



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 29.11.2002
COM(2002) 683 final

2001/0308 (COD)

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativa al establecimiento de un marco comunitario para las tasas sobre el ruido de los
aviones subsónicos civiles**

(presentada por la Comisión de conformidad con el apartado 2
del artículo 250 del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. PROCEDIMIENTO

La propuesta COM(2001) 74 final de 20 diciembre de 2001 fue presentada al Consejo y al Parlamento Europeo el 20 de diciembre de 2001.

El Comité Económico y Social emitió dictamen el 29 de mayo de 2002¹.

El Parlamento Europeo emitió dictamen en primera lectura durante la sesión de tres de septiembre de 2002 y aprobó 12 enmiendas.²

Teniendo en cuenta los trabajos del Parlamento Europeo, la Comisión ha elaborado la presente propuesta modificada.

2. FINALIDAD DE LA PROPUESTA

En la Comunicación de 1999 sobre el transporte aéreo y el medio ambiente se proponía utilizar incentivos económicos para alentar a las empresas a que utilizarasen tecnología que permita disminuir el impacto medioambiental del transporte aéreo.

A la luz de este criterio, el objetivo de la presente propuesta es aportar una metodología común para la fijación de las tasas aeroportuarias, teniendo en cuenta la intensidad de las molestias acústicas provocadas por los distintos tipos de aviones.

Los aspectos técnicos de la propuesta se ajustan a la recomendación de la Conferencia Europea de la Aviación Civil (CEAC) acerca de las tasas sobre el ruido. Al establecer un sistema a escala comunitaria basado en la transparencia, la igualdad de trato y la previsibilidad, puede evitarse una proliferación de sistemas de tasas basados en diferentes parámetros técnicos en todo el territorio de la Comunidad, con lo cual se facilita la consecución de los objetivos del mercado interior.

Los principales principios en los que se basa la metodología propuesta son:

- transparencia y relación con el coste de acuerdo con la política establecida por la OACI, lo cual implica la aplicación del principio de neutralidad de los ingresos, a menos que las tasas se perciban concretamente para financiar medidas que atenúen problemas medioambientales en los aeropuertos y sus alrededores
- utilización de criterios objetivos a los que pueda recurrirse fácilmente y que sean también fácilmente verificables (ruido emitido por el avión según lo indicado en su certificado de ruido)
- proporcionalidad entre las tasas sobre el ruido y el impacto del ruido

¹ DO C 221, 17.9.2002, p.17

²

...

- flexibilidad, al tener en cuenta una serie de aspectos concretos de los aeropuertos de tal manera que pueda darse una implantación suave de la metodología armonizada.

La propuesta responde a la obligación de la Comunidad de fomentar el desarrollo sostenible de las actividades económicas y la mejora de la calidad del medio ambiente integrando las exigencias de la protección ambiental en las políticas sectoriales comunes.

3. OBSERVACIONES

El 3 de septiembre de 2002 el Parlamento Europeo aprobó en primera lectura 12 enmiendas. La Comisión ha estudiado todas estas enmiendas teniendo en cuenta su posible efecto en:

- los objetivos y principios de la propuesta indicados en el apartado anterior;
- la integridad técnica de la metodología propuesta;
- la nueva legislación comunitaria aprobada desde la presentación de la propuesta al Parlamento y al Consejo.

De las 12 enmiendas la Comisión acepta 5 (enmiendas 1, 5, 7, 12 y 14).

Las restantes enmiendas no puede ser aceptadas (enmiendas 4, 8, 9, 10, 15, 16 y 17).

3.1 Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo que han sido aceptadas por la Comisión

- La Comisión acepta la enmienda 1, que cambia el título de la propuesta. Al suprimir la referencia a la "clasificación del ruido" el título de la propuesta da una idea más exacta de la metodología propuesta, que se basa en una fórmula continua y no en una clasificación discreta de los aviones.
- La Comisión acepta la enmienda 5, que, aparte de algunos cambios formales que modifican el apartado 1 del artículo 3, se refiere a la posibilidad de utilizar tasas unitarias diferentes para franjas horarias diferentes. Aunque eso ya estaba incluido implícitamente en la metodología, que se describe en el anexo 1 de la propuesta original, el texto añadido al artículo 3 le da más claridad.
- También acepta la enmienda 7, que en el artículo 4 aplaza la fecha propuesta, el 1 de abril de 2003, en un año, hasta el 1 de abril de 2004. Teniendo cuenta el tiempo que ya ha transcurrido desde la aprobación de la propuesta por la Comisión, y también el programa de trabajo del Consejo para el futuro próximo, esta enmienda establece un calendario más razonable para la primera fase de aplicación de la Directiva.
- Asimismo, acepta la enmienda 12, que modifica el considerando 6 y que simplemente confirma que la propuesta es plenamente compatible con las correspondientes directrices de la OACI.

- Además, la Comisión acepta la enmienda 14, que modifica el artículo 3.3 e introduce dos nuevos elementos: en primer lugar, limita el número de períodos de tiempo dentro de cualquier período de 24 horas a un máximo de tres y, en segundo lugar, aumenta la variación máxima entre las tasas mínima y máxima dentro de un período de tiempo determinado a una relación de 1 a 40. Al limitar el número de períodos de tiempo a tres, se compensa el posible efecto de duplicar la relación fijándola en 1 a 40. La enmienda establece también la compatibilidad con la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, que establece también tres períodos de tiempo (día, tarde y noche).

.2 Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo que han sido rechazadas por la Comisión

- **La enmienda 4**, que modifica la letra (b) del apartado 1 del artículo 2, se rechaza porque no añadiría nuevos elementos a la propuesta y, al contrario, podría ir en detrimento de la claridad del proyecto propuesto. No quedaría suficientemente explícito que el denominado concepto de adaptación de las tasas debe aplicarse no sólo en el caso de un marco neutral en cuanto a los ingresos sino también en el caso de que se obtengan ingresos netos para financiar medidas de atenuación de efectos ambientales nocivos.
- **La enmienda 8**, que modifica el apartado 1 del artículo 7, no puede aceptarse ya que pide a la Comisión que prepare un informe sobre la viabilidad de sustituir el sistema propuesto por otro basado en la medición del ruido. Como una metodología basada en la medición del ruido in situ no puede garantizar la suficiente transparencia, dicho estudio sería superfluo.
- **La enmienda 9**, que modifica el párrafo 2 del Anexo, introduce una tasa mínima sobre el ruido. Dado que los aeropuertos sin problemas de ruido no necesitan tomar medidas para reducirlo o limitarlo, no hay razón de peso para hacer obligatoria una tasa mínima.
- **La enmienda 10**, que modifica la "Adaptación de las tasas de ruido" del Anexo, se rechaza porque introduciría la obligación de recaudar ingresos mediante tasas sobre el ruido también en los aeropuertos con niveles de ruido muy bajos, lo cual sería contrario a un importante principio consagrado en la propuesta.
- **Las enmiendas 15, 16 y 17**, que modifican el considerando 9, el apartado 2 del artículo 1 y el apartado 2 del artículo 4, no pueden aceptarse porque van contra el objetivo principal de la propuesta, que es conseguir una armonización mínima.

4. CONCLUSIÓN

A la luz de las enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo, la Comisión modifica su propuesta tal como se ha indicado anteriormente, de conformidad con el apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE. Además de las cinco enmiendas que se aceptan, se hace una pequeña modificación técnica en el Anexo.

Esta modificación es necesaria a consecuencia de la enmienda del artículo 3 consistente en que se duplica la relación entre tasa mínima y máxima en un aeropuerto determinado de $1 - 20$ a $1 - 40$.

Por consiguiente, en aras de la coherencia, es necesario modificar los límites inferiores en la descripción del cálculo de las tasas sobre el ruido que figura en el Anexo. Estos límites inferiores se fijaban en 13 dB por debajo del límite superior y se ajustan ahora a 16dB por debajo de este umbral.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa al establecimiento de un marco comunitario para las tasas sobre el ruido de los aviones subsónicos civiles

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión³,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁶,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con los artículos 2 y 6 del Tratado, la política comunitaria debe reforzar significativamente la integración de las exigencias de protección del medio ambiente en las diversas políticas sectoriales, incluida la política de transportes.
- (2) Uno de los objetivos principales de la política común de transportes es fomentar el desarrollo sostenible de las actividades de transporte.
- (3) La Comunicación de la Comisión sobre el transporte aéreo y el medio ambiente⁷ propone utilizar instrumentos económicos para mejorar el rendimiento medioambiental del transporte aéreo.
- (4) La Directiva del Consejo relativa a las tasas aeroportuarias⁸ prevé la posibilidad de adaptar las tasas aeroportuarias en función del impacto medioambiental pero no establece criterios para dicha adaptación.
- (5) Una adaptación de las tasas sobre el ruido con fines medioambientales basada en una clasificación común de los aviones según su impacto acústico mejorará el rendimiento

³ DO C 103, 30.04.2002, p.221.

⁴ DO C 221, 17.09.2002, p.17., , p. .

⁵ DO C , , p. .

⁶ DO C , , p. .

⁷ COM(1999) 640 final, 1.12.1999

⁸ **Propuesta de Directiva del Consejo relativa a las tasas aeroportuarias (COM 97/154 final).** DO C 257, 22.08.1997, p.2, modificada por COM (1998)509 final, DO C 319, 16.10.1998, p. 4

medioambiental, la transparencia de los sistemas de fijación de tasas y las posibilidades de previsión para las compañías aéreas.

- (6) El objetivo de dicha adaptación no es generar nuevos ingresos. La adaptación deberá respetar el principio de neutralidad de los ingresos y aplicarse de forma transparente y no discriminatoria. **Ahora bien, las tasas medioambientales que se impongan con el objetivo específico de financiar medidas destinadas a atenuar los efectos en el medio ambiente en la zona próxima al aeropuerto, como por ejemplo el aislamiento acústico, son compatibles con los principios de tarificación actuales de la OACI y, por tanto, deben estar admitidas en la presente Directiva.**
- (7) Se considera que los niveles de ruido certificado definidos en el volumen I del Anexo 16 del Convenio sobre la aviación civil internacional, tercera edición, julio de 1993, reflejan adecuadamente el impacto acústico en la población que reside en las proximidades de los aeropuertos. El nivel de ruido a la llegada puede caracterizarse correctamente como el nivel de ruido certificado en el punto de medición de la aproximación definido en dicho Anexo 16, mientras que el nivel de ruido a la salida está en correlación con el promedio del nivel de ruido certificado en el punto de medición lateral y de sobrevuelo definido en dicho Anexo 16.
- (8) Las tasas sobre el ruido serán proporcionales al incremento de las molestias percibidas a la llegada y la salida de cada avión. El indicador que mejor expresa la relación entre este incremento de las molestias y el nivel de ruido del avión es el nivel de energía del ruido.
- (9) A fin de garantizar la máxima transparencia entre los sistemas de fijación de tasas sobre el ruido en los aeropuertos comunitarios, el marco común de la clasificación de las emisiones acústicas de los aviones deberá ser aplicado, tras un periodo de transición adecuado, por los aeropuertos que explotan vuelos comerciales entre los Estados miembros y que perciben tasas sobre el ruido.
- (10) Es conveniente garantizar una mejor comprensión del concepto de productividad del ruido, en particular de los aviones más pesados, facilitando información complementaria sobre el ruido generado por unidad transportada.
- (11) La Directiva es conforme a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad establecidos en el artículo 5 del Tratado ya que el objetivo de aumentar la eficacia de las tasas sobre el ruido no puede ser alcanzado adecuadamente por los Estados miembros dada la existencia de diferentes sistemas de clasificación de las perturbaciones acústicas utilizados a efectos de tarificación. Por consiguiente, dicho objetivo puede realizarlo mejor la Comunidad estableciendo un marco armonizado para calcular las tasas sobre el ruido. Por otra parte, la Directiva se limita al mínimo requerido para lograr este objetivo y no sobrepasa los límites necesarios para alcanzarlo.
- (12) Dado que las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva son de alcance general en el sentido del artículo 2 de la Decisión del Consejo 1999/468/CE, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁹, deben adoptarse mediante la

⁹ DO L 184, 17.7.1999, p.23.

aplicación del procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de dicha Decisión.

- (13) La Comisión deberá realizar, a más tardar el 1 de abril de 2008, una evaluación de la aplicación de la presente Directiva.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivos y alcance

El objetivo de la presente Directiva es mejorar la eficacia medioambiental de las tasas sobre el ruido percibidas en los aeropuertos garantizando que se utilicen criterios comunes basados en el ruido emitido por el avión para el cálculo del nivel de estas tasas con fines medioambientales.

La presente Directiva se aplica con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 a los aeropuertos o sistemas de aeropuertos que explotan vuelos comerciales entre Estados miembros y están situados en el territorio de un Estado miembro, siempre que apliquen tasas sobre el ruido.

Artículo 2

Definiciones

1. A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:
 - (a) “tasa sobre el ruido”, una exacción específica sobre el ruido percibida por el aeropuerto, relacionada con las características acústicas certificadas del avión y destinada a recuperar los costes de atenuación o prevención de los problemas de ruido y a fomentar la utilización de aviones menos ruidosos;
 - (b) “adaptación”, las diferencias que pueden existir entre los niveles de tasas sobre el ruido aplicadas dentro de un marco en el que los ingresos permanecen globalmente invariables;
 - (c) “*La*”, el nivel de ruido de un avión a la llegada; equivale al valor del nivel certificado de ruido expresado en decibelios EPN en el punto de medición de la aproximación y calculado según el volumen 1 del Anexo 16 del Convenio sobre la aviación civil internacional, tercera edición, julio de 1993; la energía del ruido correspondiente es igual al antilogaritmo $La/10$;
 - (d) “*Ld*”, el nivel de ruido de un avión a la salida. Equivale a la media aritmética de los niveles certificados de ruido expresados en decibelios EPN en los puntos de medición de ruido lateral y de sobrevuelo definidos en dicho Anexo 16; la energía del ruido correspondiente es igual al antilogaritmo $Ld/10$;
 - (e) ‘productividad del ruido de un avión’, las emisiones acústicas por unidad de carga útil (pasajero o tonelada de carga).

2. De acuerdo con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 6 , las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 2 de la presente Directiva podrán adaptarse con objeto de aplicar, a los fines de la misma, las posteriores modificaciones que puedan introducirse en el volumen 1 del Anexo 16 del Convenio sobre la aviación civil internacional, que entren en vigor tras la aprobación de la presente Directiva.

Artículo 3

Marco común para el cálculo de las tasas del ruido

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el cálculo de las tasas del ruido en los aeropuertos de su territorio se basa en los siguientes criterios:

- (1) La tasa del ruido por llegadas y salidas **corresponderá** al impacto acústico relativo de las llegadas y salidas en la población que reside en las proximidades de los aeropuertos. La tasa del ruido por llegada y salida de un aeropuerto determinado se **calculará** tal como establece el Anexo de la **presente** Directiva. **Se permitirán tasas unitarias diferentes para franjas horarias diferentes .**
- (2) El cálculo de las energías del ruido a la llegada y la salida se basará en los niveles de ruido *La* y *Ld*.
- (3) En cuanto a la adaptación de las tasas del ruido dentro de ***una parte determinada de un período de 24 horas***, la relación entre la tasa máxima y la tasa mínima sobre el ruido no será superior a **40**. Podrá aplicarse una relación inferior.
- (4) **A los efectos del apartado 3, cada período de 24 horas podrá subdividirse en un máximo de tres períodos (día, tarde y noche).**

Artículo 4

Aplicación del marco común

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la aplicación del marco común para el cálculo de las tasas del ruido:

- (1) A partir del 1 de abril de 2004
 - (a) en toda revisión importante de los sistemas de tasas sobre el ruido existentes
 - (b) a los sistemas de tasas sobre el ruido recientemente introducidos.
- (2) A partir del 1 de abril de 2006, a todos los sistemas de tasas sobre el ruido.

Artículo 5

Información al público

Para garantizar la comprensión correcta del concepto de productividad del ruido, los Estados miembros o las autoridades aeroportuarias podrán completar las características acústicas de un avión *La* y *Ld* utilizadas en el cálculo de las tasas del ruido con información adicional que

refleje la productividad del ruido de un avión, en particular para los aviones con un peso máximo de despegue superior a 34 toneladas.

Artículo 6

Comité de reglamentación

1. La Comisión estará asistida por un Comité de reglamentación de la seguridad de la aviación creado por el Reglamento del Consejo (CEE) nº 3922/91, de 16 de diciembre de 1991¹⁰, compuesto por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión (denominado en lo sucesivo "el Comité").
2. Cuando se haga referencia al presente apartado se aplicará el procedimiento de reglamentación establecido en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, de conformidad con el artículo 8.
3. El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468 será de tres meses.

Artículo 7

Evaluación e informes

A más tardar el 1 de abril de 2008, La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe basado en la experiencia de la aplicación de la presente Directiva.

El informe irá acompañado, en su caso, de propuestas para modificar la presente Directiva.

Artículo 8

Transposición

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva transcurrido un año desde su entrada en vigor, a más tardar. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 9

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

¹⁰ DO L 373, 31.12.1991, p.4, modificado por el Reglamento (CEE) Nº 2176/96, DO L 291, 14.11.1996, p. 15.

Artículo 10

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
[...]

Por el Consejo
El Presidente
[...]

ANEXO

• Cálculo de la tasa del ruido

La tasa total de ruido por una llegada y una salida en un aeropuerto determinado es:

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

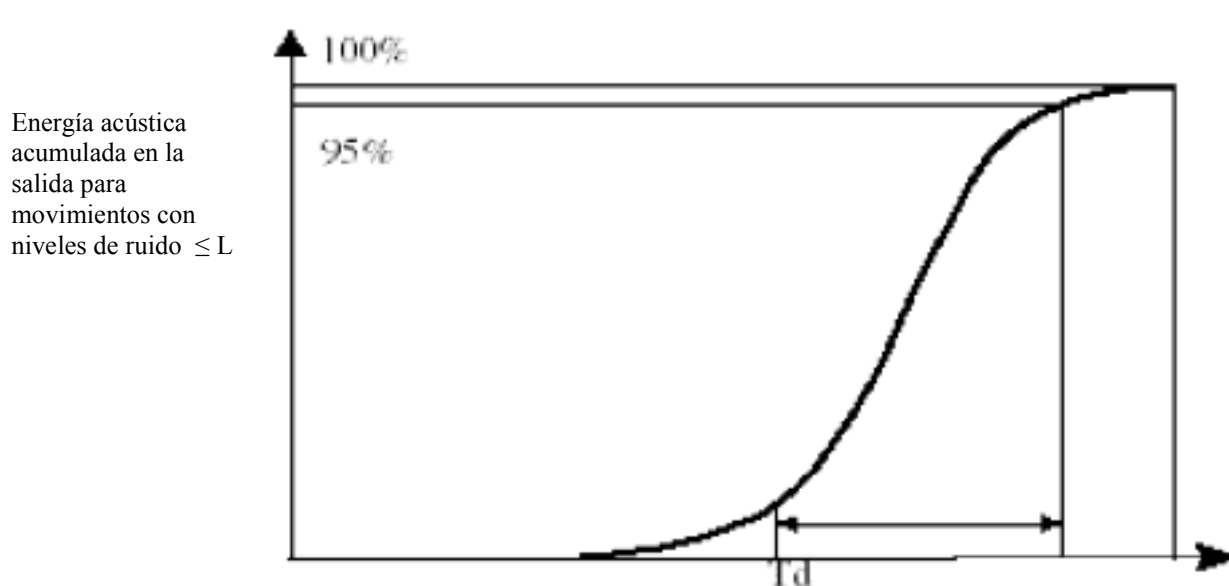
donde:

Ca y Cd son las tasas de ruido unitarias en las salidas y llegadas de un aeropuerto determinado. Ca y Cd pueden ser igual a cero. Reflejan la importancia relativa de las emisiones acústicas en las llegadas y salidas sobre la población afectada.

La es el nivel de ruido certificado en la aproximación;

$Ld = (Lf + Ll)/2$, Lf y Ll son los niveles certificados de ruido en los puntos de medición de ruido lateral y de sobrevuelo, y

Ta y Td son los límites acústicos en llegadas y salidas correspondientes a categorías de aviones relativamente silenciosos para un aeropuerto determinado. Estos límites se fijan alrededor de **16** decibelios por debajo de los límites superiores y corresponden al 95% de la energía acústica emitida en el aeropuerto, tal como indica el gráfico.



• Adaptación de las tasas de ruido

Con arreglo al principio de que las tasas deben basarse en la mayor medida posible en los costes subyacentes, han de existir tasas de ruido específicas para financiar los programas de atenuación, mientras que otras tasas de ruido podrían compensarse con tasas de ruido negativas (reintegros) a fin de mantener inalterables los ingresos.

Esta neutralidad de los ingresos debe realizarse por separado a la salida y la llegada. Por ejemplo, a la salida la tasa de ruido (positiva o negativa) para el avión i ha de ser:

$$C_i = C_d \cdot [E_{di} - 1/N \cdot \sum E_{dj}]$$

donde

C_d es la tasa unitaria de salida en el aeropuerto considerado

E_{di} es la energía acústica relativa a la salida para el avión considerado y

N y $\sum E_{dj}$ son el número previsto de salidas y la energía acústica acumulada prevista a la salida durante el año considerado.

C_i puede ser positivo o negativo.