

2. O segundo parágrafo da letra e) do punto 3 do artigo 3 substitúese polo texto seguinte:

«En aplicación do artigo 14, punto 2 do Regulamento (CE) n.º 1432/2003, as organizacións de produtores poderán establecer o poder de decisión en función do valor da produción comercializada por cada un dos seus membros a través delas dentro dun límite máximo do 33 por cento.»

3. Suprímese a letra f) do punto 3 do artigo 3.

Disposición transitoria primeira. *Adaptación de programas operativos en execución.*

As organizacións de produtores con programas operativos aprobados antes da entrada en vigor desta orde e que sigan aplicándose no ano 2004, deberán solicitar as modificacións necesarias para se axustaren ó Regulamento (CE) n.º 1433/2003, no prazo previsto no primeiro parágrafo do seu artigo 28.

Disposición transitoria segunda. *Modificacións durante o ano de aplicación do programa operativo.*

Para o ano 2003, a data a que se refire o punto 1 do artigo 6 do Regulamento (CE) n.º 609/2001 no artigo 10 da Orde do Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación do 11 de setembro de 2001, sitúase no 15 de outubro de 2003.

Disposición transitoria terceira. *Modificacións dos programas operativos posteriores ó 15 de setembro de 2003.*

As modificacións ós programas operativos realizadas entre o 16 de setembro de 2003 e a entrada en vigor da presente orde poderanse acoller ó establecido no artigo único da Orde APA 3234/2002, do 12 de decembro.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Esta orde dítase ó amparo do artigo 149.1.13.ª da Constitución, que lle atribúe ó Estado a competencia exclusiva sobre as bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Esta orde entrará en vigor o día seguinte ó da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado» e será de aplicación ós programas e ás súas modificacións, e ós fondos operativos que se presenten a partir do 1 de xaneiro de 2004, coa excepción do disposto nas disposicións transitorias segunda e terceira.

Madrid, 1 de outubro de 2003.

ARIAS CAÑETE

MINISTERIO DA PRESIDENCIA

18431 REAL DECRETO 1257/2003, do 3 de outubro, polo que se regulan os procedementos para a introducción de restriccións operativas relacionadas co ruído en aeroportos. («BOE» 238, do 4-10-2003.)

Como parte da política común de transportes (artigo 80.2 do Tratado Constitutivo da Comunidade Euro-

pea), esta vén desenvolvendo unha acción sobre limitación do uso de avións de reacción subsónicos civís coa finalidade de actuar sobre o ruído causado polo tráfico aéreo, acción concretada nas directivas 80/51/CEE, 83/206/CEE, 89/629/CEE, 92/14/CEE e 98/20/CE, incorporadas ó dereito español polo Real decreto 1422/1992, do 27 de novembro, sobre limitación do uso de avións de reacción subsónicos civís, e os reais decretos 325/1995, do 3 de marzo, e 1908/1999, do 17 de decembro, que o modificaron parcialmente.

Dentro desta liña de actuación sitúase a recentemente adoptada Directiva 2002/30/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de marzo de 2002, sobre o establecemento de normas e procedementos para a introducción de restriccións operativas relacionadas co ruído nos aeroportos comunitarios.

Por outra parte, esta Directiva 2002/30/CE recolle os principios contidos na Resolución A31/7 da 33.ª Asemblea da Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pola que se introduce o concepto de «enfoque equilibrado» como instrumento de acción para tratar o problema do ruído dos avións, o que a leva a habilitar para a introducción de restriccións operativas nos aeroportos, pois para alcanzar unha solución proporcional ó dito problema requírense, entre outras medidas, normas técnicas máis estrictras en relación cos niveis de ruído permitidos ás aeronaves e, mesmo, pór fora de servizo as máis ruidosas.

En execución do capítulo IV da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea, e tamén, de modo particular, en desenvolvemento do contido do artigo 87 da Lei 50/1998, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, polo que se regulan os procedementos de disciplina de tráfico en materia de ruído, mediante este real decreto incorpórase ó dereito interno a citada Directiva 2002/30/CE.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento e da ministra de Ambiente, coa aprobación previa da ministra de Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 3 de outubro de 2003,

DISPÓN O:

Artigo 1. *Obxecto e ámbito de aplicación.*

1. Constitúe o obxecto deste real decreto regular os procedementos para a adopción de medidas que, coa finalidade de reduci-los niveis de ruído, restrinxan o acceso de avións de reacción subsónicos civís ós aeroportos incluídos na definición do artigo 3.a).

2. O disposto nesta norma será de aplicación ós avións de reacción subsónicos civís definidos no artigo 3.c) e ás aeronaves marxinalmente conformes definidas na alínea d) do mesmo artigo.

Artigo 2. *Obxectivos.*

Esta regulación ten os seguintes obxectivos:

a) Establecer normas con vistas a facilitar a introducción de restriccións operativas nos aeroportos, co fin de limitar ou reduci-lo número de persoas que padecen os efectos daniños do ruído dos avións.

b) Crear un marco que satisfaga os requisitos do mercado interior.

c) Fomentar un desenvolvemento da capacidade aeroportuaria que sexa sustentable desde o punto de vista ambiental.

d) Facilita-lo logro de obxectivos definidos de redución do ruído nos diferentes aeroportos.

e) Permitir unha posibilidade de escolla entre as medidas dispoñibles co fin de logra-lo máximo beneficio ambiental co mínimo custo posible.

Artigo 3. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto, entenderase por:

a) **Aeroporto:** un aeroporto civil que teña máis de 50.000 movementos de avións de reacción subsónicos civís por ano natural (sendo un movemento un despegamento ou unha aterraxe), tendo en conta a media dos tres anos naturais anteriores á aplicación das disposicións deste real decreto ó aeroporto de que se trate.

b) **Aeroporto urbano:** un aeroporto situado no centro dunha grande aglomeración urbana e que non teña ningunha pista cun percorrido máximo de despegamento de máis de 2.000 metros e o tráfico do cal sexa exclusivamente de voos directos a destinos intraeuropeos, onde un número significativo de persoas se vexan obxectivamente afectados polo ruído das aeronaves e onde calquera incremento dos movementos das aeronaves represente unha molestia adicional especialmente alta tendo en conta a situación de ruído extremo.

c) **Avións de reacción subsónicos civís:** avións cunha masa máxima de despegamento de 34.000 kg ou máis, ou cunha capacidade interior máxima certificada para o tipo de avión de que se trate superior a 19 prazas de pasaxeiros, excluídas as prazas reservadas para a tripulación.

d) **Aeronaves marxinalmente conformes:** avións de reacción subsónicos civís que cumpren os valores límite de certificación do volume 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16, do Convenio sobre Aviación Civil Internacional por unha marxe acumulada non superior a 5 EPNdB (nivel efectivo de ruído percibido en decibelios), onde a marxe acumulada é a cifra expresada en EPNdB obtida sumando as diferentes marxas (é dicir, as diferenzas entre o nivel certificado de ruído e o nivel de ruído máximo permitido) en cada un dos tres puntos de medición do ruído de referencia, tal e como se definen no volume 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16, do Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

e) **Restriccións operativas:** medidas relacionadas co ruído que limitan ou reducen o acceso de avións de reacción subsónicos civís a un aeroporto. Pódese tratar de restriccións operativas destinadas a prohibir a explotación de aeronaves marxinalmente conformes en aeroportos específicos, así como as restriccións operativas parciais que restrinxan a explotación de avións de reacción subsónicos civís en función do período temporal que se considere.

f) **Partes interesadas:** persoas físicas ou xurídicas afectadas ou que se poidan ver afectadas pola introducción de medidas de redución do ruído, incluídas restriccións operativas, ou que teñan un interese lexítimo na aplicación desas medidas.

g) **Enfoque equilibrado:** o enfoque conforme o cal se examinarán as posibles medidas dispoñibles para facer fronte ó problema do ruído nun aeroporto, atendendo en particular ás repercusións previsibles dunha redución da contaminación acústica xerada polas propias aeronaves, ás da ordenación e a xestión do solo, ás dos procedementos de explotación que permitan reduci-los niveis de ruído e ás das restriccións operativas.

Artigo 4. *Normas xerais.*

1. A Dirección Xeral de Aviación Civil adoptará un enfoque equilibrado para facer fronte ós problemas do ruído nos aeroportos.

2. Cando se estudien posibles restriccións operativas teranse plenamente en conta os custos e beneficios probables das distintas medidas aplicables, así como as características específicas de cada aeroporto.

3. As medidas ou a serie de medidas que se tomen conforme este real decreto non serán máis restrictivas

do necesario para logralo obxectivo ambiental establecido para un aeroporto concreto e non darán lugar a discriminación ningunha por razón da nacionalidade ou identidade da compañía aérea ou do constructor aeronáutico.

4. As restriccións operativas, baseadas nos resultados, deberanse apoiar nos niveis acústicos das aeronaves que se determinasen conforme o procedemento de certificación aplicado de conformidade coas normas do Convenio sobre Aviación Civil Internacional (volume 1, anexo 16, terceira edición) (xullo 1993).

Artigo 5. *Normas de avaliación.*

1. Cando se examine unha decisión relativa a restriccións operativas deberá terse en conta a información especificada no anexo, na medida en que sexa adecuado e posible, dadas as restriccións operativas de que se trate e as características do aeroporto.

2. Cando os proxectos estean suxeitos a unha avaliación de impacto ambiental en aplicación do Real decreto legislativo 1302/1986, do 28 de xuño, de avaliación do impacto ambiental, a avaliación levada a cabo conforme as disposicións do referido real decreto legislativo e as súas normas de desenvolvemento consideraranse conforme cos requisitos establecidos no número 1, sempre que para a avaliación se tivese en conta, na medida do posible, a información especificada no anexo deste real decreto.

Artigo 6. *Normas sobre a introducción de restriccións operativas destinadas a retirar as aeronaves marxinalmente conformes.*

1. Se a avaliación de tódalas medidas dispoñibles, incluídas as restriccións operativas parciais, efectuada de conformidade cos requisitos do artigo 5, demostra que para a realización dos obxectivos deste real decreto cómpre introducir restriccións destinadas a retirar as aeronaves marxinalmente conformes, en lugar do procedemento previsto no artigo 9 do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Consello, do 23 de xullo de 1992, relativo ó acceso das compañías da Comunidade ás rutas aéreas intracomunitarias, aplicaranse as seguintes normas no aeroporto de que se trate:

a) Transcorridos seis meses desde a finalización da avaliación e da resolución que dispoña a introducción dunha restricción operativa, non se permitirán servizos adicionais en comparación co período correspondente do ano anterior con aeronaves marxinalmente conformes no aeroporto de que se trate.

b) Transcorridos polo menos seis meses desde entón, poderase obrigar a cada operador a reduci-lo número de movementos das aeronaves marxinalmente conformes que explote nese aeroporto a un ritmo anual non superior ó 20 por cento do número total inicial deses movementos.

2. De acordo coas normas de avaliación previstas no artigo 5, para os aeroportos urbanos recoñecidos como tales pola Unión Europea poderanse introducir medidas máis rigorosas en canto á definición de aeronaves marxinalmente conformes, sempre e cando esas medidas non afecten os avións de reacción subsónicos civís que cumpran, á vista do certificado orixinal ou renovado correspondente, as normas acústicas enumeradas no volume 1, segunda parte, capítulo 4, anexo 16, do Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3. O director xeral de Aviación Civil será o órgano competente para adoptar as restriccións operativas a que se refiren os números 1 e 2 deste artigo.

Artigo 7. Exencións para aeronaves matriculadas en países en desenvolvemento.

As aeronaves marxinalmente conformes matriculadas en Estados que figuren na lista oficial de países en desenvolvemento da Organización de Nacións Unidas estarán exentas do cumprimento das disposicións do artigo 6 durante un período de 10 anos a partir do 28 de marzo de 2002, sempre e cando:

a) Esas aeronaves recibisen unha certificación que acredite que cumpren as disposicións sobre emisións acústicas conforme as normas especificadas no volume 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16, do Convenio sobre Aviación Civil Internacional e fosen explotadas no aeroporto de que se trate entre o 1 de xaneiro de 1996 e o 31 de decembro de 2001 («o período de referencia»), e

b) Esas aeronaves estivesen matriculadas, durante o período de referencia, no país en desenvolvemento afectado e sigan sendo explotadas por unha persoa física ou xurídica establecida nese país.

Artigo 8. Exencións para voos de carácter excepcional.

1. En determinados casos particulares poderanse autorizar, nos aeroportos situados en territorio español, os voos concretos de aeronaves marxinalmente conformes que non poidan ter lugar de conformidade coas demais disposicións deste real decreto. Estas exencións aplicaranse exclusivamente a:

a) Aeronaves a utilización das cales nun caso concreto sexa de carácter tan excepcional que non resulte razoable denegar unha exención temporal.

b) Aeronaves en voos non comerciais co fin de efectuar modificacións, reparacións ou traballos de mantemento.

2. O director xeral de Aviación Civil resolverá, de forma motivada, sobre as solicitudes de exención no prazo dun mes. Transcorrido este prazo sen que se notifícase resolución expresa, a solicitude considerarase estimada de acordo co previsto na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

As correspondentes resolucións poderán establecer, se resulta pertinente, condicións e límites de obrigado cumprimento ás exencións que concedan.

Artigo 9. Consulta e transparencia.

1. Para introducir as restricións operativas a que se refire este real decreto sempre será necesario obter previamente os estudos e informes que sexan preceptivos, así como efectuar as consultas ás partes interesadas que se consideren convenientes para garantir a proporcionalidade e a legalidade da medida e a transparencia do procedemento de adopción.

2. En todo caso, inmediatamente antes de redactar a proposta de resolución que introduza calquera nova restricción operativa, darase audiencia ó responsable da xestión do aeroporto e ás compañías aéreas que veñan operando no aeroporto afectado, directamente ou a través das organizacións e asociacións recoñecidas pola lei que as agrupen ou representen e os fins das cales garden directa relación coa medida que se pretenda adoptar, na forma establecida no artigo 84 da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

Artigo 10. Publicidade previa.

Para coñecemento das partes interesadas, calquera nova restricción operativa das previstas neste real decreto farase pública mediante a inserción da resolución que a estableza, incluída a súa motivación, que deberá conter unha explicación das razóns da medida e dos elementos pertinentes do enfoque equilibrado que se tiveron en conta, no «Boletín Oficial del Estado» e soamente das restricións establecidas nas publicacións de información aeronáutica (AIP) previstas no libro oitavo do Regulamento da circulación aérea, aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro. Tales anuncios deberanse producir:

a) Seis meses antes da data a partir da que deban ter eficacia, no caso das medidas previstas no artigo 6.1.a).

b) Un ano antes da data a partir da que deban ter eficacia, no caso das medidas previstas na alínea 1.b) e no número 2 do artigo 6.

c) En calquera dos casos das medidas previstas no artigo 6, como mínimo dous meses antes da reunión de programación de horarios para o período de programación correspondente.

Artigo 11. Comunicacions á Unión Europea.

Os demais Estados membros e a Comisión serán inmediatamente informados, a través da Secretaría de Estado de Asuntos Europeos, de calquera nova restricción operativa que se estableza en relación co acceso ós aeroportos españois, de acordo co previsto neste real decreto.

Artigo 12. Dereito de recurso.

Contra as resolucións do director xeral de Aviación Civil reguladas neste real decreto os interesados poderán interpor recurso de alzada.

Disposición adicional única. Restriccións operativas en vigor.

1. O disposto no artigo 5 non se aplicará:

a) Ás restricións operativas xa decididas con anterioridade ó 28 de marzo de 2002, que seguirán sendo eficaces en canto non sexan suprimidas.

b) Ós cambios técnicos menores nas restricións operativas parciais que non teñan implicacións económicas importantes para as compañías aéreas.

2. Fóra do suposto previsto na alínea 1.b) deste artigo, a modificación ou substitución das restricións operativas establecidas con anterioridade ó 28 de marzo de 2002 deberá realizarse na forma regulada neste real decreto.

Disposición derogatoria única. Derrogación normativa.

Sen prexuízo do disposto na disposición adicional única, quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ó establecido neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. Desenvolvemento normativo.

Os ministros de Fomento e de Ambiente dictarán, conxunta ou separadamente, segundo as materias de que se trate, e no ámbito das súas respectivas competencias, as disposicións que esixa o desenvolvemento deste real decreto.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ó da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 3 de outubro de 2003.

JUAN CARLOS R.

O vicepresidente segundo do Goberno
e ministro da Presidencia,
JAVIER ARENAS BOCANEGRA

ANEXO

Información a que se refire o artigo 5.1

1. Inventario actual.

1.1 Unha descrición do aeroporto, incluída información sobre a súa capacidade, situación, contorna, volume de tráfico aéreo, composición deste e composición das pistas de despegamento.

1.2 Unha descrición dos obxectivos ambientais para o aeroporto e o contexto nacional.

1.3 Detalles sobre as curvas de ruído correspondentes ó ano en curso e ós anos anteriores, incluída unha avaliación do número de persoas afectadas polo ruído das aeronaves. Descrición do método de cálculo utilizado para traza-las curvas.

1.4 Unha descrición das medidas xa aplicadas para reduci-los niveis de ruído dos avións: por exemplo, información sobre a ordenación e xestión do solo; programas de illamento acústico; procedementos operativos tales como PANS-OPS; restriccións operativas tales como limitacións dos límites acústicos, límites ou prohibición de voos nocturnos, taxas sobre o ruído; uso de pistas preferentes, rutas preferidas para minimiza-lo ruído/control das rutas e medicións do ruído.

2. Previsións en caso de non se adoptaren novas medidas.

2.1 Descricións das ampliacións do aeroporto (se as houber) xa aprobadas e programadas, por exemplo, aumento de capacidade, ampliación das pistas e/ou das terminais e composición prevista do tráfico futuro, así como crecemento previsto.

2.2 Polo que respecta á ampliación da capacidade do aeroporto, beneficios desa capacidade adicional.

2.3 Descrición do efecto sobre o nivel xeral de ruído en caso de non se adoptaren novas medidas, así como daquelas medidas xa previstas para minimiza-lo impacto do ruído nese mesmo período.

2.4 Curvas de ruído previstas, incluída unha avaliación do número de persoas susceptibles de verse afectadas polo ruído das aeronaves. Distinción entre zonas residenciais antigas e de nova construción.

2.5 Avaliación das consecuencias e custos posibles da inacción para reduci-lo impacto dun aumento da contaminación acústica en caso de que se prevexa esta circunstancia.

3. Avaliación de medidas adicionais.

3.1 Descrición das medidas adicionais dispoñibles como parte das distintas opcións mencionadas no artigo 4.1 e, en particular, indicación das principais razóns para a súa escolla. Descrición das medidas elixidas para un exame en maior profundidade e información máis detallada sobre o custo de introducción desas medidas; o número previsto de persoas que se vaian beneficiar e prazos correspondentes, así como clasificación das medidas segundo a súa eficacia global.

3.2 Avaliación da relación custo/eficacia ou custos/beneficios da introducción de medidas específicas, tendo en conta os efectos socioeconómicos das medidas

sobre os usuarios do aeroporto: operadores (pasaxeiros e mercadorías), viaxeiros e comunidades locais.

3.3 Exame sucinto dos posibles efectos das medidas propostas, desde o punto de vista ambiental e da competencia, sobre outros aeroportos, os operadores e outras partes interesadas.

3.4 Razóns da escolla da opción preferida.

3.5 Un resumo non técnico.

4. Relación con outros instrumentos de avaliación e xestión do ruído ambiental.

4.1 Cando se elaborasen mapas de ruído ou plans de actuación contra o ruído, que deberán te-lo nivel de detalle adecuado para permitir unha correcta avaliación dos efectos das medidas propostas, estes servirán para proporcionar-la información esixida neste anexo. Tales mapas e plans realizaranse de acordo co establecido nas normas que incorporen ó ordenamento xurídico español a Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de xuño de 2002, sobre avaliación e xestión do ruído ambiental.

4.2 A avaliación da exposición ó ruído (isto é, o trazado das curvas de ruído e a determinación do número de persoas afectadas) efectuarase mediante, polo menos, os indicadores de ruído comúns Lden e Lnight, se se dispón deles.

XEFATURA DO ESTADO

18681 *LEI 29/2003, do 8 de outubro, sobre mellora das condicións de competencia e seguridade no mercado de transporte por estrada, pola que se modifica, parcialmente, a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres. («BOE» 242, do 9-10-2003.)*

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban tódolos que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Varias son as razóns que aconsellan a modificación do título V da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres (en diante, LOTT), referido ó réxime sancionador e de control dos ditos transportes.

Por unha parte, as formulacións acerca do nivel de intervención administrativa sobre o mercado de transportes variaron sensiblemente desde 1987, ano en que se aprobou a LOTT, e o momento actual.

Nun mercado fortemente intervindo, no que a maior parte de decisións empresariais requirían dun previo control por parte da Administración, é obvio que determinadas conductas lesivas para a competencia non se producían nunca ou, no caso de se produciren, revestían pouca transcendencia. Polo contrario, nun mercado practicamente liberalizado, como é na actualidade o dos nosos transportes por estrada, resulta imprescindible que a inspección poida perseguir e sancionar conductas contrarias á libre competencia en que, se é o caso, puidesen incorrer aquelas empresas que pretendan utilizar indebidamente o ámbito de liberdade en que agora se desenvolven a través de prácticas cimentadas na competencia desleal.

Por iso certas conductas, que revestían unha importancia relativa no contexto do ordenamento xeral dos