



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 29.11.2002
COM(2002) 683 final

2001/0308 (COD)

Proposta alterada de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à criação de um quadro comunitário de classificação das emissões sonoras das aeronaves civis subsónicas para fins de cálculo das taxas sobre o ruído

(apresentada pela Comissão nos termos do nº 2
do artigo 250º do Tratado CE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. PROCEDIMENTO

A proposta COM(2001) 74 final de 20 de Dezembro de 2001 foi apresentada ao Conselho e ao Parlamento Europeu em 20 de Dezembro de 2001, nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado.

O Comité Económico e Social formulou o seu parecer em 29 de Maio de 2002¹.

O Parlamento Europeu emitiu o seu parecer, em primeira leitura, no decurso da sessão de 3 de Setembro de 2002, tendo aprovado 12 alterações.²

À luz da evolução do parecer do Parlamento Europeu, a Comissão elaborou a presente proposta alterada.

2. OBJECTIVO DA PROPOSTA

A Comunicação Transportes Aéreos e Ambiente, de 1999, propunha o recurso a incentivos económicos para incentivar os operadores a utilizarem tecnologias que permitam diminuir o impacto ambiental dos transportes aéreos.

Nesse contexto, o objectivo da presente proposta é proporcionar uma metodologia comum para a modulação das taxas aeroportuárias, tendo em conta o nível de incómodo sonoro causado por determinadas aeronave.

Os elementos técnicos da proposta reflectem a recomendação da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) relativa a taxas sobre o ruído. A criação de um sistema comunitário baseado na transparência, equidade de tratamento e previsibilidade permitirá evitar a proliferação de sistemas de aplicação de taxas assentes em parâmetros técnicos diferentes em todo o território da Comunidade, contribuindo assim para os objectivos do mercado interno.

Os princípios fundamentais subjacentes à metodologia proposta são os seguintes:

- transparência e relação com os custos de acordo com a política prevista pela ICAO, o que implica a aplicação do princípio da neutralidade das receitas, a menos que as taxas sejam cobradas com o objectivo específico de financiar medidas de atenuação ambiental nos aeroportos e nas zonas que os circundam;
- utilização de critérios objectivos facilmente disponíveis e verificáveis (comportamento funcional da aeronave em termos de ruído, conforme mencionado no seu certificado de emissões sonoras);
- proporcionalidade entre as taxas sobre o ruído e o impacto sonoro;

¹ JO C 221 de 17.9.2002, p.17.

² ...

- flexibilidade, tendo em conta uma série de elementos específicos dos aeroportos, a fim de permitir uma introdução flexível da metodologia harmonizada.

A proposta satisfaz a obrigação da Comunidade de promover o desenvolvimento sustentável das actividades económicas, bem como uma melhoria da qualidade do ambiente mediante a integração de requisitos de protecção do ambiente nas políticas sectoriais comuns.

3. COMENTÁRIOS

Em 3 de Setembro de 2002, o Parlamento Europeu aprovou 12 alterações em primeira leitura. A Comissão analisou todas essas alterações à luz do seu possível efeito nos seguintes aspectos:

- objectivos e princípios da proposta, conforme enunciados no ponto 2 supra;
- integridade técnica da metodologia proposta;
- nova legislação europeia adoptada desde a apresentação da proposta ao Parlamento e ao Conselho.

Cinco das 12 alterações foram aceites pela Comissão (alterações 1, 5, 7, 12 e 14).

As restantes alterações não podem ser aceites (alterações 4, 8, 9, 10, 15, 16 e 17).

3.1 Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu e aceites pela Comissão

- A Comissão aceita a alteração 1, que altera o título da proposta. O título da proposta, ao suprimir a referência a «classificação das emissões sonoras», reflecte de modo mais rigoroso a metodologia proposta, que se baseia numa fórmula contínua e não numa classificação abstracta das aeronaves.
- A Comissão aceita a alteração 5 que, para além de algumas modificações linguísticas do nº 1 do artigo 3º, refere a possibilidade de recorrer a diferentes taxas unitárias sobre o ruído em função dos diversos períodos do dia. Embora este aspecto fosse já implícito na metodologia, descrita no anexo 1 da proposta original, este aditamento ao artigo 3º reforça a clareza do texto.
- A Comissão aceita a alteração 7 que prorroga por um ano a data proposta, no artigo 4º, de 1 de Abril de 2003 para 1 de Abril de 2004. Atendendo ao tempo já decorrido desde a adopção da proposta pela Comissão e tendo em vista o programa de trabalho do Conselho para o futuro próximo, esta alteração introduz um calendário mais razoável para a primeira fase de aplicação da directiva.
- A Comissão aceita a alteração 12, que altera o sexto considerando e confirma simplesmente que a proposta é totalmente compatível com as orientações pertinentes da ICAO.
- A Comissão aceita a alteração 14, que altera o nº 3 do artigo 3º e introduz dois novos elementos: em primeiro lugar, limita a um máximo de três o número de períodos de tempo num prazo de 24 horas e, em segundo, aumenta para uma

relação de 40/1 a variação máxima entre a taxa sobre o ruído mais elevada e menos elevada num determinado período de tempo. A limitação do número de períodos de tempo para três compensa o eventual efeito da duplicação da relação para 40/1. A alteração estabelece igualmente a compatibilidade com a Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente, que utiliza igualmente três períodos de tempo (dia, fim da tarde e noite).

3.2 Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu e rejeitadas pela Comissão

- A **alteração 4**, que altera o nº 1, alínea b), do artigo 2º é rejeitada, na medida em que não acrescentaria nenhum elemento novo à proposta e, pelo contrário, poderia reduzir a clareza da proposta. Esta alteração não tornaria suficientemente explícito que o chamado conceito de modulação das taxas não só deve ser aplicado num contexto de neutralidade das receitas como no caso de serem mobilizadas receitas líquidas para o financiamento de medidas de atenuação ambiental.
- A **alteração 8**, que altera o nº 1 do artigo 7º, não pode ser apoiada, visto exigir que a Comissão elabore um relatório sobre a viabilidade da substituição do sistema proposto por um sistema que se baseie na medição do ruído. Se uma metodologia baseada na medição do ruído *in situ* não consegue garantir uma transparência suficiente, um estudo deste tipo será supérfluo.
- A **alteração 9**, que altera o segundo parágrafo do anexo, introduz uma taxa mínima sobre o ruído. Atendendo a que os aeroportos sem problemas de ruído não necessitam de adoptar medidas de redução ou limitação do ruído, não existe justificação para tornar obrigatórias as taxas mínimas sobre o ruído.
- A **alteração 10**, que altera a Modulação das taxas sobre o ruído, no anexo, é rejeitada na medida em que introduziria a obrigação de mobilizar receitas decorrentes das taxas sobre o ruído igualmente nos aeroportos com níveis de ruído muito reduzidos, o que seria contrário a um importante princípio consagrado na proposta.
- As **alterações 15, 16 e 17**, que alteram o nono considerando, o nº 2 do artigo 1º e o nº 2 do artigo 4º não podem ser aceites, na medida em que são contrárias ao objectivo principal da directiva, que consiste em introduzir uma harmonização mínima.

4. CONCLUSÃO

À luz das alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, a Comissão altera a sua proposta conforme indicado anteriormente, nos termos do nº 2 do artigo 250º do Tratado CE. Para além das cinco alterações aceites, é introduzida uma pequena alteração técnica no anexo.

Esta alteração é necessária, na sequência da alteração do artigo 3º, duplicando a variação entre as taxas mínima e máxima num determinado aeroporto, que passa de 20/1 para 40/1.

Consequentemente – por motivos de coerência –, é necessário adaptar os níveis dos limiares mínimos na descrição do cálculo das taxas sobre o ruído constante do anexo. Esses níveis foram fixados em 13 decibéis abaixo dos limiares máximos e são ajustados para 16 decibéis abaixo dos limiares máximos.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à criação de um quadro comunitário para as taxas sobre o ruído das aeronaves civis subsónicas

(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, nomeadamente o n.º 2 do seu artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão³,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁵,

Deliberando de acordo com o procedimento estabelecido no artigo 251º do Tratado⁶,

Considerando o seguinte:

- (1) Um dos objectivos da política comunitária, nos termos dos artigos 2º e 6º do Tratado, é promover de forma significativa a integração dos requisitos de protecção do ambiente nas outras políticas sectoriais, incluindo a política de transportes.
- (2) Um dos principais objectivos da política comum de transportes é promover o desenvolvimento sustentável das actividades de transporte.
- (3) A Comunicação da Comissão sobre Transportes Aéreos e Ambiente⁷ propõe a utilização de instrumentos económicos a fim de melhorar o desempenho ambiental das operações de transporte aéreo.
- (4) A Directiva do Conselho relativa a taxas aeroportuárias⁸ prevê a possibilidade de modular as taxas aeroportuárias em função do impacto ambiental, sem estabelecer critérios para essa modulação.

³ JO C 103 de 30.04.2002, p.221.

⁴ JO C 221 de 17.09.2002, p. 17.

⁵ JO C...de ..., p.

⁶ JO C...de ..., p.

⁷ COM(1999) 640 final de 1.12.1999.

⁸ **Proposta de directiva do Conselho relativa às taxas aeroportuárias, COM(97)154 final**, JO C 257 de 22.08.1997, p. 2, com a redacção que lhe foi dada pelo COM(1998) 509 final, JO C 319 de 16.10.1998, p. 4.

- (5) A modulação das taxas sobre o ruído para fins ambientais, baseada numa classificação comum das aeronaves de acordo com o seu impacto sonoro, promoverá a eficácia ambiental, a transparência dos sistemas de aplicação de taxas e a previsibilidade para os operadores de transportes aéreos.
- (6) Essa modulação não se destina a gerar receitas adicionais. Deverá respeitar o princípio da neutralidade na perspectiva das receitas e ser aplicada de uma forma transparente e não discriminatória. **Porém, as taxas ambientais cobradas com o objectivo específico de financiar medidas de atenuação ambiental nas zonas que circundam os aeroportos, como por exemplo isolamento acústico, são compatíveis com os actuais princípios de aplicação de taxas da ICAO, pelo que devem ser autorizadas no âmbito da presente directiva.**
- (7) Os níveis sonoros certificados, conforme definidos no Anexo 16, Volume I, da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, 3ª edição, de Julho de 1993, são considerados adequadamente representativos do impacto sonoro para a população residente na proximidade dos aeroportos. O nível sonoro à chegada pode ser adequadamente caracterizado pelo nível sonoro certificado no ponto de medição da aproximação conforme definido no referido Anexo 16 e, no que diz respeito ao nível sonoro à partida, existe uma boa correlação com a média do nível sonoro certificado no ponto de medição lateral e de sobrevoo, conforme definidos no referido Anexo 16.
- (8) As taxas sobre o ruído devem ser proporcionais ao acréscimo de incómodo para os seres humanos provocado individualmente pelas aeronaves à chegada e à partida. A relação entre este acréscimo de incómodo e o nível sonoro das aeronaves pode ser representada de forma mais adequada através do nível de energia sonora.
- (9) A fim de garantir um máximo de transparência entre os sistemas de aplicação de taxas sobre o ruído nos aeroportos comunitários, o quadro comum de classificação das emissões sonoras das aeronaves deverá, após um período de transição adequado, ser aplicado pelos aeroportos com voos comerciais entre os Estados-Membros caso esses aeroportos cobrem taxas sobre o ruído.
- (10) É oportuno garantir uma melhor compreensão do conceito de produtividade em termos de ruído, em especial no que diz respeito a aeronaves mais pesadas, pelo fornecimento de informação adicional sobre a produção de ruído por unidade transportada.
- (11) De acordo com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade estabelecidos no artigo 5º do Tratado, o objectivo de promoção da eficácia ambiental das taxas sobre o ruído não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, dado serem utilizados vários sistemas de classificação das emissões sonoras para fins de aplicação das taxas. O objectivo pode, por conseguinte, ser atingido de melhor forma pela Comunidade através de um quadro harmonizado para cálculo das taxas sobre o ruído. A directiva limita-se ao mínimo necessário para a realização desse objectivo e não vai para além do estritamente indispensável para esse fim.
- (12) Dado que as medidas necessárias para a aplicação da presente directiva são medidas de âmbito geral na acepção do artigo 2º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução

atribuídas à Comissão⁹, essas medidas devem ser adoptadas através do procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da referida decisão.

- (13) A Comissão deve efectuar, até 1 de Abril de 2008, uma avaliação da aplicação da presente directiva.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

Objectivos e âmbito de aplicação

A presente directiva tem como objectivo promover a eficácia ambiental das taxas sobre o ruído cobradas a nível dos aeroportos, pela garantia da utilização de critérios comuns, baseados no comportamento funcional das aeronaves em termos de ruído, no cálculo do nível dessas taxas para fins ambientais.

A presente directiva é aplicável, nos termos das disposições estabelecidas no artigo 4º, a aeroportos ou sistemas aeroportuários que operem voos comerciais entre os Estados-Membros e que estejam localizados no território de um Estado-Membro, desde que sejam aplicadas taxas sobre o ruído.

Artigo 2º

Definições

1. Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:
 - a) "Taxa sobre o ruído", uma taxa específica sobre o ruído cobrada pelo aeroporto, relacionada com as características das emissões sonoras certificadas da aeronave, que se destina a recuperar os custos da atenuação ou prevenção dos problemas de poluição sonora e a promover a utilização de aeronaves menos ruidosas.
 - b) "Modulação", a diferenciação possível, no contexto de um quadro globalmente neutro na perspectiva das receitas, do nível das taxas sobre o ruído aplicadas.
 - c) "*La*", o nível de ruído de uma aeronave à chegada. Este é igual ao valor do nível sonoro certificado expresso em decibéis do ruído efectivamente perceptível (EPN) no ponto de medição da aproximação e calculado conforme descrito no Anexo 16, Volume 1, da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, 3ª edição, Julho de 1993. A energia sonora conexa é igual ao antilogaritmo de *La/10*.
 - d) "*Ld*", o nível de ruído de uma aeronave na partida. Este nível é igual à média aritmética dos níveis sonoros certificados expressos em decibéis de EPN nos pontos de medição lateral e de sobrevoo, conforme estabelecido no referido Anexo 16. A energia sonora conexa é igual ao antilogaritmo de *Ld/10*.

⁹ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- e) "Produtividade de uma aeronave em termos de ruído", as emissões sonoras por unidade de carga útil: passageiro ou tonelada de carga.
- 2. Nos termos do procedimento estabelecido no nº 2 do artigo 6º, as alíneas c) e d) do artigo 2º da presente directiva podem ser adaptadas de modo a aplicar, para efeitos da presente directiva, ulteriores alterações ao Anexo 16, Volume 1, da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional que entrem em vigor após a adopção da presente directiva.

Artigo 3º

Quadro comum para cálculo das taxas sobre o ruído

Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que o cálculo das taxas sobre o ruído nos aeroportos no seu território se baseiem nos seguintes critérios:

- 1. A taxa sobre o ruído no que diz respeito às chegadas e partidas **corresponderá** ao impacto sonoro, à chegada e à partida, para as populações nas imediações dos aeroportos. A taxa sobre o ruído relativa a uma chegada e partida num determinado aeroporto **será** calculada conforme estabelecido no anexo à presente directiva. **Serão permitidas taxas unitárias distintas para diversos períodos do dia.**
- 2. O cálculo das energias sonoras à chegada e à partida deve basear-se nos níveis sonoros *La* e *Ld*.
- 3. A modulação das taxas sobre o ruído num determinado **segmento de um** período de **24 horas** deve ser limitada a uma relação de **40/1**, constituindo a variação máxima entre a taxa sobre o ruído mais elevada e menos elevada. Pode ser aplicada uma relação mais baixa.
- 4. **Para efeitos do disposto no nº 3, cada período de 24 horas pode subdividir-se num máximo de três períodos (dia, fim da tarde e noite).**

Artigo 4º

Aplicação do quadro comum

Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir a aplicação do quadro comum para cálculo das taxas sobre o ruído:

- 1. A partir de 1 de Abril de 2004
 - a) a qualquer revisão significativa de sistemas existentes de taxas sobre o ruído,
 - b) a novos sistemas criados relativamente a taxas sobre o ruído.
- 2. A partir de 1 de Abril de 2006, a todos os sistemas de taxas sobre o ruído.

Artigo 5º

Informação do público

A fim de garantir uma boa compreensão do conceito de produtividade em termos de ruído, os Estados-Membros ou as autoridades aeroportuárias podem complementar as características *La* e *Ld* das emissões sonoras das aeronaves utilizadas para fins de cálculo das taxas sobre o ruído com informação adicional que reflecta a produtividade de uma aeronave em termos de ruído, em especial no que diz respeito a aeronaves com um peso máximo à descolagem superior a 34 toneladas.

Artigo 6º

Comité de regulamentação

1. A Comissão será assistida pelo Comité dos Regulamentos de Segurança da Aviação, instituído pelo Regulamento (CEE) nº 3922/91 de 16 de Dezembro de 1991¹⁰, composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão (a seguir designado o "comité").
2. Nos casos em que seja feita remissão para o presente número, será aplicável o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, de acordo com o disposto no seu artigo 8º.
3. O período previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

Artigo 7º

Revisão e relatórios

A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, o mais tardar até 1 de Abril de 2008, um relatório baseado na experiência adquirida na aplicação da presente directiva.

O relatório será acompanhado, se adequado, de propostas de alteração da presente directiva.

Artigo 8º

Transposição

Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar um ano após a sua entrada em vigor. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem 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 adoptadas pelos Estados-Membros.

¹⁰ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 2176/96 (JO L 291 de 14.11.1996, p. 15).

Artigo 9º

Entrada em vigor

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

Artigo 10º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas,

*Pelo Parlamento Europeu
A Presidente,*

*Pelo Conselho,
O Presidente,*

ANEXO

• Cálculo da taxa sobre o ruído

A taxa total sobre o ruído relativamente a uma chegada ou partida num determinado aeroporto é a seguinte:

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

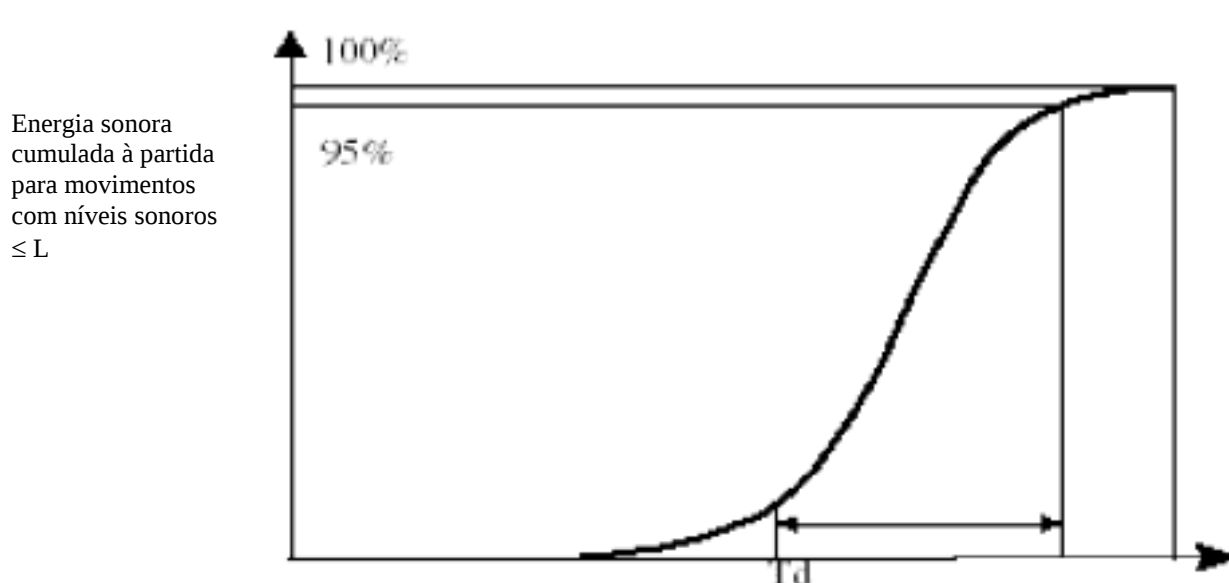
em que:

Ca e Cd representam as taxas unitárias sobre o ruído à partida e à chegada no aeroporto em causa. Ca e Cd podem ser igual a zero. Estas reflectem a importância relativa das emissões sonoras à chegada e à partida relativamente à população afectada;

La representa o nível sonoro certificado na aproximação;

$Ld = (Lf + Ll)/2$, Lf e Ll representam os níveis sonoros certificados nos pontos de medição lateral e de sobrevoo; e

Ta e Td representam os limiares sonoros à partida e à chegada correspondentes a categorias de aeronaves relativamente silenciosas no aeroporto em causa. Estes limiares são fixados em cerca de 13 decibéis abaixo dos limiares máximos, correspondendo a 95% da energia sonora emitida no aeroporto, conforme indicado no gráfico.



• Modulação das taxas sobre o ruído

De acordo com o princípio de que as taxas se devem basear tanto quanto possível nos custos subjacentes, deverão ser cobradas taxas específicas sobre o ruído com vista ao financiamento de programas de atenuação do ruído, e outras taxas sobre o ruído deverão ser compensadas através de taxas sobre o ruído negativas (reduções), a fim de permanecerem neutras na perspectiva das receitas.

Esta neutralidade na perspectiva das receitas deve ser obtida separadamente no que diz respeito à partida e à chegada. Por exemplo, na partida, a taxa sobre o ruído (positiva ou negativa) deve ser para a aeronave i :

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

em que:

C_d representa a taxa unitária na partida no aeroporto em causa;

E_{di} representa a energia sonora na partida para a aeronave em causa; e

N e $\sum E_{dj}$ representam o número previsto de partidas e a energia sonora cumulada prevista relativamente às partidas durante o ano em causa.

C_i pode ser positivo ou negativo.