 intitulat „Metoda standard de calculare a curbilor de zgomot în jurul aeroporturilor civile” (denumit în continuare „CEAC Doc 29”), și să nu utilizeze informațiile privind performanțele acustice ale aeronavelor recunoscute la nivel internațional. Cu toate acestea, eficiența și eficacitatea unei restricții de operare referitoare la zgomot ar trebui să fie evaluate în conformitate cu metodele prevăzute în CEAC Doc 29 și în abordarea echilibrată. În consecință, statele membre ar trebui să își adapteze evaluările restricțiilor de operare în legislațiile naționale în vederea respectării integrale a CEAC Doc 29.
- (15) Ar trebui introdusă o nouă definiție a restricțiilor de operare, mai cuprinzătoare comparativ cu Directiva 2002/30/CE, pentru a facilita punerea în aplicare a noilor tehnologii și noilor capacități operaționale ale echipamentului aeronavei și ale celui de sol. Aplicarea acesteia nu ar trebui să ducă la întârzierea punerii în aplicare a măsurilor operaționale care ar putea atenua imediat impactul zgomotului, fără să afecteze în mod substanțial capacitatea operațională a unui aeroport. Prin urmare, o asemenea măsură nu ar trebui să fie considerată drept o nouă restricție de operare.
- (16) Centralizarea informațiilor privind zgomotul ar reduce în mod semnificativ sarcina administrativă, atât pentru operatorii de aeronave, cât și pentru operatorii aeroportuari. În prezent, astfel de informații sunt furnizate și gestionate la nivelul fiecărui aeroport. Este nevoie ca aceste date să fie puse la dispoziția operatorilor de aeronave și aeroporturilor în scopuri operaționale. Este important să se utilizeze banca de date a Agenției Europene de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”) privind certificarea performanțelor acustice drept instrument de validare cu datele Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene (Eurocontrol) privind zborurile individuale. Aceste date sunt deja solicitate în mod sistematic pentru gestionarea centralizată a fluxurilor de trafic, dar, în prezent, nu sunt disponibile pentru Comisie sau agenție și este nevoie să fie specificate în scopul prezentului regulament și pentru reglementarea performanțelor gestionării traficului aerian. Un bun acces la date de modelare validate, determinate în conformitate cu bune practici și procese recunoscute la nivel internațional, ar trebui să îmbunătățească calitatea cartografierii curbilor de zgomot ale fiecărui aeroport în vederea sprijinirii deciziilor de politică.
- (17) Pentru evitarea consecințelor nedorite asupra siguranței aviației, asupra capacității aeroportuare și asupra concurenței, Comisia ar trebui să notifice autoritatea competentă relevantă dacă constată că procedura urmată pentru introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot nu îndeplinește cerințele prezentului regulament. Autoritatea competentă relevantă ar trebui să examineze notificarea Comisiei și ar trebui să informeze Comisia cu privire la intențiile sale înainte de introducerea restricțiilor de operare.
- (18) Pentru a ține seama de abordarea echilibrată, ar trebui prevăzută posibilitatea acordării unor excepții în situații speciale pentru operatori din țări terțe în curs de dezvoltare, fără de care asemenea operatori s-ar confrunta cu dificultăți inutile. Trimiterea la „țările în curs de dezvoltare” se înțelege din perspectiva contextului specific al aviației și nu include toate țările care ar putea fi considerate astfel în cadrul comunității internaționale. În special, este necesar să se asigure faptul că orice asemenea excepții sunt compatibile cu principiul nediscriminării.
- (19) Pentru a reflecta progresele tehnologice continue în materie de tehnologii ale motoarelor și ale structurii aeronavei, precum și metodele utilizate pentru a cartografia curbele de zgomot, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei cu privire la actualizarea periodică a standardelor de zgomot pentru aeronave menționate în prezentul regulament și a trimiterii la metodele de certificare aferente, ținând seama, acolo unde este cazul, de modificările aduse documentelor relevante ale OACI, precum și la actualizarea trimiterii la metoda de calculare a curbilor de zgomot, ținând seama, acolo unde este cazul, de modificările aduse documentelor relevante ale OACI. În plus, modificările aduse CEAC Doc 29 ar trebui, de asemenea, luate în considerare pentru actualizările tehnice prin intermediul unor acte delegate, după caz. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

- (20) Cu toate că prezentul regulament impune o evaluare periodică a situației zgomotului la aeroporturi, o asemenea evaluare nu presupune în mod obligatoriu adoptarea de noi restricții de operare referitoare la zgomot sau revizuirea celor existente. Prin urmare, prezentul regulament nu impune revizuirea restricțiilor de operare referitoare la zgomot deja existente la data intrării sale în vigoare și nici a celor care rezultă din hotărâri judecătorești și procese de mediere locale. Modificările tehnice minore aduse măsurilor fără implicații de substanță asupra capacității sau a operărilor nu ar trebui să fie considerate noi restricții de operare referitoare la zgomot.
- (21) În cazul în care procesul de consultare premergător adoptării unei restricții de operare referitoare la zgomot a fost lansat în temeiul Directivei 2002/30/CE și este în continuare în desfășurare la data intrării în vigoare a prezentului regulament, este oportun ca decizia finală să poată fi luată în conformitate cu Directiva 2002/30/CE, pentru a păstra progresele deja înregistrate în cadrul procesului respectiv.
- (22) Având în vedere necesitatea aplicării consecvente a metodei de evaluare a zgomotului în cadrul pieței aviației din Uniune, prezentul regulament stabilește norme comune în domeniul restricțiilor de operare referitoare la zgomot.
- (23) Prin urmare, Directiva 2002/30/CE ar trebui să fie abrogată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

##### Obiect, obiective și domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește, acolo unde a fost identificată o problemă de zgomot, norme privind procesul care trebuie urmat pentru introducerea de restricții de operare referitoare la zgomot într-o manieră consecventă, pentru fiecare aeroport în parte, pentru a contribui la ameliorarea situației zgomotului și pentru a limita sau a reduce numărul persoanelor afectate în mod semnificativ de efectele potențial nocive ale zgomotului provenit de la aeronave, în conformitate cu abordarea echilibrată.
- (2) Obiectivele prezentului regulament sunt:
- (a) să faciliteze realizarea obiectivelor specifice de reducere a zgomotului, inclusiv aspectele referitoare la sănătate, la nivelul fiecărui aeroport, respectând în același timp normele relevante ale Uniunii, în special cele stabilite în Directiva 2002/49/CE, și legislația din cadrul fiecărui stat membru;
- (b) să permită utilizarea restricțiilor de operare în conformitate cu abordarea echilibrată, astfel încât să se garanteze dezvoltarea durabilă a aeroportului și a capacității rețelei de management al traficului aerian, într-o perspectivă „gate-to-gate”.
- (3) Prezentul regulament se aplică aeronavelor implicate în aviația civilă. Prezentul regulament nu se aplică aeronavelor implicate în operațiuni militare, vamale, de poliție sau în alte operațiuni similare.

#### Articolul 2

##### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „aeronavă” înseamnă o aeronavă cu geometrie fixă cu o masă maximă certificată la decolare mai mare sau egală cu 34 000 kg sau care are o capacitate interioară maximă certificată pentru tipul de aeronavă în cauză de cel puțin 19 locuri pentru pasageri, cu excepția locurilor destinate exclusiv membrilor echipajului;
2. „aeroport” înseamnă un aeroport care are mai mult de 50 000 de mișcări de aeronave civile pe an calendaristic (o mișcare însemnând o decolare sau o aterizare), pe baza mediei numărului de mișcări din ultimii trei ani calendaristici înainte de evaluarea zgomotului;
3. „abordare echilibrată” înseamnă procesul creat de Organizația Aviației Civile Internaționale prin care gama de măsuri disponibile, constând în reducerea zgomotului aeronavei la sursă, amenajarea și gestionarea terenului, procedurile operaționale de reducere a zgomotului și restricțiile de operare, sunt evaluate în mod coerent în vederea abordării problemei zgomotului în modul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor și individual pentru fiecare aeroport;
4. „aeronavă cu o marjă mică de conformitate” înseamnă o aeronavă civilă care este certificată conform limitelor stabilite în volumul 1 partea II capitolul 3 din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională semnată la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”) cu o marjă cumulată de mai puțin de 8 EPNdB (zgomot perceput efectiv, în decibeli) pe parcursul unei perioade de tranziție care expiră la ... (\*) și cu o marjă cumulată de mai puțin de 10 EPNdB după încheierea respectivei perioade de tranziție, marja cumulată fiind

(\*) Patru ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

exprimată în EPNdB și obținută prin însumarea marjelor individuale (de exemplu diferențele dintre nivelul de zgomot certificat și nivelul de zgomot maxim admis) la fiecare dintre cele trei puncte de referință pentru măsurarea zgomotului definite în volumul 1 partea II capitolul 3 din anexa 16 la Convenția de la Chicago;

5. „acțiune având legătură cu zgomotul” înseamnă orice măsură care are un impact asupra situației zgomotului din vecinătatea aeroporturilor, pentru care se aplică principiile abordării echilibrate, inclusiv alte acțiuni diferite de cele operaționale, care pot afecta numărul persoanelor expuse la zgomotul produs de aeronave;
6. „restricție de operare” înseamnă o acțiune având legătură cu zgomotul prin care se limitează sau se reduce capacitatea operațională a unui aeroport, inclusiv restricțiile de operare care vizează retragerea din operare a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate pe anumite aeroporturi, precum și restricțiile de operare parțiale, care se aplică, de exemplu, pe o perioadă de timp determinată din timpul zilei sau numai pentru anumite piste ale aeroportului.

#### Articolul 3

##### **Autorități competente**

- (1) Statul membru în care se află un aeroport, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 2, desemnează una sau mai multe autorități competente responsabile cu procesul de urmat la adoptarea restricțiilor de operare.
- (2) Autoritățile competente sunt independente de orice organizație care ar putea fi afectată de acțiuni având legătură cu zgomotul. Această independență poate fi realizată printr-o separare funcțională.
- (3) Statele membre notifică Comisiei în timp util numele și adresele autorităților competente desemnate menționate la alineatul (1). Comisia publică informațiile respective.

#### Articolul 4

##### **Dreptul de recurs**

- (1) Statele membre asigură dreptul de recurs împotriva restricțiilor de operare adoptate în temeiul prezentului regulament în fața unei instanțe de apel, alta decât autoritatea care adoptă restricția contestată, în conformitate cu legislația și procedurile naționale.
- (2) Statul membru în care se află un aeroport, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 2, notifică Comisiei în timp util numele și adresa instanței de apel desemnate menționate la alineatul (1) sau, după caz, măsurile luate pentru a asigura numirea unei instanțe de apel.

#### Articolul 5

##### **Norme generale privind gestionarea zgomotului produs de aeronave**

- (1) Statele membre se asigură că situația zgomotului din fiecare aeroport, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 2, este evaluată în conformitate cu Directiva 2002/49/CE.
- (2) Pentru aeroporturile în care a fost identificată o problemă referitoare la zgomot, statele membre se asigură că abordarea echilibrată este adoptată în ceea ce privește gestionarea zgomotului produs de aeronave. În acest scop, acestea se asigură că:
  - (a) este definit obiectivul de reducere a zgomotului pentru respectivul aeroport, ținându-se seama, după caz, de articolul 8 din Directiva 2002/49/CE și de anexa V la aceasta;
  - (b) sunt identificate măsurile disponibile pentru reducerea impactului zgomotului;
  - (c) este evaluată temeinic eficacitatea probabilă din punctul de vedere al costurilor a măsurilor de atenuare a zgomotelor;
  - (d) măsurile, ținându-se seama de interesul public în domeniul transportului aerian în ceea ce privește perspectivele de dezvoltare a propriilor aeroporturi, sunt selectate fără a periclita siguranța;
  - (e) părțile interesate sunt consultate într-un mod transparent cu privire la acțiunile preconizate;
  - (f) măsurile sunt adoptate și este asigurată o notificare adecvată;
  - (g) măsurile sunt puse în aplicare; și
  - (h) este prevăzută soluționare a litigiilor.
- (3) Atunci când iau măsuri referitoare la zgomot, statele membre se asigură că este luată în considerare următoarea combinație de măsuri disponibile, cu scopul de a determina măsura sau combinația de măsuri cea mai eficace din punctul de vedere al costurilor:

- (a) efectul previzibil al reducerii la sursă a zgomotului produs de aeronave;
- (b) planificarea și gestionarea terenului;
- (c) proceduri operaționale de reducere a zgomotului;
- (d) aplicarea restricțiilor de operare numai după luarea în considerare a celorlalte măsuri ale abordării echilibrate, nu în primă instanță.

Măsurile disponibile pot include retragerea aeronavelor cu o marjă mică de conformitate, dacă este necesar. Statele membre sau, după caz, organismele de administrație ale aeroporturilor pot oferi stimulente economice pentru a încuraja operatorii de aeronave să utilizeze aeronave mai puțin zgomotoase în perioada de tranziție menționată la articolul 2 punctul 4. Aceste stimulente economice respectă normele aplicabile privind ajutoarele de stat.

(4) În cadrul abordării echilibrate, măsurile pot fi diferențiate în funcție de tipul aeronavei, performanța acustică a aeronavei, utilizarea mijloacelor aeroportuare și de navigație aeriană, traiectul de zbor și/sau intervalul de timp vizat.

(5) Fără a aduce atingere alineatului (4), restricțiile de operare care iau forma unei retrageri din operare a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate nu afectează aeronavele subsonice civile care sunt conforme, fie prin certificarea inițială, fie prin recertificare, cu standardul de zgomot stabilit în volumul 1 partea II capitolul 4 din anexa 16 la Convenția de la Chicago.

(6) Măsurile sau combinația de măsuri luate în conformitate cu prezentul regulament pentru un anumit aeroport nu sunt mai restrictive decât este necesar pentru atingerea obiectivelor de mediu privind reducerea zgomotului stabilite pentru respectivul aeroport. Restricțiile de operare sunt nediscriminatorii, în special pe motive de naționalitate sau identitate, și nu sunt arbitrare.

#### Articolul 6

##### **Norme de evaluare a zgomotului**

(1) Autoritățile competente asigură faptul că situația zgomotului din aeroporturile pentru care sunt responsabile este evaluată periodic, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE și cu legislația aplicabilă în fiecare stat membru. Autoritățile competente pot solicita asistență din partea organismului de evaluare a performanței menționat la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei <sup>(1)</sup>.

(2) În cazul în care evaluarea menționată la alineatul (1) relevă faptul că pot fi necesare măsuri noi privind restricțiile de operare pentru a aborda o problemă legată de zgomot la un aeroport, autoritățile competente asigură faptul că:

- (a) metoda, indicatorii și informațiile de la anexa I sunt aplicate astfel încât să se țină seama în mod adecvat de contribuția fiecărui tip de măsură din cadrul abordării echilibrate, înainte de introducerea restricțiilor de operare;
- (b) este instituită, la nivelul adecvat, o cooperare tehnică între operatorii aeroportuari, operatorii de aeronave și furnizorii de servicii de navigație aeriană, pentru a examina măsurile de atenuare a zgomotului. Autoritățile competente asigură, de asemenea, faptul că persoanele care locuiesc în zonă sau reprezentanții lor și autoritățile locale relevante sunt consultate și că le sunt furnizate informații tehnice cu privire la măsurile de atenuare a zgomotului;
- (c) este evaluat raportul cost-eficacitate al fiecărei restricții de operare noi, în conformitate cu anexa II. Modificările tehnice minore ale măsurilor existente, fără implicații de substanță asupra capacității sau a operărilor, nu sunt considerate o restricții de operare noi;
- (d) procesul de consultare cu părțile interesate, care poate lua forma unui proces de mediere, este organizat în timp util și în mod substanțial, asigurând deschiderea și transparența în ceea ce privește datele și metodologiile de calcul. Părțile interesate au la dispoziție pentru a prezenta observații cel puțin trei luni înainte de adoptarea de restricții de operare noi. Părțile interesate cuprind cel puțin:
  - (i) persoanele care locuiesc în apropierea aeroportului și care sunt afectate de zgomotul generat de traficul aerian sau reprezentanții acestora și autoritățile locale relevante;
  - (ii) reprezentanți ai întreprinderilor locale localizate în apropierea aeroportului, ale căror activități sunt afectate de traficul aerian și de operarea aeroportului;

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 9 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană (JO L 201, 3.8.2010, p. 1).

- (iii) operatorii aeroportuari relevanți;
- (iv) reprezentanți ai acelor operatori de aeronave care pot fi afectați de acțiunile având legătură cu zgomotul;
- (v) furnizorii relevanți de servicii de navigație aeriană;
- (vi) administratorul de rețea, astfel cum este definit în Regulamentul (UE) nr. 677/2011 <sup>(1)</sup>;
- (vii) acolo unde este cazul, coordonatorul de sloturi desemnat.

(3) Autoritățile competente urmăresc și monitorizează punerea în aplicare a restricțiilor de operare și adoptă măsurile corespunzătoare. Acestea se asigură că informațiile relevante sunt puse gratuit la dispoziția persoanelor care locuiesc în vecinătatea aeroporturilor și a autorităților locale relevante și că pot fi accesate cu ușurință și promptitudine de către acestea.

(4) Informațiile relevante pot include:

- (a) informații privind presupusele încălcări prin modificarea procedurilor de zbor, raportate la impactul generat de acestea și motivele pentru care au fost efectuate astfel de modificări, cu respectarea dreptului intern;
- (b) criteriile generale aplicate pentru distribuția și gestionarea traficului în fiecare aeroport, în măsura în care aceste criterii pot avea un impact de mediu sau sonor; și
- (c) date colectate de sisteme de măsurare a zgomotului, dacă sunt disponibile.

#### Articolul 7

##### Informații privind performanțele acustice

(1) Deciziile privind restricțiile de operare referitoare la zgomot se bazează pe performanțele acustice ale aeronavelor stabilite prin procedura de certificare aplicată în conformitate cu volumul I din anexa 16 la Convenția de la Chicago, ediția a șasea din martie 2011.

(2) La solicitarea Comisiei, operatorii de aeronave comunică următoarele informații referitoare la zgomot în ceea ce privește aeronavele pe care le operează în aeroporturile Uniunii:

- (a) naționalitatea și numărul de înmatriculare ale aeronavelor;
- (b) documentele referitoare la zgomot ale aeronavelor utilizate, împreună cu greutatea maximă la decolare aferentă;
- (c) eventualele modificări ale aeronavei care îi afectează performanța acustică și care sunt menționate în documentele referitoare la zgomot.

(3) La cererea agenției, titularii unui certificat de tip al aeronavei sau ai unui certificat de tip suplimentar, emis în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>, și persoanele juridice sau fizice care operează aeronave pentru care nu s-a emis niciun certificat de tip în temeiul regulamentului respectiv, furnizează informații privind performanța și zgomotul aeronavelor în scopul modelării acustice. Agenția specifică datele necesare, și momentul, forma și modul furnizării acestora. Agenția verifică informațiile primite privind performanța și zgomotul aeronavelor în scopul modelării și le pune la dispoziția altor părți în scopul modelării acustice.

(4) Datele menționate la alineatele (2) și (3) din prezentul articol sunt limitate la strictul necesar și sunt furnizate gratuit, sub formă electronică, utilizând formatul precizat, după caz.

(5) Agenția verifică datele privind zgomotul produs de aeronavă și pe cele privind performanța, în scopul modelării, în legătură cu sarcinile sale îndeplinite în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(6) Datele se stochează într-o bază de date centralizată și se pun la dispoziția autorităților competente, a operatorilor de aeronave, a prestatorilor de servicii de navigație aeriană și a operatorilor aeroportuari, în scopuri operaționale.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010 (JO L 185, 15.7.2011, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 216/2008/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1).

#### Articolul 8

##### **Norme privind introducerea restricțiilor de operare**

(1) Înainte de introducerea unei restricții de operare, autoritățile competente trimit statelor membre, Comisiei și părților interesate un preaviz de șase luni, care se încheie cu cel puțin două luni înainte de determinarea parametrilor de coordonare a sloturilor, conform definiției de la articolul 2 litera (m) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului <sup>(1)</sup> pentru aeroportul în cauză și pentru perioada de planificare relevantă.

(2) În urma evaluării efectuate în conformitate cu articolul 6, notificarea deciziei este însoțită de un raport scris, în conformitate cu cerințele de la articolul 5, în care se explică motivele pentru introducerea restricțiilor de operare, obiectivul de atenuare a zgomotului stabilit pentru aeroport, măsurile care au fost luate în considerare pentru îndeplinirea obiectivului respectiv, precum și evaluarea eficacității probabile din punctul de vedere al costurilor a diferitelor măsuri luate în considerare, inclusiv, acolo unde este cazul, efectele transfrontaliere ale acestora.

(3) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia poate reexamina procesul de introducere a unei restricții de operare, în decursul unei perioade de trei luni de la data la care primește notificarea în conformitate cu alineatul (1). În cazul în care Comisia stabilește că introducerea unei restricții de operare referitoare la zgomot nu urmează procesul prevăzut în prezentul regulament, poate notifica autoritatea competentă relevantă în mod corespunzător. Autoritatea competentă examinează notificarea Comisiei și informează Comisia cu privire la intențiile sale înainte de introducerea restricției de operare.

(4) În cazul în care restricția de operare se referă la retragerea din operare a aeronavelor cu o marjă mică de conformitate de pe un aeroport, timp de șase luni de la notificarea menționată la alineatul (1) pe aeroportul respectiv nu sunt permise servicii noi peste numărul de mișcări efectuate de către aeronavele cu o marjă mică de conformitate în perioada corespunzătoare din anul precedent. Statele membre asigură faptul că autoritățile competente decid în privința ratei anuale de reducere a numărului de mișcări ale aeronavelor cu o marjă mică de conformitate deținute de operatori afectați de pe aeroportul respectiv, ținând cont în mod corespunzător de vechimea aeronavei și de componența întregii flote. Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (4), această rată nu depășește 25 % din numărul de mișcări ale aeronavelor cu o marjă mică de conformitate pentru fiecare operator care deservește aeroportul respectiv.

#### Articolul 9

##### **Țări în curs de dezvoltare**

(1) Pentru a evita dificultățile economice inutile, autoritățile competente pot excepta aeronavele cu o marjă mică de conformitate înmatriculate în țările în curs de dezvoltare de la aplicarea restricțiilor de operare referitoare la zgomot, cu respectarea deplină a principiului nediscriminării, cu condiția ca aceste aeronave:

- (a) să dețină un certificat de zgomot conform standardelor specificate în volumul 1 capitolul 3 din anexa 16 la Convenția de la Chicago;
- (b) să fi fost exploatate în Uniune în perioada de cinci ani anterioară datei intrării în vigoare a prezentului regulament;
- (c) să fi fost înmatriculate în țara în curs de dezvoltare în cauză în perioada de cinci ani respectivă; și
- (d) să continue să fie exploatate de către persoane fizice sau juridice stabilite în țara respectivă.

(2) În cazul în care un stat membru acordă o derogare prevăzută la alineatul (1), acesta informează imediat autoritățile competente din celelalte state membre și Comisia cu privire la aceasta.

#### Articolul 10

##### **Excepții acordate pentru operațiunile cu caracter excepțional ale aeronavelor**

De la caz la caz, autoritățile competente pot autoriza operațiuni individuale în privința unor aeronave cu o marjă mică de conformitate care nu ar putea avea loc în baza dispozițiilor prezentului regulament, pe aeroporturi pentru care sunt responsabile.

Excepția se limitează la:

- (a) operațiunile care sunt de o natură atât de excepțională încât nu ar fi rezonabil să se refuze o excepție temporară, inclusiv zborurile pentru acordarea de ajutor umanitar; sau
- (b) zborurile non-profit în scopul realizării unor lucrări de modificare, reparații sau întreținere.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare ( JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

*Articolul 11***Acte delegate**

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12, cu privire la:

- (a) actualizările tehnice ale standardelor de certificare de zgomot prevăzute la articolul 5 alineatul (5) și la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și ale procedurii de certificare menționate la articolul 7 alineatul (1);
- (b) actualizările tehnice ale metodologiei și indicatorilor prevăzuți în anexa I.

Scopul acestor actualizări este de a lua în considerare modificările aduse normelor internaționale relevante, după caz.

*Articolul 12***Exercitarea delegării de competențe**

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la ... (\*). Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

*Articolul 13***Informare și revizuire**

Statele membre pun la dispoziția Comisiei, la cerere, informații privind aplicarea prezentului regulament.

Până la ... (\*\*), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport referitor la aplicarea prezentului regulament.

Dacă este necesar, raportul respectiv este însoțit de propuneri de revizuire a prezentului regulament.

*Articolul 14***Restricții de operare existente**

Restricțiile de operare referitoare la zgomot care au fost deja introduse înainte de ... (\*) rămân valabile până când autoritățile competente decid să le revizuiască în conformitate cu prezentul regulament.

(\*) Data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(\*\*) Cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

*Articolul 15***Abrogare**

Directiva 2002/30/CE se abrogă de la ... (\*).

*Articolul 16***Dispoziții tranzitorii**

Fără a aduce atingere articolului 15 din prezentul regulament, restricțiile de operare referitoare la zgomot adoptate după ... (\*) pot fi adoptate în conformitate cu Directiva 2002/30/CE în cazul în care procesul de consultare premergător adoptării lor era în curs de desfășurare la data respectivă și cu condiția ca restricțiile respective să fie adoptate cel târziu la un an de la data respectivă.

*Articolul 17***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare la ... (\*\*)

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la ...

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

...

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

...

---

(\*) Data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(\*\*) 24 de luni de la data publicării prezentului regulament în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*

## ANEXA I

## EVALUAREA SITUAȚIEI ZGOMOTULUI PE UN AEROPORT

## Metodologie:

1. Autoritățile competente vor asigura utilizarea metodelor de evaluare a zgomotului care au fost elaborate în conformitate cu raportul Conferinței Europene a Aviației Civile, Documentul 29 intitulat „Metoda standard de calculare a curbelor de zgomot în jurul aeroporturilor civile” (*Standard Method for Computing Noise Contours around Civil Airports*), ediția a 3-a.

## Indicatori:

1. Impactul zgomotului produs de traficul aerian va fi descris cel puțin în funcție de indicatorii de zgomot  $L_{(zsn)}$  și  $L_{(noapte)}$ , care sunt definiți și calculați în conformitate cu anexa I la Directiva 2002/49/CE.
2. Pot fi utilizați indicatori de zgomot suplimentari care au o bază obiectivă.

## Informații privind gestionarea zgomotului:

1. Situația actuală
  - 1.1. Descrierea aeroportului, inclusiv informații despre dimensiunea, localizarea, împrejurimile, volumul și componența traficului aerian.
  - 1.2. Descrierea eventualelor obiective privind mediul stabilite pentru aeroport și a contextului național. Aceasta va include o descriere a obiectivelor privind reducerea zgomotului produs de aeronave pentru aeroportul în cauză.
  - 1.3. Detalii privind curbele de zgomot pentru anii anteriori relevanți, inclusiv evaluarea numărului de persoane afectate de zgomotul produs de aeronave, realizată în conformitate cu anexa II la Directiva 2002/49/CE.
  - 1.4. O descriere a măsurilor existente și planificate pentru gestionarea zgomotului produs de aeronave deja implementate în cadrul abordării echilibrate, precum și a impactului și a contribuției acestora la situația zgomotului, prin trimitere la:
    - 1.4.1. Pentru reducerea la sursă:
      - (a) informațiile privind flota actuală de aeronave și eventualele îmbunătățiri tehnologice așteptate;
      - (b) planurile specifice de înnoire a flotei.
    - 1.4.2. Pentru planificarea și gestionarea utilizării terenului:
      - (a) instrumentele de planificare implementate, precum planificarea cuprinzătoare sau zonarea acustică;
      - (b) măsurile de atenuare implementate, precum coduri de construcție, programe de izolare acustică sau măsuri de reducere a zonelor de teren cu sensibilitate la zgomot;
      - (c) procesul de consultare în privința măsurilor de amenajare a terenului;
      - (d) monitorizarea modificării numărului de persoane/ locuințe în zonele de teren cu sensibilitate la zgomot.
    - 1.4.3. Pentru măsurile operaționale de reducere a zgomotului, în măsura în care aceste măsuri nu restricționează capacitatea unui aeroport:
      - (a) utilizarea pistelor de decolare preferențiale;
      - (b) utilizarea rutelor preferențiale din considerente ținând de zgomot;

- (c) utilizarea unor proceduri pentru reducerea zgomotului la decolare și la apropiere;n
- (d) indicarea gradului în care aceste măsuri sunt reglementate prin indicatori de mediu, menționați în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 691/2010.

1.4.4. Pentru restricțiile de operare:

- (a) utilizarea restricțiilor globale, precum limitarea mișcărilor sau cotele de zgomot;
- (b) utilizarea unor restricții în funcție de aeronavă, precum retragerea aeronavelor cu o marjă mică de conformitate;
- (c) utilizarea unor restricții parțiale, făcându-se o distincție între măsurile pe timp de zi și cele pe timp de noapte.

1.4.5. Instrumente financiare în vigoare, precum tarife de aeroport pe criterii de zgomot.

2. Previziuni 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, previziuni în ceea ce privește apropierea și decolarea, componența viitoare a traficului și creșterea estimate, precum și un studiu detaliat al impactului zgomotului pe care l-ar avea asupra zonei din împrejurime această creștere a capacității, extindere a pistelor sau a terminalelor și modificare a traiectelor de zbor și a rutelor de apropiere și de decolare.
- 2.2. În cazul extinderii capacității aeroportului, beneficiile aduse de această capacitate extinsă în întreaga rețea de aviație și în regiune.
- 2.3. Descrierea impactului datorat zgomotului în cazul în care nu se iau alte măsuri, precum și a măsurilor deja programate pentru atenuarea acestui impact, pentru aceeași perioadă de timp.
- 2.4. Previziuni privind curbele de zgomot – inclusiv evaluarea numărului de persoane susceptibile de a fi afectate de zgomotul produs de aeronave – făcându-se distincția între zonele rezidențiale mai vechi, cele nou construite sau proiectele noi și proiectele de viitoare zone rezidențiale care au obținut deja autorizație din partea autorităților competente.
- 2.5. Evaluarea consecințelor și a costurilor posibile în cazul în care nu se ia nicio 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 disponibile și indicarea motivelor principale care au condus la alegerea lor. Descrierea măsurilor alese pentru o analiză aprofundată și informații privind rezultatul analizei eficienței din punctul de vedere al costurilor, în special în ceea ce privește costul de introducere a acestor măsuri, numărul de persoane care se preconizează să beneficieze și calendarul aferent, precum și o clasificare a eficacității globale a diverselor măsuri.
  - 3.2. O prezentare a efectelor posibile, din punctul de vedere al mediului și concurenței, ale măsurilor propuse asupra altor aeroporturi, operatori și alte părți interesate.
  - 3.3. Motivele care au dus la alegerea unei anumite soluții.
  - 3.4. Un rezumat fără caracter tehnic.
-

## ANEXA II

**EVALUAREA EFICACITĂȚII DIN PUNCTUL DE VEDERE AL COSTURILOR A RESTRICȚIILOR DE OPERARE  
REFERITOARE LA ZGOMOT**

Eficacitatea din punctul de vedere al costurilor a restricțiilor de operare avute în vedere va fi evaluată ținând cont de elementele de mai jos, în măsura în care acest lucru este posibil, în termeni cuantificabili:

1. beneficiile referitoare la zgomot ale măsurilor avute în vedere, în prezent și în viitor;
2. siguranța operațiunilor aeriene, incluzând riscul aferent părților terțe;
3. capacitatea aeroportului;
4. orice efecte asupra rețelei aviatice europene.

În plus, autoritățile competente pot ține seama de următorii factori:

1. sănătatea și siguranța persoanelor care locuiesc în vecinătatea aeroportului;
  2. sustenabilitatea ecologică, inclusiv relațiile de interdependență dintre zgomot și emisii;
  3. orice efecte directe, indirecte sau cu efect catalizator asupra situației economiei și a locurilor de muncă.
-

## EXPUNEREA DE MOTIVE A CONSILIULUI

### I. INTRODUCERE

La 1 decembrie 2011, Comisia a prezentat Parlamentului European și Consiliului propunerea sa de regulament de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE <sup>(1)</sup>.

La 7 iunie 2012, Consiliul a ajuns la o abordare generală cu privire la proiectul de propunere.

În cursul desfășurării activității sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European și de cel al Comitetului Regiunilor.

La 12 decembrie 2012, Parlamentul European și-a votat avizul în primă lectură <sup>(2)</sup>.

În urma votului din Parlamentul European au avut loc negocieri între Parlamentul European, Consiliu și Comisie cu scopul de a se ajunge la un acord cu privire la propunere. La 27 ianuarie 2014 s-a ajuns la un acord privind un compromis final, aprobat ulterior de Comitetul Reprezentanților Permanenți la 29 ianuarie 2014. La rândul său, Comisia pentru transport și turism (TRAN) din Parlamentul European a confirmat acordul la 11 februarie 2014, adresând o scrisoare în acest sens președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți.

La 17 februarie 2014, Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la poziția sa în primă lectură <sup>(3)</sup>. În baza proiectului de regulament anexat scrisorii menționate anterior, transmise de Parlamentul European, precum și a acordului politic al Consiliului, ambele instituții au supus textul unei revizii juridico-lingvistice.

### II. ANALIZA POZIȚIEI CONSILIULUI ÎN PRIMĂ LECTURĂ

#### 1. Generalități

Propunerea privind zgomotul din aeroporturi face parte din așa-numitul „pachet privind aeroporturile”, o serie de trei propuneri legislative menite să promoveze competitivitatea în aeroporturile europene și să crească performanța acestora în ceea ce privește eficiența, calitatea și capacitatea de rezistență. Principalul obiectiv al propunerii în cauză este de a asigura aplicarea consecventă în Uniunea Europeană a setului de principii și orientări elaborat de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) și cunoscut sub denumirea de „abordare echilibrată”, în vederea introducerii unor restricții de operare referitoare la zgomot în aeroporturile din UE. Propunerea înlocuiește și abrogă Directiva 2002/30/CE, actualul act de bază care stabilește normele și procedurile cu privire la introducerea unor restricții de operare referitoare la zgomot în aeroporturile din Uniune.

#### 2. Poziția Consiliului referitoare la amendamentele Parlamentului privind aspecte-cheie

##### (i) Dreptul de control

Comisia a propus să i se acorde Comisiei dreptul de control asupra deciziilor de introducere a unor restricții de operare referitoare la zgomot înainte de punerea lor în aplicare, precum și dreptul de a le suspenda. Consiliul a fost de acord cu Parlamentul European în privința faptului că ar trebui să îi revină Comisiei numai dreptul de a revizui procesul sub acest aspect și, prin urmare, a acceptat în mare măsură spiritul amendamentului 32. Totuși, Consiliul nu a fost de acord cu poziția Parlamentului European de a nu impune autorităților din statele membre nicio obligație referitoare la notificarea Comisiei privind revizuirea.

De asemenea, tendința generală care a caracterizat poziția Consiliului a fost aceea de a menține puterea de apreciere acordată autorităților locale în ceea ce privește luarea deciziilor legate de restricțiile de operare. Prin urmare, acționând în spiritul compromisului, Consiliul a acceptat ca preocupările Parlamentului European să se regăsească în poziția sa în primă lectură, conform căreia autoritățile competente trebuie să examineze notificarea Comisiei și să aducă la cunoștința acesteia intențiile lor privind restricțiile de operare ce urmează a fi introduse.

<sup>(1)</sup> Documentul 18010/11.

<sup>(2)</sup> Documentul 17488/12.

<sup>(3)</sup> Documentul 6258/14.

(ii) *Sănătate*

Parlamentul European a adoptat mai multe amendamente privind includerea efectelor dăunătoare pentru sănătatea umană în procesul de evaluare a zgomotului instituit de regulament. Deși recunoaște importanța care revine sănătății în acest proces, Consiliul are o abordare diferită, considerând că aspectele legate de sănătate sunt reglementate de procedurile instituite prin Directiva 2002/49/CE privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental. Includerea sănătății pe lista elementelor obligatorii și cuantificabile care urmează să fie luate în considerare cu ocazia evaluării rentabilității a fost considerată drept deosebit de problematică, având în vedere faptul că sănătatea constituie un criteriu dificil de evaluat și de cuantificat în mod obiectiv în etapa actuală de dezvoltare a cercetării științifice.

În textul de compromis, legăturile cu acquis-ul Uniunii Europene privind evaluarea zgomotului ambiental sunt consolidate, deschizându-se astfel calea către includerea pe viitor a aspectelor legate de sănătate în procesul de evaluare a zgomotului, pe baza unor criterii obiective și științifice. Mai concret, preocupărilor Parlamentului European li se oferă un răspuns printr-un nou considerent care subliniază necesitatea evaluării aspectelor legate de sănătate, printr-o nouă referire la sănătate drept unul dintre obiectivele Regulamentului privind zgomotul în aeroporturi, precum și prin instituirea obligației de a evalua situația zgomotului din fiecare aeroport, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE. În acest context, Comisia a acceptat să facă o declarație cu privire la revizuirea Directivei 2002/49/CE, aflată în curs, astfel cum figurează în anexa la prezentul document.

(iii) *Perioade de tranziție*

(a) Definiția „aeronavei cu o marjă mică de conformitate”

Conform propunerii inițiale a Comisiei, pragul care definește aeronava cu o marjă mică de conformitate ar fi trebuit să fie stabilit la o marjă cumulată de mai puțin de 10 EPNdB (zgomotul perceput efectiv, în decibeli), fără o perioadă de tranziție. Mai mult, Comisia a propus să i se acorde posibilitatea de a actualiza acest prag prin acte delegate, pentru a urmări evoluțiile viitoare din cadrul OACI. Consiliul nu a putut subscrie la această abordare și a convenit cu Parlamentul European să reducă marja cumulată la mai puțin de 8 EPNdB pe o perioadă de tranziție de patru ani, pentru a lua în considerare alcătuirea flotelor actuale de aeronave și investițiile deja efectuate.

Mai mult, conform deciziei colegiitorilor, Comisia nu ar trebui să fie abilitată să actualizeze definiția prin acte delegate, aspect care ar trebui să facă în continuare obiectul procedurii legislative ordinare.

(b) *Intrarea în vigoare*

Textul de compromis menține amânarea cu 24 de luni a intrării în vigoare, acordându-le statelor membre timpul necesar pentru a modifica sau abroga dispozițiile de drept intern adoptate în vederea aplicării Directivei 2002/30/CE și pentru a desemna organismele naționale cărora li se atribuie noile sarcini stabilite de regulament. În fapt, o astfel de perioadă mai lungă va prelungi de asemenea la șase ani perioada tranzitorie de aplicare a unui prag mai mic de 8 EPNdB pentru „aeronavele cu o marjă mică de conformitate”.

(iv) *Restricții de operare existente și mediere*

Atât Consiliul, cât și Parlamentul European și-au exprimat îngrijorarea legată de efectele noului Regulament privind zgomotul asupra restricțiilor de operare actuale aflate deja în vigoare și asupra deciziilor aferente acestora. Aceste preocupări au fost definite mai precis în timpul negocierilor și sunt reflectate în compromisul la care s-a ajuns, care ia totodată în calcul nevoia clarității juridice. Mai precis, textul de compromis garantează faptul că restricțiile de operare existente rămân în vigoare până când autoritățile competente decid să le reexamineze. Totodată, articolul referitor la dispozițiile tranzitorii face posibilă examinarea restricțiilor de operare din perspectiva Directivei 2002/30/CE, dacă procesele de consultare necesare au demarat deja înainte de intrarea în vigoare a noului regulament și dacă restricțiile de operare sunt adoptate în termen de un an. Conform precizărilor referitoare la mediere, consultarea cu părțile interesate poate lua și forma unui proces de mediere. Mai mult, după cum se precizează într-un nou considerent, conceptul de restricții de operare existente include restricțiile care sunt consecința hotărârilor judecătorești și a proceselor de mediere.

### 3. Alte amendamente ale Parlamentului European

- În plus față de obligația de a furniza în mod regulat informații persoanelor care locuiesc în vecinătatea aeroporturilor în ceea ce privește punerea în aplicare a măsurilor de atenuare a zgomotului, textul de compromis sporește gradul de transparență prin enumerarea unor elemente informative, a căror disponibilitate ar trebui încurajată.
- În vederea ușurării sarcinii care revine operatorilor de aeronave sub aspectul furnizării de informații privind datele referitoare la modelarea acustică, dispozițiile relevante sunt simplificate pentru a evita duplicarea, și anume transmiterea de date deja existente, și pentru a garanta faptul că informațiile furnizate servesc scopului căruia îi sunt destinate.

### III. CONCLUZIE

Poziția Consiliului în primă lectură reflectă compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor dintre Consiliu și Parlamentul European, facilitat de Comisie. Acest compromis este confirmat prin scrisoarea președintelui Comisiei pentru transport și turism (TRAN) din Parlamentul European, adresată președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți la 11 februarie 2014.

În scrisoarea respectivă, președintele TRAN precizează că va recomanda membrilor Comisiei TRAN și ulterior Parlamentului European reunit în plen să aprobe poziția Consiliului în primă lectură fără amendamente și să încheie procedura legislativă ordinară în etapa celei de a doua lecturi a Parlamentului European, în conformitate cu articolul 294 din TFUE.

---