

DIRECTIVA 2002/30/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 26 de Março de 2002****relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O desenvolvimento sustentável é um dos principais objectivos da política comum dos transportes. Isso requer uma abordagem integrada, cujo objectivo é garantir o funcionamento eficaz dos sistemas de transportes da Comunidade e a protecção do ambiente.
- (2) O desenvolvimento sustentável dos transportes aéreos requer a adopção de medidas destinadas a reduzir os danos causados pelas emissões sonoras de aeronaves em aeroportos com problemas de ruído específicos.
- (3) Uma nova norma, mais restritiva, de certificação do ruído, definida no anexo 16, volume 1, parte II, capítulo 4, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, foi elaborada no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e contribuirá para uma melhoria do ambiente sonoro nas imediações de aeroportos a longo prazo.
- (4) A norma do capítulo 4 foi estabelecida para a certificação de aeronaves e não como base para a introdução de restrições de operação.
- (5) A retirada progressiva das aeronaves do capítulo 2, em aplicação da Directiva 92/14/CEE do Conselho, de 2 de Março de 1992, relativa à limitação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, parte II, capítulo 2, segunda edição (1988) ⁽⁵⁾, estará concluída em 1 de Abril de 2002 e será necessário tomar novas medidas para evitar um agravamento do ambiente

sonoro após 2002, na hipótese de um crescimento contínuo dos transportes aéreos na Europa.

- (6) A utilização de aeronaves com um melhor desempenho ambiental pode contribuir para uma utilização mais eficaz da capacidade aeroportuária disponível e favorecer o desenvolvimento das infra-estruturas aeroportuárias de acordo com os requisitos do mercado.
- (7) Um quadro comum de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação em aeroportos comunitários, como parte de uma abordagem equilibrada da gestão do ruído, ajudará a salvaguardar os requisitos do mercado interno através da introdução de restrições de operação semelhantes em aeroportos com problemas de ruído comparáveis de uma maneira geral. Isso inclui a avaliação do impacto do ruído num aeroporto e a avaliação das medidas possíveis para reduzir esse impacto, bem como a selecção das medidas de redução adequadas com o objectivo de obter o maior benefício possível para o ambiente ao menor custo.
- (8) O Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias ⁽⁶⁾, prevê nos seus artigos 8.º e 9.º, *inter alia*, a publicação e análise de restrições de operação. Convém, pois, estabelecer a relação entre essas disposições e a presente directiva.
- (9) O interesse legítimo do sector dos transportes aéreos na aplicação de soluções rentáveis para cumprir os objectivos de gestão do ruído deve ser reconhecido.
- (10) A 33.ª Assembleia da ICAO adoptou a Resolução A33/7 que define o conceito de «abordagem equilibrada» da gestão do ruído, estabelecendo assim um método aplicável ao problema das emissões sonoras de aeronaves, incluindo orientações internacionais para a introdução de restrições de operação específicas a cada aeroporto. O conceito de «abordagem equilibrada» da gestão das emissões sonoras das aeronaves inclui quatro elementos essenciais e requer uma avaliação cuidada das diferentes opções para atenuar o ruído, incluindo a redução na fonte do ruído gerado por aeronaves, medidas de ordenamento e gestão do território, procedimentos operacionais de redução do ruído e restrições de operação, sem prejuízo das obrigações jurídicas, acordos existentes, legislação em vigor e políticas aplicáveis na matéria.

⁽¹⁾ JO C 75 E de 26.3.2002, p. 318.

⁽²⁾ Parecer emitido em 20 de Março de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽³⁾ Parecer emitido em 14 de Março de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 13 de Março de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 26 de Março de 2002.

⁽⁵⁾ JO L 76 de 23.3.1992, p. 21. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 991/2001 da Comissão (JO L 138 de 22.5.2001, p. 12).

⁽⁶⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 8.

- (11) A «abordagem equilibrada» constitui uma importante medida para lograr a redução do ruído. A fim de alcançar uma redução eficaz e duradoura do ruído, são, no entanto, igualmente necessárias normas técnicas mais rigorosas, nomeadamente aplicáveis às aeronaves, procedendo, simultaneamente, à retirada de serviço de aeronaves que produzem elevadas emissões de ruído.
- (12) A directiva do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente ⁽¹⁾, uma medida horizontal que abrange todos os modos de transporte, introduziu uma abordagem comum para a avaliação e gestão do ruído ambiente. Tem como objectivo o acompanhamento do problema ambiental causado pelo ruído em grandes aglomerações e nas imediações das principais infra-estruturas de transporte, incluindo aeroportos, a informação do público relativamente ao ruído ambiente e aos seus efeitos, bem como o estabelecimento, pelas autoridades competentes, de planos de acção destinados a prevenir e reduzir os danos sonoros onde for necessário e a preservar a qualidade do ambiente sonoro quando esta é boa.
- (13) A Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente ⁽²⁾, já prevê uma análise exaustiva dos projectos aeroportuários, incluindo no que se refere à atenuação do ruído. Pode-se considerar que estas disposições satisfazem, em parte, as exigências de avaliação da presente directiva no caso de projectos de alargamento de infra-estruturas aeroportuárias.
- (14) Essa análise pode demonstrar que os objectivos apenas podem ser atingidos através de uma restrição da oferta de novos serviços e retirando progressivamente de serviço as aeronaves só marginalmente conformes com as normas de certificação do ruído do capítulo 3.
- (15) Os problemas de ruído específicos de aeroportos localizados no centro de grandes aglomerações («aeroportos urbanos») devem ser reconhecidos autorizando a adopção de regras mais rigorosas.
- (16) É necessário finalizar a lista indicativa de aeroportos urbanos com base nas informações a fornecer pelos Estados-Membros.
- (17) O alargamento das infra-estruturas aeroportuárias deve ser facilitado tendo em vista a preservação do desenvolvimento sustentável das actividades de transporte aéreo.
- (18) É necessário permitir que se continuem a aplicar medidas de gestão do ruído específicas a um aeroporto e a introdução de determinadas alterações técnicas a restrições de funcionamento parciais.
- (19) Deve evitar-se que os operadores de países em desenvolvimento sofram um prejuízo económico excessivo, autorizando a concessão de derrogações quando for adequado, devendo essa disposição incluir cláusulas de salvaguarda destinadas a evitar abusos.
- (20) Ao propor medidas relativas ao ruído, nomeadamente a introdução de novas restrições de operação, é necessário garantir a transparência e a consulta de todas as partes envolvidas.
- (21) Os operadores devem ser notificados com antecedência razoável sempre que sejam introduzidas novas restrições de operação.
- (22) Devem ser tomadas as disposições necessárias para garantir o direito de recurso, eventualmente para um tribunal, contra a introdução de restrições de operação.
- (23) A presente directiva é conforme com os princípios de subsidiariedade e de proporcionalidade enunciados no artigo 5.º do Tratado. A introdução de restrições de operação nos aeroportos comunitários pode contribuir para impedir um agravamento do ambiente sonoro nas imediações de aeroportos, mas pode introduzir distorções de concorrência. O objectivo pode, por conseguinte, ser atingido de um modo mais eficaz a nível comunitário graças à adopção de regras harmonizadas para a introdução de restrições de operação no quadro do processo de gestão do ruído. A presente directiva limita-se ao mínimo necessário para a realização desse objectivo e não vai além do estritamente indispensável para esse fim.
- (24) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício da competência de execução atribuída à Comissão ⁽³⁾.
- (25) As medidas previstas na presente directiva substituem as medidas previstas no Regulamento (CE) n.º 925/1999 do Conselho, de 29 de Abril, relativo ao registo e operação na Comunidade de certos tipos de aviões civis subsónicos de propulsão por reacção que tenham sido modificados e recertificados como satisfazendo as normas do anexo 16, volume 1, parte II, capítulo 3, terceira edição (Julho de 1993) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional ⁽⁴⁾. Esse regulamento deve, pois, ser revogado,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivos

Os objectivos da presente directiva são:

- a) Estabelecer regras aplicáveis na Comunidade para favorecer a introdução de restrições de operação de modo coerente a nível dos aeroportos, de forma a limitar ou reduzir o número de pessoas afectadas pelos efeitos nocivos do ruído;
- b) Criar um quadro que satisfaça as exigências do mercado interno;

⁽¹⁾ Esta directiva está em elaboração, sendo aplicada após aprovação.

⁽²⁾ JO L 175 de 5.7.1985, p. 40. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/11/CE (JO L 73 de 14.3.1997, p. 5).

⁽³⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 115 de 4.5.1999, p. 1.

- c) Promover um desenvolvimento da capacidade aeroportuária que respeite o ambiente;
- d) Favorecer a realização de objectivos específicos de redução do ruído a nível de cada aeroporto;
- e) Permitir uma escolha entre as medidas possíveis para obter o máximo benefício para o ambiente ao menor custo.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Aeroporto», um aeroporto civil situado na Comunidade cujo tráfego seja superior a 50 000 movimentos por ano (entendendo-se por movimento uma aterragem ou uma descolagem) de aviões civis subsónicos de propulsão por reacção, tendo em conta a média dos três últimos anos que tenham precedido a aplicação das disposições da presente directiva ao aeroporto em questão;
- b) «Aeroporto urbano», um aeroporto que não possua nenhuma pista com um comprimento máximo de descolagem utilizável (TORA) superior a 2 000 metros e que forneça exclusivamente serviços ponto-a-ponto entre Estados europeus ou no território de um Estado, e localizado no centro de uma grande aglomeração, em que, com base em critérios objectivos, um número significativo de pessoas seja afectado pelas emissões sonoras de aeronaves e em que qualquer aumento suplementar dos movimentos de aeronaves represente um incómodo particularmente importante dada a gravidade da poluição sonora. Estes aeroportos encontram-se enumerados no anexo I. Este anexo pode ser alterado nos termos do n.º 3 do artigo 13.º;
- c) «Avião civil subsónico de propulsão por reacção», aviões com uma massa máxima à descolagem igual ou superior a 34 000 kg, ou cuja capacidade máxima da configuração interior, certificada para esse tipo de avião comporte mais de 19 lugares de passageiros, excluindo os lugares exclusivamente destinados à tripulação;
- d) «Aeronaves marginalmente conformes», aviões civis subsónicos de propulsão por reacção que respeitem os valores-limite de certificação estabelecidos no anexo 16, volume I, parte II, capítulo 3, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional numa margem cumulativa não superior a 5EPNdB (ruído efectivamente percebido em decibéis — Effective Perceived Noise in decibels), em que a margem cumulativa é o valor expresso em EPNdB obtido somando as diferentes margens (ou seja, a diferença entre o nível de ruído certificado e o nível de ruído máximo autorizado) em cada um dos três pontos de referência para a medição do ruído definidos no anexo 16, volume I, parte II, capítulo 3, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;
- e) «Restrições de operação», medidas relativas ao ruído que limitem ou reduzam o acesso de aviões civis subsónicos de propulsão por reacção a um aeroporto. Incluem restrições de operação com vista à retirada de serviço de aeronaves marginalmente conformes em aeroportos específicos, e restrições de operação parciais que afectem a operação de

aviões civis subsónicos de propulsão por reacção em determinados períodos;

- f) «Partes interessadas», todas as pessoas singulares ou colectivas afectadas ou que possam ser afectadas pela introdução de medidas de redução do ruído, incluindo restrições de operação, ou que possam ter interesse legítimo na aplicação dessas medidas;
- g) «Abordagem equilibrada», a abordagem segundo a qual os Estados-Membros avaliam as medidas aplicáveis para resolver o problema do ruído num determinado aeroporto situado no seu território, designadamente, o efeito previsível de uma redução do ruído das aeronaves na fonte, de medidas de ordenamento e de gestão do território, de processos de exploração que permitam reduzir o ruído e de restrições de exploração.

Artigo 3.º

Autoridade competente

Os Estados-Membros devem assegurar a existência de autoridades competentes nas matérias do âmbito da presente directiva.

Artigo 4.º

Regras gerais de gestão do ruído de aeronaves

1. Os Estados-Membros devem adoptar uma abordagem equilibrada no quadro do tratamento de problemas de ruído em aeroportos situados no seu território. Podem igualmente considerar incentivos económicos como medida de protecção contra a poluição sonora.
2. Ao analisar as restrições de operação, as autoridades competentes devem ter em conta os custos e benefícios que as diferentes medidas aplicáveis são susceptíveis de gerar, bem como as características específicas de cada aeroporto.
3. As medidas ou combinações de medidas adoptadas nos termos da presente directiva não devem ser mais restritivas que o necessário para atingir o objectivo ambiental fixado para um dado aeroporto. Não devem estabelecer discriminações com base na nacionalidade ou na identidade da transportadora aérea ou do fabricante de aeronaves.
4. As restrições de operação baseadas no desempenho devem basear-se no nível de ruído emitido pela aeronave, tal como determinado pelo procedimento de certificação estabelecido em conformidade com o anexo 16, volume I, terceira edição (Julho de 1993) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

Artigo 5.º

Regras relativas à avaliação

1. Pare efeitos de aprovação de uma decisão relativa a restrições de operação, as informações especificadas no anexo II serão tomadas em conta, na medida do possível e se tal se justificar, no que diz respeito às restrições de operação em questão, bem como às características do aeroporto.

2. Sempre que os projectos de aeroportos sejam sujeitos a uma avaliação do impacto ambiental nos termos da Directiva 85/337/CEE, a avaliação em conformidade com o disposto na dita directiva deve ser considerada como preenchendo o disposto no n.º 1, desde que, na medida do possível, tenham sido tomadas em conta na mesma as informações especificadas no anexo II da presente directiva.

Artigo 6.º

Regras relativas à introdução de restrições de operação com vista à retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes

1. Se a avaliação de todas as medidas possíveis, incluindo as de restrição parcial de operação, efectuada em conformidade com os requisitos do artigo 5.º, demonstrar que para o cumprimento dos objectivos da presente directiva é necessário introduzir restrições de operação com vista à retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes, em vez do procedimento previsto no artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 aplicam-se ao aeroporto em questão as seguintes regras:

- Seis meses depois de concluída a avaliação e decidida a introdução de uma restrição de operação, não podem ser prestados nesse aeroporto serviços adicionais, em comparação com o período correspondente do ano anterior, com aeronaves marginalmente conformes;
- Seis meses, no mínimo, após esse momento, pode ser exigido a cada operador que reduza o número de movimentos das aeronaves marginalmente conformes que opere nesse aeroporto, a um ritmo anual não superior a 20 % do número total inicial desses movimentos.

2. Em conformidade com as regras de avaliação do artigo 5.º, as entidades gestoras dos aeroportos urbanos enumerados no anexo I podem introduzir medidas mais restritas no que respeita à definição de aeronaves marginalmente conformes, desde que essas medidas não afectem os aviões civis subsónicos de propulsão por reacção que cumpram, segundo o seu certificado de origem ou após renovação do mesmo, as normas acústicas do anexo 16, volume 1, parte II, capítulo 4, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

Artigo 7.º

Restrições de operação em vigor

O artigo 5.º não se aplica:

- Às restrições de operação já estabelecidas à data da entrada em vigor da presente directiva;
- Às alterações mínimas de ordem técnica às restrições de operação parciais que não tenham implicações significativas em termos de custos para os operadores aéreos de um dado aeroporto comunitário e que tenham sido introduzidas após a entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 8.º

Isenção de aeronaves registadas em países em desenvolvimento

As aeronaves marginalmente conformes registadas em países em desenvolvimento ficam isentas do disposto no artigo 6.º,

por um período de 10 anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva, se:

- Tiverem obtido certificação que ateste a sua conformidade às normas acústicas constantes do anexo 16, volume 1, parte II, capítulo 3, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e tiverem sido utilizadas no aeroporto em questão na Comunidade entre 1 de Janeiro de 1996 e 31 de Dezembro de 2001 («período de referência»); e
- Tenham estado registadas, durante o período de referência, nesse país em desenvolvimento e continuarem a ser exploradas por uma pessoa singular ou colectiva estabelecida nesse país.

Artigo 9.º

Derrogação aplicável à operação de aeronaves em circunstâncias excepcionais

Em determinados casos, os Estados-Membros podem autorizar, em aeroportos situados no seu território, a operação pontual de aeronaves marginalmente conformes que não poderia ter lugar com base noutras disposições da presente directiva.

A presente derrogação circunscreve-se às:

- Aeronaves cuja operação se revista de carácter de tal modo excepcional que seria insensato recusar uma derrogação temporária;
- Aeronaves que efectuem voos não comerciais para fins de modificação, reparação ou manutenção.

Artigo 10.º

Consulta e transparência

Os Estados-Membros devem zelar por que sejam criadas, em conformidade com o direito nacional, procedimentos de consulta das partes interessadas para efeitos da aplicação dos artigos 5.º e 6.º

Artigo 11.º

Pré-aviso

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, aquando da introdução de uma nova restrição de operação, todas as partes interessadas sejam publicamente informadas desse facto, incluindo das razões que motivam essa restrição, tendo em conta os elementos adequados da abordagem equilibrada:

- Seis meses antes da entrada em vigor das medidas referidas na alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º
- Um ano antes da entrada em vigor das medidas referidas na alínea b) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 6.º;
- Dois meses antes da realização da conferência de programação dos horários para o período de programação correspondente, para as medidas abrangidas pelo artigo 6.º

2. Os Estados-Membros devem informar imediatamente os outros Estados-Membros e a Comissão de quaisquer novas restrições de funcionamento na aceção da presente directiva que tenham decidido introduzir num aeroporto situado no seu território.

*Artigo 12.º***Direito de recurso**

Os Estados-Membros devem assegurar a existência de um direito de recurso contra as medidas adoptadas nos termos do artigo 6.º e da alínea b) do artigo 7.º para uma instância que não a autoridade que tenha adoptado a medida impugnada, em conformidade com a legislação e os procedimentos nacionais.

*Artigo 13.º***Comité**

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 11.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.
2. A Comissão pode consultar o comité sobre qualquer questão relativa à aplicação da presente directiva.
3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º
4. O comité toma nota das avaliações realizadas pelos Estados-Membros, em conformidade com o disposto no artigo 5.º, e das medidas adoptadas ou previstas com base nessas avaliações.

*Artigo 14.º***Informação e revisão**

Os Estados-Membros devem prestar informações sobre a aplicação da presente directiva, a pedido da Comissão.

O mais tardar cinco anos após a entrada em vigor da presente directiva, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a sua aplicação.

O relatório será acompanhado, se necessário, de propostas de revisão da directiva.

Deve incluir uma avaliação da eficácia da presente directiva, nomeadamente da necessidade de rever a definição de aeronaves marginalmente conformes, tal como estabelecida na

alínea d) do artigo 2.º, tendo em vista introduzir requisitos mais rigorosos.

*Artigo 15.º***Revogação**

O Regulamento (CE) n.º 925/1999 é revogado a partir da data de entrada em vigor da presente directiva.

*Artigo 16.º***Transposição**

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 28 de Setembro de 2002 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

*Artigo 17.º***Entrada em vigor**

A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

*Artigo 18.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 26 de Março de 2002.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

Lista de aeroportos urbanos

Berlin-Tempelhof
Stockholm Bromma
London City
Belfast City

ANEXO II

Informações referidas no n.º 1 do artigo 5.º

1. Inventário actual
 - 1.1. Descrição do aeroporto, incluindo informações sobre a sua capacidade, localização, imediações, volume e composição do tráfego aéreo, bem como tipo e características das pistas de descolagem.
 - 1.2. Descrição dos objectivos ambientais fixados para o aeroporto e do contexto nacional.
 - 1.3. Dados pormenorizados das curvas de níveis de ruído para os anos anteriores e o ano em curso, incluindo uma estimativa do número de pessoas afectadas pelas emissões sonoras de aeronaves. Descrição do método de cálculo utilizado para estabelecer essas curvas.
 - 1.4. Descrição de medidas já aplicadas para melhorar as emissões sonoras de aeronaves: por exemplo, informações sobre ordenamento e gestão do território, programas de isolamento contra o ruído, procedimentos operativos como os PANS-OPS, restrições de operação tais como valores-limite de ruído, limitação ou interdição de voos nocturnos, taxas sobre o ruído, utilização de pistas preferenciais, rotas preferidas por razões de ruído ou acompanhamento das trajectórias de voo, medição do ruído.
 2. Previsões na ausência de novas medidas
 - 2.1. Descrição das ampliações de aeroportos (caso existam) já aprovadas e previstas no programa, no que respeita, por exemplo, ao aumento da capacidade, extensão das pistas e/ou dos terminais, à futura composição do tráfego e ao seu crescimento previsto.
 - 2.2. No que respeita ao aumento da capacidade aeroportuária, apresentação das vantagens que oferece a capacidade adicional.
 - 2.3. Descrição do impacto no ambiente sonoro na ausência de novas medidas, bem como das medidas já programadas para atenuar o impacto do ruído durante o mesmo período.
 - 2.4. Curvas de níveis de ruído previstas — incluindo uma avaliação do número de pessoas que poderão ser afectadas pelas emissões sonoras de aeronaves — distinção entre zonas residenciais antigas e recentes.
 - 2.5. Avaliação das consequências e dos custos possíveis na ausência de novas medidas para atenuar o impacto do aumento do ruído, caso este seja previsível.
 3. Avaliação de medidas complementares
 - 3.1. Descrição geral das medidas complementares possíveis como parte das diversas opções mencionadas no n.º 1 do artigo 4.º e, em particular, indicação das principais razões para a sua selecção. Descrição das medidas escolhidas para uma análise mais exaustiva e informações mais completas sobre o custo da sua introdução, o número de pessoas que delas poderão beneficiar e em que prazo, bem como uma classificação das medidas em função da sua eficácia global.
 - 3.2. Avaliação da relação custo-eficácia ou custo-benefício da introdução de medidas específicas, tendo em conta os efeitos socioeconómicos sobre os utentes do aeroporto: operadores (passageiros e mercadorias), passageiros e autarquias.
 - 3.3. Resumo dos possíveis efeitos sobre o ambiente e a concorrência das medidas previstas sobre outros aeroportos, operadores e partes interessadas.
 - 3.4. Razões para a selecção da opção escolhida.
 - 3.5. Resumo não técnico.
 4. Relação com a directiva do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente.
 - 4.1. Caso tenham sido preparados mapas de ruído ou planos de acção nos termos da referida directiva, estes serão utilizados para fornecer as informações exigidas no presente anexo.
 - 4.2. A avaliação da exposição ao ruído (curvas de níveis de ruído e número de pessoas afectadas) deve ser efectuada utilizando pelo menos os indicadores de ruído comuns Lden e Lnight especificados na directiva acima referida, caso estejam disponíveis.
-