



---

Comisia pentru petiții

---

15.10.2024

## COMUNICARE CĂTRE MEMBRI

**Subiect:** Petiția nr. 1064/2021, adresată de Louis Cofflard, de cetățenie franceză, în numele Uniunii franceze de combatere a zgomotului aeronavelor (l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs), privind intensificarea traficului aerian și consecințele sale negative din Franța

### 1. Rezumatul petiției

Petiționarul se plânge de impactul negativ al traficului aerian tot mai intens asupra mediului și a sănătății cetățenilor din cauza poluării sonore și a aerului, în special asupra celor care locuiesc în apropierea aeroporturilor mari. El pretinde că Franța nu respectă Directiva 2002/49 și Regulamentul 598/14 întrucât niciunul dintre planurile de acțiune ce vizează cele 10 aeroporturi mari din Franța nu este suficient, nici nu dispune încă de studii pentru o abordare echilibrată efectuate pentru toate marile aeroporturi. În plus, el solicită un moratoriu privind intensificarea constantă a traficului aerian pentru a atinge obiectivele directivei și ale regulamentului sus-menționate, precum și obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

### 2. Admisibilitate

Declarată admisibilă la 17 februarie 2022. Comisia a fost invitată să furnizeze informații [articolul 233 alineatul (5) din Regulamentul de procedură, fostul articol 227 alineatul (5)].

### 3. Răspunsul Comisiei, primit la 19 septembrie 2024

#### Petiția

Această petiție se referă la presupusul zgomot produs de aeroporturile principale din Franța și la punerea în aplicare de către autoritățile franceze a Directivei 2002/49/CE („Directiva privind zgomotul ambiental”) și a Regulamentului 598/2014 („Regulamentul UE privind abordarea echilibrată”).

## Observațiile Comisiei

În conformitate cu Directiva privind zgomotul ambiental și, în special, cu articolele 7, 8 și 9 din aceasta, autoritățile competente ar trebui să elaboreze hărți acustice și planuri de acțiune pentru gestionarea zgomotului care afectează sănătatea umană. Măsurile cuprinse în astfel de planuri de acțiune ar trebui să abordeze toate prioritățile relevante, iar autoritățile competente sunt responsabile de punerea în aplicare a măsurilor respective.

Potrivit informațiilor deținute de Comisie, autoritățile competente care sunt responsabile pentru aeroporturile franceze au elaborat hărți acustice<sup>1</sup> și au adoptat planuri de acțiune<sup>2</sup> pentru patru dintre cele nouă aeroporturi care intră în domeniul lor de competență în temeiul Directivei privind zgomotul ambiental. În cazul în care nu au fost adoptate hărți acustice și planuri de acțiune, Comisia a luat măsuri juridice pentru a asigura respectarea obligațiilor în cauză<sup>3</sup>.

În conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul UE privind abordarea echilibrată, numai în cazul în care a fost identificată o „problemă referitoare la zgomot”, autoritățile competente stabilesc un obiectiv specific de reducere a zgomotului. Existența unei astfel de probleme ar trebui să aibă la bază și să fie stabilită pornind de la hărțile acustice strategice și planul de acțiune. În cazul în care o astfel de problemă nu este identificată în mod explicit în planul de acțiune, existența sa poate fi dedusă totuși din alte informații, în special din orice depășire a limitelor naționale de zgomot sau din informații științifice privind efectele dăunătoare ale expunerii la zgomot la anumite niveluri (de exemplu, din partea Organizației Mondiale a Sănătății) sau, după caz, din situații comparabile (spre exemplu privind alte aeroporturi).

Odată ce a fost identificată o problemă asociată cu zgomotul, autoritățile au posibilitatea de a alege modul de abordare a acesteia. Trebuie amintit că, în temeiul articolului 8 din Directiva privind zgomotul ambiental, autoritățile dispun de o marjă de apreciere în alegerea măsurilor care urmează să fie incluse în planul de acțiune.

În cazul în care planul de acțiune indică faptul că problema referitoare la zgomot va fi abordată chiar în aeroport, inclusiv prin măsuri care stabilesc care avioane pot fi exploatate, când și în ce mod pot funcționa acestea (abordare axată pe sursa zgomotului), autoritățile trebuie să stabilească obiectivul de reducere a zgomotului și să aplice procedurile prevăzute în Regulamentul UE privind abordarea echilibrată. În cazul în care autoritățile decid, în planul de acțiune, să abordeze problema zgomotului la alt nivel, și anume nu în aeroport, ci, de exemplu, prin mutarea locuințelor la o distanță mai mare de acesta, procedurile prevăzute în Regulamentul UE privind abordarea echilibrată nu ar fi aplicabile.

În privința aeroportului din Nantes, Comisia a identificat doar un obiectiv de reducere a zgomotului. De asemenea, Comisia deține informații care îi permit să concluzioneze că măsurile vor fi sau sunt stabilite în conformitate cu metodologia prevăzută la articolele 5 și 6 din Regulamentul UE privind abordarea echilibrată (petiționarul face referire la aceasta ca fiind

---

<sup>1</sup> [https://cdr.eionet.europa.eu/fr/eu/noise/colt5vp4w/2017/envyuiniw/index\\_html?&page=1](https://cdr.eionet.europa.eu/fr/eu/noise/colt5vp4w/2017/envyuiniw/index_html?&page=1)

<sup>2</sup> [https://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run\\_conversion?file=fr/eu/noise/colt5uxlq/2019/envybskuw/Noise\\_Acti on\\_Plans\\_DF\\_7\\_10\\_1.xml&conv=306&source=remote#211](https://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run_conversion?file=fr/eu/noise/colt5uxlq/2019/envybskuw/Noise_Acti on_Plans_DF_7_10_1.xml&conv=306&source=remote#211)

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/inf\\_23\\_4367](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/inf_23_4367)

un „studiu privind abordarea echilibrată”).

În cazul celorlalte aeroporturi pentru care au fost întocmite hărți acustice, aceste hărți arată că persoanele sunt expuse la zgomotul produs de aeronave la niveluri nocive. Acest lucru arată că există o problemă referitoare la zgomot și în cazul acestor aeroporturi. Însă această constatare nu implică în mod automat o constatare a încălcării Regulamentului privind abordarea echilibrată. Simplul fapt că autoritățile franceze nu par să fi stabilit obiective de reducere a zgomotului pentru aceste aeroporturi și nici nu par să fi aplicat procedurile prevăzute în Regulamentul UE privind abordarea echilibrată nu constituie, în sine, o încălcare a legislației UE, deoarece aceste autorități pot aborda această problemă altfel decât la nivelul aeroportului în sine. Totuși, în cazul în care problema nu este abordată chiar la nivelul aeroportului, autoritățile pot încălca articolul 8 din Directiva privind zgomotul ambiental, dacă acestea nu prevăd, în schimb, măsuri care să abordeze problema referitoare la zgomot la un alt nivel decât cel al aeroportului.

De asemenea, ar trebui subliniat faptul că Regulamentul UE privind abordarea echilibrată permite alte măsuri decât restricțiile privind traficul, care vizează reducerea nivelurilor de zgomot, cum ar fi îmbunătățirea operațiunilor aeronavelor, reînnoirea flotei sau gestionarea teritorială.

Planul de acțiune al Comisiei privind reducerea la zero a poluării<sup>4</sup> include angajamente de reducere a impactului zgomotului atât asupra sănătății umane, cât și asupra biodiversității. În 2022, Comisia a finalizat un studiu referitor la punerea în aplicare a Regulamentului UE privind abordarea echilibrată și a Directivei privind zgomotul ambiental în aeroporturile din Uniune, care demonstrează faptul că autoritățile competente de la nivel național au nevoie de orientări privind modul de interpretare corectă a normelor combinate ale Directivei privind zgomotul ambiental și ale Regulamentului UE privind abordarea echilibrată<sup>5</sup>.

## Concluzie

Responsabilitatea principală pentru asigurarea punerii în aplicare corecte a legislației UE, a măsurilor identificate și pentru identificarea unor eventuale probleme revine autorităților naționale competente. În conformitate cu politica sa consacrată privind punerea în aplicare a legislației UE<sup>6</sup>, Comisia invită petiționarul să investigheze în continuare acest caz la nivel național, de exemplu prin sesizarea autorităților responsabile cu punerea în aplicare a Directivei privind zgomotul ambiental, și anume a prefecturilor în responsabilitatea cărora intră fiecare aeroport, astfel cum au fost raportate în registrul de date al Agenției Europene de Mediu<sup>7</sup>.

Între timp, Comisia va continua să monitorizeze situația.

---

<sup>4</sup> Comunicarea „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”; COM/2021/400 final

<sup>5</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/67225cf1-2d8c-11ed-975d-01aa75ed71a1/language-en>

<sup>6</sup> Comunicare a Comisiei – Legislația UE: o mai bună aplicare pentru obținerea unor rezultate mai bune (C/2016/8600, JO C 18, 19.1.2017, p. 10).

<sup>7</sup> [https://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run\\_conversion?file=fr/eu/noise/df2/envtu87mg/FR\\_B\\_DF2\\_Air\\_2007.xls&conv=tohtml&source=local](https://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run_conversion?file=fr/eu/noise/df2/envtu87mg/FR_B_DF2_Air_2007.xls&conv=tohtml&source=local)