



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 29.11.2002

COM(2002) 683 final

2001/0308 (COD)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**portant création d'un cadre communautaire pour classer les émissions sonores produites
par les aéronefs subsoniques civils aux fins de calculer les redevances sur le bruit**

(présentée par la Commission conformément à l'article 250,
paragraphe 2 du traité CE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. PROCEDURE

La proposition COM(2001) 74 final du 20 décembre 2001 a été soumise au Conseil et au Parlement européen le 20 décembre 2001 conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité.

Le Comité économique et social a émis son avis le 29 mai 2002¹.

Le Parlement européen a émis son avis en première lecture lors de la session du 3 septembre 2002, et a adopté douze amendements². La Commission a rédigé la présente proposition modifiée en tenant compte des discussions au Parlement européen.

2. OBJET DE LA PROPOSITION

La communication de 1999 sur les transports aériens et l'environnement proposait d'introduire des mesures d'incitation économique afin d'encourager les exploitants à recourir à des technologies permettant de réduire les incidences du transport aérien sur l'environnement.

Dans ce contexte, la présente proposition vise à établir une méthode commune pour moduler les redevances aéroportuaires en fonction du niveau des nuisances sonores causées par un aéronef donné.

Les éléments techniques de la proposition reflètent les recommandations de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) concernant les redevances sur le bruit. En instituant un système communautaire basé sur la transparence, l'égalité de traitement et la prévisibilité, on pourra éviter une prolifération de systèmes de tarification fondés sur des paramètres techniques différents sur tout le territoire de la Communauté et donc progresser dans la poursuite des objectifs du marché intérieur.

La méthode proposée repose sur les grands principes suivants :

- transparence et liaison avec les coûts conformément aux orientations fixées par l'OACI, ce qui implique l'application du principe selon lequel il ne peut y avoir d'incidence sur les recettes sauf si des redevances sont perçues spécialement dans le but précis de financer des mesures visant à atténuer les effets sur l'environnement dans les zones aéroportuaires et dans les alentours des aéroports.
- application de critères objectifs faciles à utiliser et à vérifier (bruyance de l'avion indiquée dans le certificat acoustique)
- proportionnalité entre les redevances sur le bruit et l'impact sonore
- flexibilité par la prise en compte d'un certain nombre d'éléments propres à chaque aéroport pour permettre une introduction en douceur de la méthode harmonisée.

¹ JO C 221 du 17.9.2002, p. 17

²

...

La proposition répond à l'obligation de la Communauté de promouvoir le développement durable des activités économiques ainsi que l'amélioration de la qualité de l'environnement par l'intégration des exigences relatives à la protection de l'environnement dans les politiques sectorielles communes.

3. COMMENTAIRES

Le 3 septembre 2002, le Parlement européen a adopté douze amendements en première lecture. La Commission a examiné tous ces amendements en tenant compte de leurs effets possibles sur

- les objectifs et les principes de la proposition exposés au point 2 ci-dessus ;
- l'intégrité technique de la méthode proposée ;
- les nouvelles dispositions législatives européennes adoptées depuis que la proposition a été présentée au Parlement et au Conseil.

Cinq amendements sur douze sont acceptés par la Commission (amendements 1, 5, 7, 12 et 14).

Les autres amendements ne peuvent pas être acceptés (amendements 4, 8, 9, 10, 15, 16 et 17).

3.1 Amendements adoptés par le Parlement européen qui sont acceptés par la Commission

- La Commission accepte l'amendement n° 1, qui modifie le titre de la proposition. En supprimant la référence à un classement des émissions sonores, le titre de la proposition reflète plus exactement la méthode proposée, qui repose sur une formule permanente et non sur un classement ponctuel des avions.
- La Commission accepte l'amendement n° 5, qui en dehors de quelques changements de nature linguistique apportée à la formulation de l'article 3, point 1, prévoit la possibilité d'appliquer des redevances unitaires sur le bruit différentes pour des périodes de la journée différentes. Bien que cette possibilité soit déjà implicitement incluse dans la méthode, qui est décrite à l'annexe de la proposition initiale, cet ajout à l'article 3 améliore la clarté du texte.
- La Commission accepte l'amendement n° 7, qui à l'article 4, remplace la date du 1^{er} avril 2003 par celle du 1^{er} avril 2004. Compte tenu du temps qui s'est déjà écoulé depuis l'adoption de la proposition par la Commission, et eu égard au programme de travail du Conseil pour le proche avenir, cet amendement introduit un délai plus raisonnable pour la première phase de mise en œuvre de la directive.
- La Commission accepte l'amendement n° 12, qui modifie le sixième considérant, et qui ne fait que confirmer que la proposition est entièrement compatible avec les orientations de l'OACI.

- La Commission accepte l'amendement n° 14 modifiant l'article 3, point 3 qui introduit deux nouveaux éléments : en premier lieu, il limite à trois le nombre de périodes possibles par 24 heures, et ensuite, il étend l'écart maximal admissible entre la redevance la plus élevée et la redevance la plus faible dans une période donnée pour le fixer au rapport de 40/1. Le fait de limiter à trois le nombre de périodes compense les effets possibles du doublement du rapport, initialement fixé à 1/20. L'amendement assure également la compatibilité avec la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui prévoit également trois périodes par jour (jour, soirée, nuit).

3.2 Amendements adoptés par le Parlement européen qui sont rejetés par la Commission

- **L'amendement n° 4**, modifiant l'article 2, paragraphe 1, point b) est rejeté par ce qu'il n'ajoute aucun élément nouveau à la proposition et pourrait, au contraire, nuire à la clarté du texte proposé. Il ne ferait pas apparaître d'une façon suffisamment explicite que la notion de modulation des redevances ne doit pas seulement être appliquée dans le cas d'un cadre de neutralité des recettes mais également dans le cas où des recettes nettes sont perçues pour financer des mesures visant à atténuer les effets sur l'environnement.
- **L'amendement n° 8**, modifiant l'article 7, paragraphe 1, ne peut pas être soutenu parce qu'il demande à la Commission de préparer un rapport sur la possibilité de remplacer le système proposé par un système basé sur des niveaux de bruit mesurés. Comme une méthode basée sur des niveaux de bruit mesurés in situ ne peut pas garantir une transparence suffisante, il serait superflu de réaliser une telle étude.
- **L'amendement n° 9**, modifiant le paragraphe 2 de l'annexe, introduit une redevance minimale sur le bruit. Comme les aéroports qui ne connaissent pas de problèmes de bruit n'ont pas besoin de prendre des mesures pour réduire ou pour limiter les nuisances sonores, il n'y a aucune raison valable de rendre l'imposition de redevances minimales sur le bruit obligatoire.
- **L'amendement n° 10** modifiant, dans l'annexe, le point concernant la modulation des redevances sur le bruit est rejeté parce qu'il introduirait une obligation de percevoir des recettes provenant des redevances sur le bruit également dans les aéroports où les niveaux de bruit sont très faibles, ce qui serait contraire à un principe important inscrit dans la proposition.
- Les amendements n° 15, 16 et 17, modifiant le neuvième considérant, l'article 1^{er}, paragraphe 2 et l'article 4, paragraphe 2 ne peuvent pas être acceptés parce qu'ils vont à l'encontre de l'objectif principal de la proposition, qui est d'introduire un minimum d'harmonisation.

4. CONCLUSION

Tenant compte des amendements adoptés par le Parlement européen, la Commission modifie sa proposition comme indiqué ci-dessus, conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE. Outre les cinq amendements qui sont acceptés, une petite modification technique est apportée à l'annexe.

Cette adaptation est rendue nécessaire par la modification de l'article 3, qui double l'écart entre la redevance minimale et la redevance maximale dans un aéroport particulier, en faisant passer le rapport de 1/20 à 1/40.

En conséquence, il est nécessaire, pour des raisons de cohérence, d'adapter les seuils de bruit inférieurs dans la description du calcul des redevances sur le bruit présentée dans l'annexe. Ces seuils étaient fixés à 13 dB au-dessous des seuils supérieurs et ont été portés à 16 dB.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**portant création d'un cadre communautaire pour les redevances sur le bruit des
aéronefs subsoniques civils**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne,
vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission³,
vu l'avis du Comité économique et social⁴,
vu l'avis du Comité des régions⁵,
statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁶,
considérant ce qui suit :

- (1) Conformément aux articles 2 et 6 du traité, la politique communautaire doit notamment accroître sensiblement l'intégration des exigences de la protection de l'environnement dans les autres politiques sectorielles, dont la politique des transports.
- (2) Un des principaux objectifs de la politique commune des transports est de promouvoir le développement durable des activités de transport.
- (3) La Communication de la Commission sur les transports aériens et l'environnement⁷ propose d'utiliser des instruments économiques pour réduire les effets du transport aérien sur l'environnement.
- (4) La directive du Conseil concernant les redevances aéroportuaires⁸ prévoit la possibilité de moduler les redevances aéroportuaires en fonction de l'impact sur l'environnement sans fixer de critères pour cette modulation.
- (5) Une modulation des redevances sur le bruit à des fins écologiques fondée sur un classement commun des aéronefs en fonction de leur impact sonore accroîtra

³ JO C 103 du 30.04.2002, p. 221

⁴ JO C 221 du 17.09.2002, p. 17

⁵ JO C [...] du [...], p [...].

⁶ JO C [...] du [...], p [...].

⁷ COM(1999) 640 final, 1.12.1999

⁸ **Proposition de directive du Conseil concernant les redevance aéroportuaires COM(97) 154 final**, JO C 257 du 22.08.1997, p.2, telle que modifiée par le document COM(1998) 509 final, JO C 319 du 16.10.1998, p. 4.

l'efficacité sur le plan de l'environnement, la transparence des systèmes de tarification et la prévisibilité pour les transporteurs aériens.

- (6) Cette modulation n'est pas conçue pour engendrer des recettes supplémentaires. Elle devrait respecter le principe selon lequel il ne peut y avoir d'incidence sur les recettes et être appliquée d'une manière transparente et non discriminatoire. **Toutefois, les redevances écologiques perçues spécialement dans le but précis de financer des mesures visant à atténuer les effets sur l'environnement aux alentours d'un aéroport, comme des mesures d'isolation acoustique, sont compatibles avec les principes de tarification actuels de l'OACI et doivent donc être autorisées par la présente directive.**
- (7) On considère que les niveaux de bruit certifiés tels qu'ils sont définis au volume I de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993), font apparaître d'une manière adéquate l'impact sonore causé à la population résidant aux alentours des aéroports. Le niveau de bruit certifié au point de mesure à l'approche tel que défini dans ladite annexe 16 peut être utilisé pour définir d'une manière adéquate le niveau de bruit à l'arrivée, et il existe une bonne corrélation entre le niveau de bruit au départ et la moyenne des niveaux de bruit certifiés au point de mesure latéral et au point de mesure survolé au décollage tels qu'ils sont définis dans ladite annexe 16.
- (8) Les redevances sur le bruit doivent être proportionnées au surcroît de nuisance résultant du bruit perçu au départ et à l'arrivée de chaque aéronef. L'indicateur qui reflète le mieux la relation existant entre ce surcroît de nuisance et le niveau de bruit de l'aéronef est le niveau d'énergie sonore.
- (9) Afin d'assurer le maximum de transparence entre les différents systèmes de redevances sur le bruit dans les aéroports de la Communauté, les aéroports qui exploitent des vols commerciaux entre les États membres et qui perçoivent des redevances sur le bruit devront, après une période de transition appropriée, appliquer le cadre commun pour classer les aéronefs en fonction de leurs émissions sonores.
- (10) Il est utile de garantir une meilleure compréhension du concept de productivité en termes de bruit, notamment pour les plus gros aéronefs, en fournissant des informations supplémentaires sur le bruit produit par unité transportée.
- (11) La directive est conforme aux principes de subsidiarité et de proportionnalité établis à l'article 5 du traité, parce que, d'une part, l'objectif consistant à accroître l'efficacité des redevances sur le bruit sur le plan environnemental ne peut être réalisé d'une manière suffisante par les États membres en raison du fait que différents systèmes de classement des nuisances sonores sont utilisés à des fins de tarification, et que ledit objectif peut être mieux atteint par la Communauté par l'établissement d'un cadre harmonisé pour calculer les redevances sur le bruit, et que, d'autre part, la directive se borne au minimum requis afin de réaliser cet objectif et n'excède pas ce qui est nécessaire pour l'atteindre.
- (12) Les mesures nécessaires à la mise en oeuvre de la présente directive étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil, du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées

à la Commission⁹, il convient que ces mesures soient adoptées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision.

- (13) La Commission devra procéder le 1^{er} avril 2008 au plus tard à une évaluation de la mise en œuvre de la présente directive,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectifs et champ d'application

La présente directive a pour objectif d'accroître l'efficacité sur le plan de l'environnement des redevances sur le bruit perçues dans les aéroports en veillant à ce que des critères communs fondés sur la bruyance des aéronefs soient utilisés pour calculer le niveau de ces redevances à des fins écologiques.

Conformément aux dispositions de l'article 4, la présente directive s'applique aux aéroports ou aux systèmes aéroportuaires qui exploitent des vols commerciaux entre les États membres et qui sont situés sur le territoire d'un État membre, à condition que des redevances sur le bruit y soient perçues.

Article 2

Définitions

1. Aux fins de la présente directive, on entend par:
 - (a) « redevance sur le bruit »: un droit spécifique perçu par l'aéroport, lié aux caractéristiques acoustiques certifiées des aéronefs, et destiné à couvrir les frais d'atténuation ou de prévention des problèmes de nuisances sonores et à encourager l'utilisation d'avions moins bruyants.
 - (b) « modulation »: le fait que, dans un cadre de neutralité globale des recettes, le niveau des redevances sur le bruit qui sont appliquées peut varier.
 - (c) « *La* »: le niveau de bruit d'un aéronef à l'arrivée. Il équivaut à la valeur du niveau de bruit certifié exprimée en EPNdB au point de mesure à l'approche et calculé suivant les modalités fixées dans le volume I de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993). L'énergie sonore correspondante est égale à l'antilogarithme $La/10$.
 - (d) « *Ld* »: le niveau de bruit d'un aéronef au départ. Il équivaut à la moyenne arithmétique des niveaux de bruit certifiés exprimés en EPNdB au point de mesure latéral et au point de mesure survolé au décollage, tels qu'ils sont définis dans ladite annexe 16. L'énergie sonore correspondante est égale à l'antilogarithme $Ld/10$.

⁹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (e) « productivité d'un aéronef en termes de bruit »: les émissions sonores par unité de charge utile (passager ou tonne de fret).
2. Conformément à la procédure visée à l'article 6, paragraphe 2, l'article 2, paragraphe 1, points (c) et (d), de la présente directive peut être modifié afin de tenir compte, aux fins de la présente directive, des modifications qui pourraient être apportées au volume I de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et qui entreraient en vigueur après l'adoption de la présente directive.

Article 3

Cadre commun pour calculer les redevances sur le bruit

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que le calcul des redevances sur le bruit perçues dans les aéroports situés sur leur territoire se fonde sur les critères suivants:

- (1) La redevance sur le bruit à l'arrivée et au départ doit **correspondre** à l'impact sonore relatif à l'arrivée et au départ que subissent les populations aux alentours des aéroports. La redevance sur le bruit pour une arrivée et un départ à un aéroport donné doit être calculée selon les modalités fixées à l'annexe de la présente directive. **Des redevances unitaires sur le bruit différentes peuvent être appliquées pour des périodes de la journée différentes.**
- (2) Le calcul des énergies sonores à l'arrivée et au départ est basé sur les niveaux de bruit *La* et *Ld*.
- (3) En ce qui concerne la modulation des redevances sur le bruit au cours **d'une partie donnée d'une période de 24 heures**, l'écart entre la redevance maximale et la redevance minimale ne doit pas dépasser le rapport de **40/1**. Ce rapport peut être inférieur.
- (4) **Aux fins de l'application du point 3, chaque période de 24 heures peut être subdivisée en trois périodes maximum (jour, soirée, nuit).**

Article 4

Application du cadre commun

Les États membres prennent les mesures nécessaires afin de faire en sorte que le cadre commun pour calculer les redevances sur le bruit soit appliqué:

- (1) à compter du 1^{er} avril 2004
 - (a) en cas de réexamen important des systèmes de redevances sur le bruit existants
 - (b) en cas d'introduction d'un nouveau système de redevances sur le bruit;
- (2) à compter du 1^{er} avril 2006 à tout système de redevances sur le bruit.

Article 5

Information du public

Afin de faire en sorte que le concept de productivité d'un aéronef en termes de bruit soit bien compris, les États membres ou les autorités aéroportuaires peuvent compléter les informations que constituent les caractéristiques acoustiques d'un aéronef *La* et *Ld* utilisées pour le calcul des redevances sur le bruit par des informations complémentaires faisant apparaître la productivité d'un aéronef en termes de bruit, notamment pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage excède 34 tonnes.

Article 6

Comité de réglementation

1. La Commission est assistée par le comité de réglementation de la sécurité de l'aviation instauré par le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991¹⁰, composé de représentants des États membre et présidé par le représentant de la Commission (dénommé ci-après le « comité »).
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 8 de ladite décision.
3. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

Article 7

Évaluation et rapports

Le 1^{er} avril 2008 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'expérience tirée de l'application de la présente directive.

Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions visant à modifier la présente directive.

Article 8

Transposition

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard un an après son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres

¹⁰ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4, modifié par le règlement (CEE) n° 2176/96, JO L 291 du 14.11.1996, p. 15.

Article 9

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 10

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

• Calcul de la redevance sur le bruit

La redevance totale sur le bruit perçue à un aéroport donné pour une arrivée et un départ est calculée comme suit:

$$C = Ca.10^{[(La - Ta)/10]} + Cd.10^{[(Ld - Td)/10]}$$

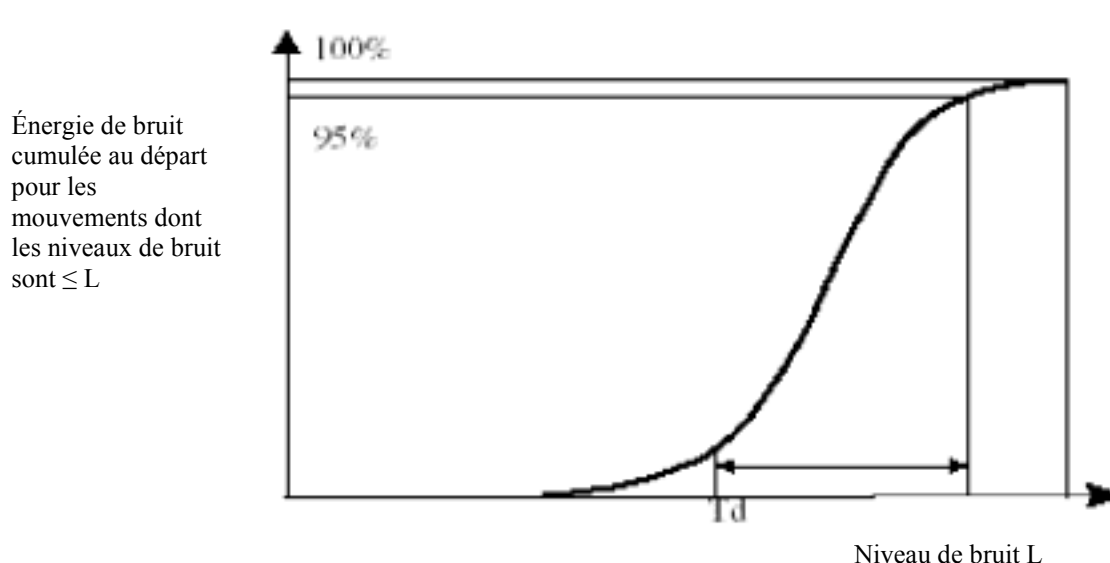
où:

Ca et Cd sont les redevances unitaires sur le bruit au départ et à l'arrivée pour l'aéroport envisagé. Ca et Cd peuvent valoir zéro. Ces valeurs font apparaître l'importance relative des émissions sonores à l'arrivée et au départ pour la population qui en subit les effets;

La est le niveau de bruit certifié à l'approche;

$Ld = (Lf + Ll)/2$, Lf et Ll sont les niveaux de bruit certifiés aux point de mesure latéral et au point de mesure survolé au décollage; et

Ta et Td sont des seuils de bruit au départ et à l'arrivée correspondant à des catégories d'avions relativement silencieux pour l'aéroport considéré. Ces seuils sont fixés à environ **seize** décibels au-dessous des seuils supérieurs correspondant à 95 % de l'énergie sonore émise à l'aéroport, comme indiqué sur le graphique.



Modulation des redevances sur le bruit

Conformément au principe selon lequel les redevances doivent refléter le plus fidèlement possible les coûts sous-jacents, des redevances sur le bruit spécifiques doivent être prévues pour financer des programmes d'atténuation du bruit; les autres redevances sur le bruit devraient d'autre part être compensées par des abattements de redevances sur le bruit afin de faire en sorte qu'il n'y ait aucune incidence sur les recettes.

Cette neutralité sur le plan des recettes doit être réalisée tant au départ qu'à l'arrivée. Par exemple, au départ la redevance ou l'abattement de redevance sur le bruit pour l'avion i serait égale à :

$$C_i = C_d \cdot [E_{d,i}^{-1/N} \cdot \sum E_{d,j}]$$

où

C_d est une redevance unitaire pour un départ à l'aéroport donné,

$E_{d,i}$ est l'énergie sonore relative au départ pour l'avion en cause; et

N et $\sum E_{d,j}$ représentent le nombre de départs prévus et l'énergie sonore cumulée prévue au départ pendant l'année prise en compte.

C_i peut être positif ou négatif.