



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 20.12.2001  
COM(2001) 74 definitivo

2001/0308 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativa all'istituzione di una disciplina comunitaria per la classificazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili ai fini del calcolo della tassa sul rumore**

(presentata dalla Commissione)

## **RELAZIONE**

### **1. INTRODUZIONE**

1. La comunicazione della Commissione sui trasporti aerei e l'ambiente [COM(1999) 640 def.] proponeva, tra l'altro, di porre in essere incentivi di tipo economico per incoraggiare gli operatori a far uso di tecnologie che consentano di migliorare l'impatto ambientale del trasporto aereo. Tale approccio è conforme all'orientamento generale della comunicazione, ossia di "ricompensare il migliore e sanzionare il peggiore", approccio del resto avallato dal Consiglio e dal Parlamento europeo.
2. Tra le diverse possibilità di incentivazione economica offerte agli operatori vi è quella di modulare i diritti aeroportuali in funzione del livello di inquinamento acustico generato da un determinato aeromobile.

Le emissioni acustiche degli aeromobili sono già state integrate nei regimi di imposizione di alcuni aeroporti della Comunità, la cui modulazione si fonda in particolare sulle diverse caratteristiche acustiche dei velivoli. I criteri di differenziazione e di quantificazione dell'inquinamento acustico in termini di costo ambientale variano tuttavia in modo sostanziale tra i vari Stati membri e talvolta tra gli aeroporti di uno stesso Stato membro, incidendo negativamente sul corretto funzionamento del mercato del trasporto aereo. Inoltre, i criteri di differenziazione sono spesso incoerenti tra loro a livello comunitario e non sempre consentono un raffronto tra i diversi regimi.

3. In conformità della direttiva 92/14/CEE del Consiglio<sup>1</sup>, dal mese di aprile 2002 la flotta aerea degli Stati membri dovrà essere composta esclusivamente di aeromobili rispondenti ai requisiti del Capitolo 3; è quindi il momento opportuno di predisporre, conformemente al piano d'azione stabilito nella comunicazione sui trasporti aerei e l'ambiente, una disciplina comunitaria per la classificazione delle emissioni sonore degli aeromobili del capitolo 3. La presente iniziativa, finalizzata ad istituire un sistema su scala comunitaria, trae spunto dalla raccomandazione della Conferenza dell'aviazione civile europea (ECAC) in materia di tasse sulle emissioni sonore, approvata dai direttori generali dell'aviazione civile dell'ECAC in occasione della 24<sup>a</sup> sessione triennale tenutasi il 29 giugno 2000. L'iniziativa mira ad impedire la proliferazione di regimi di imposizione basati su criteri di classificazione disomogenei. L'introduzione di un regime comune dovrebbe inoltre garantire maggiore trasparenza, parità di trattamento ed prevedibilità di quella parte dei diritti aeroportuali che è imputabile alle emissioni sonore.

### **2. DISCIPLINA ATTUALE PER L'APPLICAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI**

4. I sistemi in base ai quali vengono riscossi i diritti aeroportuali variano a seconda degli Stati membri e spesso anche tra aeroporti di uno stesso Stato membro. In otto Stati membri<sup>2</sup> i diritti aeroportuali comprendono una componente ambientale,

---

<sup>1</sup> GU L 76 del 23.3.1992, pag. 21 quale modificata dalla direttiva 98/20/CE del Consiglio (GU L 107 del 7.4.1998, pag. 4).

<sup>2</sup> Austria, Belgio, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito.

sotto forma di tassa specifica sul rumore o di componente dei diritti di atterraggio variabile in funzione delle emissioni sonore prodotte dall'aeromobile. In gran parte degli aeroporti che riscuotono diritti aeroportuali per le emissioni sonore degli aeromobili i regimi di imposizione operano una distinzione esclusivamente tra aeromobili del Capitolo 2 e aeromobili del Capitolo 3, quali definiti all'allegato 16, volume I, alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale. Altri aeroporti hanno invece posto in essere regimi di imposizione che suddividono gli aeromobili in categorie diverse in funzione delle emissioni sonore prodotte, e non della sola appartenenza al Capitolo 2 o al Capitolo 3, e che si avvalgono di dati di certificazione acustica o di dati basati sul livello di rumore in condizioni operative.

5. La Commissione ha già affrontato il problema della scarsa armonizzazione dei regimi impositivi degli aeroporti presentando, il 23 aprile 1997<sup>3</sup>, una proposta di direttiva del Consiglio relativa ai diritti aeroportuali. Scopo dell'iniziativa era predisporre una disciplina comune che garantisse equità e parità di trattamento degli utenti e che autorizzasse inoltre gli aeroporti ad adeguare i rispettivi regimi impositivi ad esigenze di tipo ambientale. La proposta della Commissione si impernia sui tre principi centrali su cui, secondo l'ICAO, deve basarsi ogni regime di diritti aeroportuali<sup>4</sup>: non discriminazione tra servizi equivalenti, aderenza ai costi e trasparenza. Per quanto riguarda la componente ambientale, la proposta autorizza a modulare i diritti aeroportuali in funzione del costo ambientale indotto dal traffico aereo, a condizione che tale modulazione non generi gettito supplementare per gli aeroporti e sia applicata in modo trasparente e non discriminatorio. La proposta non comporta tuttavia indicazioni in merito ai criteri sulla base dei quali effettuare tale modulazione. Sulla suddetta proposta il Consiglio non è a tutt'oggi giunto ad una posizione comune.
6. La presente proposta di direttiva pone rimedio alla lacuna anzidetta e predispone una disciplina comune per la classificazione delle emissioni sonore degli aeromobili. La disciplina comunitaria proposta può fungere da utile complemento alla proposta di direttiva sui diritti aeroportuali o configurarsi come strumento autonomo in quanto la sua introduzione gioverebbe alla convergenza, alla trasparenza e alla prevedibilità della componente dei diritti aeroportuali imputabile alle emissioni sonore

### **3. CARATTERISTICHE DI UNA DISCIPLINA COMUNE**

#### *Caratteristiche tecniche*

7. Per colmare le lacune dei regimi di imposizione delle emissioni sonore attualmente in uso il gruppo di esperti dell'ECAC sulla riduzione dell'inquinamento acustico causato dal trasporto aereo (ANCAT) ha istituito un sottogruppo tecnico per la classificazione delle emissioni sonore (TANC). Il sottogruppo ha definito criteri comuni per l'elaborazione di un regime di imposizione atto a promuovere l'uso di aeromobili più silenziosi. I criteri tecnici contenuti nella presente proposta si rifanno ai lavori del sottogruppo TANC, composto di esponenti di diversi settori.

---

<sup>3</sup> COM(1997) 154 def., GU C 257 del 22.8.1997, pag. 2; la proposta modificata è pubblicata nella GU C 319 del 16.10.1998, pag. 4.

<sup>4</sup> Documento ICAO 9082/5, "Statements by the Council to contracting states on charges for airports and air navigation services", quinta edizione, 1997.

8. La disciplina comunitaria che si propone di istituire per calcolare la tassa sul rumore si basa sui seguenti principi generali:

- Conformemente alle pratiche consolidate dell'ICAO, la classificazione comune delle emissioni sonore degli aeromobili deve essere improntata ai principi di trasparenza ed aderenza ai costi. Inoltre, pur autorizzando una modulazione di tali tasse, gli orientamenti dell'ICAO in materia di diritti aeroportuali raccomandano di applicare il principio della neutralità dal punto di vista delle entrate. Pertanto, la somma delle maggiorazioni e delle riduzioni delle tasse (tasse negative) non deve superare il costo legato alla fornitura del servizio. Tuttavia, le tasse ambientali riscosse nello specifico intento di finanziare le misure di riduzione dell'impatto ambientale in prossimità degli aeroporti, quali ad esempio le misure di isolamento acustico, sono compatibili con i principi di tassazione attualmente promossi dall'ICAO. Da questo punto di vista, il documento ICAO 9082 stabilisce *“noise related charges should be levied only at airports experiencing noise problems and should be designed to recover no more than the costs applied to their alleviation or prevention”* [“le tasse sul rumore devono essere riscosse solo negli aeroporti in cui si verificano problemi di inquinamento acustico ed essere configurate in modo tale che non venga incamerato un importo superiore al costo sostenuto per attenuare o prevenire suddetti problemi” - Traduzione non ufficiale].
- La classificazione comune delle emissioni sonore degli aeromobili viene istituita esclusivamente per fini impositivi.
- La classificazione proposta si basa sulle prestazioni acustiche assolute di ogni singolo aeromobile misurate ai fini del rilascio del certificato acustico. I valori di certificazione in EPNdB<sup>5</sup> sono stati considerati i dati disponibili che rispecchiano nel modo più idoneo e coerente il contributo di ogni singolo aeromobile al livello di esposizione al rumore nelle zone che circondano gli aeroporti. Il livello di rumore all'arrivo (simbolo *La*) è dato dal valore certificato al punto di misura di avvicinamento stabilito nell'allegato 16. Il livello di rumore alla partenza (simbolo *Ld*) è dato dalla media aritmetica dei valori certificati nel punto di misura laterale e nel punto di misura di sorvolo stabiliti nell'allegato 16. Va rilevato che il documento ICAO 9082 fa esplicito riferimento all'allegato 16 indicando che *“any noise related charges should be associated with the landing fee, possibly by means of surcharges or rebates, and should take into account the noise certification provisions of Annex 16 in respect of aircraft noise levels”* [qualsiasi tassa sul rumore deve essere correlata ai diritti di atterraggio, eventualmente mediante maggiorazioni o riduzioni, e tener conto delle disposizioni dell'allegato 16 in materia di certificazione acustica del livello di rumore prodotto dagli aeromobili - Traduzione non ufficiale].

La classificazione proposta deve rispettare il principio della proporzionalità tra la tassa sul rumore e l'impatto acustico. Il miglior modo per rispettare tale proporzionalità consiste nel basarsi sul livello di energia acustica, uguale all'antilogaritmo del livello di rumore espresso in decibel. Questa formula è motivata dal fatto che i costi esterni, ai livelli di rumore tipici degli aeroporti rumorosi, non sono proporzionati al livello di rumore espresso in dB ma piuttosto all'energia

---

<sup>5</sup> Si tratta dell'unità di misura in decibel del livello di rumore effettivamente percepito, ossia il valore del rumore percepito, corretto in funzione delle irregolarità spettrali e della durata.

acustica. I costi esterni aumentano molto più rapidamente del livello di rumore in dB: un aumento di 3 dB implica un raddoppiamento dei costi.

- La variazione tra il livello minimo e il livello massimo della tassa sul rumore non deve superare un rapporto 1/20. Tale rapporto corrisponde ad una differenza di 13 dB, uno scarto considerato sufficiente per garantire l'efficacia sotto il profilo ambientale del regime di imposizione.
- Benché il lavoro tecnico si sia svolto sulla base degli attuali dati di certificazione del Capitolo 3 ICAO, la disciplina comune continuerà ad essere valida anche dopo l'introduzione di eventuali nuove norme acustiche da parte dell'ICAO, fintantoché non verranno modificate le procedure di certificazione stabilite nell'allegato 16.
- La classificazione comune dovrà essere sufficientemente flessibile da consentire di introdurre elementi specifici ai singoli aeroporti quali la composizione della flotta in servizio, la tassa sul rumore unitaria alla partenza o all'arrivo, la soglia di rumore alla partenza e all'arrivo, il periodo di riferimento durante il quale si applica la tassa sul rumore unitaria (ad es. H24, di notte, di giorno).

9. La proposta di classificazione comune degli aeromobili si fonda sul principio che ogni esercente paghi un prezzo ragionevole, proporzionale all'impatto acustico dell'aeromobile, indipendentemente dal suo peso o dal servizio di trasporto effettuato. Tuttavia, dati aggiuntivi riguardanti la "produttività acustica" (ossia le emissioni sonore per passeggero o per tonnellata di carico trasportato) potrebbero utilmente completare la classificazione degli aeromobili. Tali dati consentirebbero di evidenziare i pregi sotto il profilo ambientale degli aeromobili di maggiori dimensioni malgrado la loro rumorosità, in termini assoluti, sia superiore a quella degli aeromobili più leggeri. La proposta di direttiva contiene pertanto una norma che permette agli Stati membri di informare il pubblico in merito alla produttività acustica degli aerei più pesanti.

#### **4. SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ: GIUSTIFICAZIONE E VALORE AGGIUNTO**

10. Nell'elaborare la propria proposta, la Commissione ne ha accertato la compatibilità con i principi di sussidiarietà e proporzionalità.
11. Scopo della proposta è migliorare l'efficacia della tassa sul rumore sotto il profilo ambientale mediante l'introduzione di una disciplina comune per il calcolo di tale tassa per ogni singolo aeromobile. La disciplina comune mira a sostituirsi ai diversi sistemi di classificazione degli aeromobili attualmente applicati negli aeroporti comunitari ai fini del calcolo della tassa sul rumore. Tali sistemi non sempre rispecchiano adeguatamente l'impatto acustico relativo sulla popolazione che risiede in prossimità degli aeroporti e sono stati criticati per la loro scarsa trasparenza e prevedibilità. Un approccio armonizzato, che tenga maggiormente conto dell'impatto acustico relativo dei vari aeromobili, contribuirà a migliorare le prestazioni ambientali delle operazioni di trasporto aereo nella Comunità. In un mercato del trasporto aereo liberalizzato è indispensabile evitare che vengano a crearsi distorsioni della concorrenza dovute al fatto che gli aeroporti adottano approcci diversi nei confronti degli stessi tipi di aeromobili.

12. La misura proposta è inoltre conforme all'obbligo generale della Comunità di promuovere lo sviluppo sostenibile di attività economiche quali il trasporto aereo e di migliorare la qualità dell'ambiente integrando requisiti di tutela ambientale nelle politiche comuni quali la politica relativa al trasporto aereo<sup>6</sup>. La proposta di direttiva concorre inoltre a realizzare uno dei grandi obiettivi della politica comune dei trasporti: promuovere uno sviluppo sostenibile delle attività di trasporto.
13. Considerate le notevoli differenze esistenti nei sistemi di classificazione delle emissioni sonore degli aeromobili applicati negli aeroporti degli Stati membri, è necessaria un'azione comunitaria che consenta di predisporre una disciplina comune per i suddetti sistemi. La decisione di istituire una tassa sul rumore per far fronte ai problemi di inquinamento acustico negli aeroporti rimane tuttavia di competenza degli Stati membri.
14. Conformemente al principio di proporzionalità, la direttiva è considerata lo strumento giuridico sufficiente in questo caso in quanto lascia gli Stati membri liberi di scegliere gli strumenti di attuazione più adeguati al loro ordinamento interno. La misura proposta si limita a quanto strettamente necessario per raggiungere il suddetto obiettivo e non si spinge oltre quanto necessario a tal fine. Essa lascia inoltre agli Stati membri un margine di discrezionalità sufficiente per tener conto dei parametri specifici agli aeroporti quali il livello della tassa sul rumore unitaria, le caratteristiche della flotta in servizio o la differenza tra il livello massimo e il livello minimo della tassa.

## **5. RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE CON GLI STATI MEMBRI E CON LE PARTI INTERESSATE**

15. Gli elementi tecnici che compongono la proposta di direttiva sono stati attentamente esaminati dal gruppo TANC. Il gruppo di esperti ANCAT dell'ECAC è stato tenuto regolarmente al corrente dell'avanzamento dei lavori del gruppo TANC ed ha avuto la possibilità di esprimersi sull'orientamento delle future attività. Oltre agli esperti tecnici dei paesi membri dell'ECA, il gruppo TANC ha visto la partecipazione dei rappresentanti degli aeroporti, dei vettori aerei e dell'industria aeronautica. Come indicato in precedenza, i direttori generali per l'aviazione civile dell'ECAC, di cui fanno parte i rappresentanti degli Stati membri dell'Unione europea, hanno approvato, in occasione della 24<sup>a</sup> sessione triennale ECAC del 29 giugno 2000, la raccomandazione elaborata sulla base dei lavori del gruppo TANC.
16. Inoltre, i servizi della Commissione hanno consultato gli Stati membri e le parti interessate del settore in occasione di una riunione di esperti tenutasi il 27 luglio 2000. Gli esperti si sono massicciamente espressi a favore della proposta di direttiva.

## **6. COSTI DI ATTUAZIONE**

17. Consapevole del fatto che gli aeroporti che dispongono già di un regime di imposizione avrebbero difficoltà a modificare immediatamente il proprio approccio, la Commissione ritiene che l'obbligo di conformarsi al nuovo sistema comunitario

---

<sup>6</sup> Articolo 2 e Articolo 6 del trattato che istituisce la Comunità europea.

sin dall'entrata in vigore della direttiva debba applicarsi soltanto ai regimi di imposizione sulle emissioni sonore di recente istituzione o ai regimi in corso di revisione. I regimi già in vigore potranno introdurlo in un primo tempo in via facoltativa. Tuttavia, per garantire la massima trasparenza tra i vari regimi di diritti aeroportuali nella Comunità si propone che tutti gli aeroporti che riscuotono una tassa sul rumore applichino la nuova disciplina al termine di un adeguato periodo di transizione.

Questo approccio gradualistico non dovrebbe comportare significativi costi aggiuntivi in quanto i sistemi di calcolo dei diritti aeroportuali sono regolarmente soggetti a revisione. Nella maggior parte degli Stati membri tale revisione non richiede modifiche legislative.

18. Poiché la modulazione della tassa sul rumore qui proposta, basata su una classificazione comune degli aeromobili, rispetta il principio della complessiva neutralità dal punto di vista delle entrate, l'iniziativa non si tradurrà in un gettito aggiuntivo per gli aeroporti né in un aumento generale dei costi per i vettori aerei. Il fatto che la tassa sul rumore sia modulata in funzione delle caratteristiche acustiche degli aeromobili farà sì che le compagnie che fanno uso di aeromobili più rumorosi pagheranno una tassa proporzionalmente superiore rispetto alle altre compagnie; ciò tuttavia è finalizzato a promuovere gli investimenti in aeromobili meno rumorosi.
19. Grazie all'imminente pubblicazione da parte dell'ICAO di una banca dati sulla certificazione della rumorosità degli aeromobili, l'accesso ai dati di certificazione necessari per classificare le emissioni sonore dei singoli aeromobili non dovrebbe comportare eccessivi oneri aggiuntivi per le autorità preposte all'attuazione delle misure.

## **7. DISPOSIZIONI CONTENUTE NELLA PROPOSTA**

20. L'articolo 80, paragrafo 2 del trattato costituisce l'adeguato fondamento giuridico della proposta di direttiva in quanto questa intende introdurre una base di calcolo armonizzata ad uso degli aeroporti della Comunità che intendono risolvere i problemi di inquinamento acustico applicando una tassa sulle emissioni sonore. Tale obiettivo è strettamente connesso al corretto funzionamento del mercato interno del trasporto aereo, completato a seguito dell'adozione del terzo pacchetto di misure di liberalizzazione. Inoltre, la medesima base giuridica è stata utilizzata per tutta la legislazione comunitaria nel settore del trasporto aereo e in particolare per la legislazione sulla limitazione della rumorosità degli aeromobili.

L'articolo 1 fissa lo scopo e il campo di applicazione della direttiva. Al termine del periodo di transizione, il provvedimento si applicherà a tutti gli aeroporti che riscuotono una tassa sul rumore.

L'articolo 2 contiene le definizioni necessarie ai fini della corretta interpretazione della direttiva.

L'articolo 3 stabilisce i criteri comuni da impiegare nel calcolo della tassa sul rumore, in particolare quelli da utilizzare per determinare il livello di rumore di un aeromobile all'arrivo e alla partenza e per fissare i limiti di variazione della tassa.

L'articolo 4 prevede che l'applicazione avvenga in due fasi.

L'articolo 5 contiene una norma permissiva che dà la possibilità di integrare i dati relativi alla classificazione acustica con informazioni aggiuntive relative alla produttività acustica.

L'articolo 6 istituisce un comitato di regolamentazione incaricato di assistere la Commissione per far sì che la direttiva si riferisca alla versione più recente dell'allegato 16, volume 1 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale qualora l'allegato 16 dovesse essere emendato dopo l'entrata in vigore della direttiva.

L'articolo 7 istituisce l'obbligo, per la Commissione, di presentare un rapporto di valutazione sull'applicazione delle disposizioni della direttiva.

Gli articoli 8, 9 e 10 sono articoli di carattere procedurale che riguardano principalmente il recepimento della direttiva negli ordinamenti nazionali.



Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativa all'istituzione di una disciplina comunitaria per la classificazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili ai fini del calcolo della tassa sul rumore**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione<sup>7</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>8</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>9</sup>,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>10</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi degli articoli 2 e 6 del trattato, le politiche comunitarie comprendono anche il significativo miglioramento dell'integrazione dei requisiti di tutela ambientale nelle altre politiche settoriali tra cui quella dei trasporti.
- (2) Uno dei principali obiettivi della politica comune dei trasporti consiste nel promuovere lo sviluppo sostenibile delle attività di trasporto.
- (3) Nella Comunicazione sui trasporti aerei e l'ambiente<sup>11</sup> la Commissione propone di migliorare le prestazioni ambientali del trasporto aereo avvalendosi di strumenti di tipo economico.
- (4) La proposta di direttiva del Consiglio relativa ai diritti aeroportuali<sup>12</sup> prevede la possibilità di modulare tali diritti in funzione dell'impatto ambientale delle operazioni di trasporto aereo senza tuttavia stabilire i criteri di tale modulazione.
- (5) Una modulazione della tassa sul rumore per fini di tutela ambientale, fondata su una classificazione comune degli aeromobili in base al loro impatto acustico, assicurerà

---

<sup>7</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>8</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>9</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>10</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>11</sup> COM(1999) 640 def. dell'1.12.1999.

<sup>12</sup> Proposta della Commissione (GU C 257 del 22.8.1997, pag. 2), modificata dal documento COM(1998) 509 def. (GU C 319 del 16.10.1998, pag. 4).

una più efficace protezione dell'ambiente, una maggiore trasparenza dei regimi impositivi, nonché la prevedibilità di tali regimi per gli operatori del trasporto aereo.

- (6) La modulazione delle tasse non è finalizzata a generare un gettito supplementare per gli aeroporti; essa dovrà pertanto osservare il principio della neutralità delle entrate ed essere applicata in modo trasparente e non discriminatorio.
- (7) Si ritiene che i livelli certificati di emissioni sonore, definiti nell'allegato 16, volume I alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione, luglio 1993, rispecchino adeguatamente l'impatto acustico per le popolazioni che vivono in prossimità degli aeroporti. Il livello di rumore all'arrivo può essere adeguatamente determinato mediante il livello di rumore certificato al punto di misura di avvicinamento quale definito nel suddetto allegato 16. Per quanto riguarda il livello di rumore alla partenza, questo presenta una buona correlazione con la media del livello di rumore certificato al punto di misura laterale e al punto di misura di sorvolo definiti nel suddetto allegato 16.
- (8) È opportuno che la tassa sul rumore sia proporzionale al disturbo sonoro marginale per l'essere umano causato da ogni singolo aeromobile all'arrivo e alla partenza. La relazione tra il disturbo sonoro marginale e il livello di rumore dell'aeromobile è espressa nel modo più adeguato dal livello di energia acustica.
- (9) Per garantire la massima trasparenza delle tasse sul rumore applicate negli aeroporti della Comunità, la disciplina comune per la classificazione delle emissioni sonore degli aeromobili dovrà, al termine di un adeguato periodo di transizione, essere applicata da tutti gli aeroporti che ospitano voli commerciali tra gli Stati membri e che riscuotono una tassa sul rumore.
- (10) È utile provvedere ad una migliore comprensione del concetto di produttività acustica, in particolare per gli aeromobili più pesanti, mettendo a disposizione informazioni supplementari in merito al rumore generato per unità di carico trasportata.
- (11) La direttiva è conforme ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità sanciti dall'articolo 5 del trattato, poiché, da un lato, l'obiettivo di migliorare l'efficacia ambientale delle tasse sul rumore non può essere conseguito in modo sufficiente dagli Stati membri in quanto i regimi di imposizione si basano su sistemi diversi di classificazione delle emissioni sonore, cosicché tale obiettivo può essere realizzato in modo più adeguato dalla Comunità mediante una disciplina armonizzata per il calcolo della tassa sul rumore; d'altro lato, la presente direttiva si limita al minimo necessario per conseguire tale obiettivo e non va oltre quanto necessario a tale fine.
- (12) Poiché le misure necessarie ai fini dell'attuazione della presente direttiva sono misure di carattere generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>13</sup>, esse vanno adottate applicando la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della menzionata decisione.
- (13) È opportuno che entro il 1° aprile 2008 la Commissione presenti una valutazione dell'attuazione della presente direttiva,

---

<sup>13</sup> GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### *Articolo 1*

#### **Scopo e campo di applicazione**

Scopo della presente direttiva è migliorare l'efficacia sotto il profilo ambientale della tassa sul rumore riscossa negli aeroporti provvedendo affinché nel calcolo di tale tassa per fini ambientali siano utilizzati criteri comuni basati sulle prestazioni acustiche degli aeromobili.

Secondo le disposizioni dell'articolo 4, la presente direttiva si applica agli aeroporti e ai sistemi aeroportuali che ospitano voli commerciali tra Stati membri, che si trovano nel territorio di uno Stato membro e che riscuotono una tassa sul rumore.

### *Articolo 2*

#### **Definizioni**

1. Ai fini della presente direttiva:
  - (a) per “tassa sul rumore” si intende una tassa specifica riscossa dall'aeroporto, connessa con le caratteristiche certificate dell'aeromobile in materia di emissioni sonore, destinata a coprire i costi derivanti dalle misure di attenuazione o prevenzione dei problemi di inquinamento acustico e ad incoraggiare all'uso di aeromobili meno rumorosi;
  - (b) per “modulazione” si intende la possibilità di differenziare il livello delle tasse riscosse sul rumore, all'interno di un quadro generale di neutralità delle entrate;
  - (c) per “*La*” si intende il livello di rumore di un aeromobile all'arrivo. Esso corrisponde al valore del livello di rumore certificato espresso in decibel di rumorosità effettivamente percepita (*Effective Perceived Noise - EPN*) al punto di misura di avvicinamento, e calcolato conformemente all'allegato 16, volume, 1 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione, luglio 1993. La corrispondente energia acustica è pari all'antilogaritmo  $La/10$ ;
  - (d) per “*Ld*” si intende il livello di rumore di un aeromobile alla partenza. Esso corrisponde alla media aritmetica dei livelli di rumore certificati, espressi in decibel di rumorosità effettivamente percepita (*Effective Perceived Noise - EPN*) ai punti di misura laterale e di sorvolo, quali definiti nel suddetto allegato 16. La corrispondente energia acustica è pari all'antilogaritmo  $Ld/10$ ;
  - (e) per “produttività acustica di un aeromobile” si intendono le emissioni sonore per unità di carico utile (passaggero o tonnellata di carico).
2. Conformemente alla procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2, le lettere c) e d) del paragrafo 1 possono essere adattate per far riferimento, ai fini della presente direttiva, ad eventuali modifiche all'allegato 16, volume 1 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale entrate in vigore successivamente all'adozione della presente direttiva.

### *Articolo 3*

#### **Disciplina comune per il calcolo della tassa sul rumore**

Gli Stati membri adottano le misure atte a garantire che il calcolo della tassa sul rumore riscossa negli aeroporti situati nel loro territorio si fondi sui seguenti criteri:

- (1) La tassa sul rumore per gli arrivi e le partenze è proporzionale all'impatto acustico relativo degli aeromobili in arrivo e in partenza sulla popolazione che risiede in prossimità degli aeroporti. La tassa sul rumore per un arrivo o una partenza in un determinato aeroporto è calcolata secondo le modalità stabilite nell'allegato alla presente direttiva.
- (2) Il calcolo dell'energia acustica all'arrivo e alla partenza si basa sui livelli di rumore *La* e *Ld*.
- (3) La modulazione della tassa sul rumore nell'arco di un determinato periodo di tempo è limitata ad un rapporto 1/20 tra il livello massimo e il livello minimo. È possibile applicare un rapporto inferiore.

### *Articolo 4*

#### **Applicazione della disciplina comune**

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che la disciplina comune per il calcolo della tassa sul rumore sia applicata:

- (1) a decorrere dal 1° aprile 2003
  - (a) negli aeroporti che procedono ad una revisione sostanziale dei rispettivi regimi di imposizione sulle emissioni sonore;
  - (b) negli aeroporti che introducono regimi di imposizione sulle emissioni sonore;
- (2) a decorrere dal 1° aprile 2006 in tutti gli aeroporti che applicano regimi di imposizione sulle emissioni sonore.

### *Articolo 5*

#### **Informazione del pubblico**

Per provvedere ad una corretta comprensione del concetto di produttività acustica, gli Stati membri o le autorità aeroportuali possono integrare le caratteristiche acustiche *La* e *Ld* utilizzate per calcolare la tassa sul rumore con informazioni supplementari che illustrino la produttività acustica di un aeromobile, in particolare per gli aeromobili con peso massimo al decollo superiore a 34 tonnellate.

## *Articolo 6*

### **Comitato di regolamentazione**

1. La Commissione è assistita dal comitato di regolamentazione per la sicurezza nell'aviazione, istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991<sup>14</sup>, composto di rappresentanti degli Stati membri (di seguito denominato "il comitato").
2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto dell'articolo 8 della stessa.
3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE del Consiglio è fissato a tre mesi.

## *Articolo 7*

### **Modificazioni e relazioni**

Entro il 1° aprile 2008 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'esperienza acquisita nell'applicazione della presente direttiva.

Tale relazione è accompagnata, se del caso, di proposte di modifica della direttiva.

## *Articolo 8*

### **Attuazione**

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un anno dalla sua entrata in vigore. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

## *Articolo 9*

### **Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

---

<sup>14</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4, modificato dal regolamento (CEE) n. 2176/96, GU L 291 del 14.11.1996, pag. 15.

*Articolo 10*

**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*La Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*

## ALLEGATO

### • **Calcolo della tassa sul rumore**

La tassa sul rumore totale riscossa in un determinato aeroporto per un arrivo e una partenza è data dalla seguente formula:

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

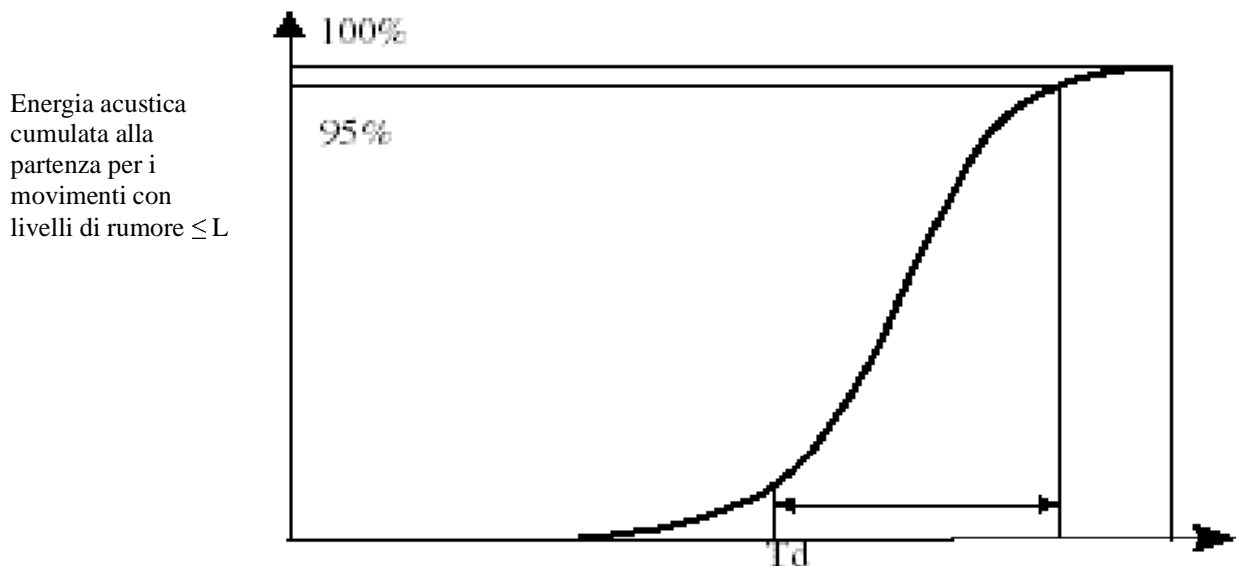
dove:

$Ca$  e  $Cd$  rappresentano tasse sul rumore unitario per le partenze e per gli arrivi nell'aeroporto in esame.  $Ca$  e  $Cd$  possono essere pari a zero. Tali valori rispecchiano l'incidenza relativa delle emissioni sonore all'arrivo e alla partenza sulla popolazione interessata;

$La$  è il livello di rumore certificato per la manovra di avvicinamento;

$Ld = (Lf + Ll)/2$ ,  $Lf$  e  $Ll$  sono i livelli di rumore certificati al punto di misura di sorvolo e al punto di misura laterale; e

$Ta$  e  $Td$  sono le soglie acustiche alla partenza e all'arrivo corrispondenti alle categorie degli aeromobili relativamente silenziosi per l'aeroporto in esame. Tali soglie sono fissate attorno ai 13 decibel al di sotto della soglia superiore corrispondente al 95% dell'energia acustica emessa nell'aeroporto in esame (cfr. grafico).



### • **Modulazione delle tasse sul rumore**

Conformemente al principio secondo cui la tassazione deve rispecchiare nella misura del possibile i costi sostenuti, deve essere istituita una specifica forma di imposizione che consenta di finanziare i programmi di attenuazione dell'inquinamento acustico; le altre tasse sulle emissioni sonore dovrebbero essere compensate mediante meccanismi di imposizione negativa (riduzioni) al fine di conseguire una neutralità del gettito.

La neutralità del gettito può essere conseguita in modo distinto per le partenze e gli arrivi. Ad esempio, la tassa sul rumore alla partenza (positiva o negativa) per l'aeromobile  $i$  è data dalla formula seguente:

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

dove

$C_d$  è la tassa unitaria per le partenze riscossa nell'aeroporto in esame,

$E_{di}$  è l'energia acustica relativa alla partenza per l'aeromobile in esame e

$N$  e  $\sum E_{dj}$  rappresentano il numero di partenze previste e l'energia acustica cumulata alla partenza prevista per l'anno in esame.

$C_i$  può essere positivo o negativo.



## **SCHEMA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO**

### **IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)**

#### **TITOLO DELLA PROPOSTA**

Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di una disciplina comunitaria per la classificazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili ai fini del calcolo della tassa sul rumore.

#### **NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO**

xyy

#### **LA PROPOSTA**

1. Tenendo conto del principio di sussidiarietà, ragioni della necessità di un intervento normativo della Comunità in tale settore e principali obiettivi perseguiti

Un intervento normativo comunitario garantirà maggiore convergenza, trasparenza e prevedibilità nel calcolo delle tasse sul rumore. Scopo principale della proposta di direttiva è migliorare l'efficacia sotto il profilo ambientale delle tasse riscosse dagli aeroporti, provvedendo affinché, nel calcolo del livello di suddette tasse per fini di tutela dell'ambiente, siano utilizzati criteri comuni fondati sulle prestazioni acustiche degli aeromobili.

#### **IMPATTO SULLE IMPRESE**

2. Soggetti interessati dalla proposta

– tipi di imprese

Principalmente gli aeroporti e le compagnie aeree.

– classi di dimensione delle imprese (percentuale di piccole e medie imprese)

La proposta non interesserà di norma gli aeroporti di minori dimensioni, salvo quelli che applicano una tassa sul rumore.

La proposta interesserà le piccole compagnie aeree solo se queste operano aeromobili rumorosi. In Europa, tuttavia, il settore è composto essenzialmente da compagnie aeree di grandi dimensioni e le PMI rappresentano appena il 5% del mercato.

– aree geografiche particolari della Comunità dove operano tali imprese

Nessuna.

3. Imprese che sono tenute a conformarsi alle disposizioni proposte

In un primo tempo saranno tenuti ad applicare la disciplina comunitaria per il calcolo della tassa sul rumore solo gli aeroporti che introducono un nuovo regime di imposizione o che procedono ad una revisione del regime vigente. Una volta trascorso un adeguato periodo di transizione tutti i regimi di imposizione del rumore dovranno essere basati sulla disciplina comunitaria.

4. Effetti economici probabili della proposta

– sull'occupazione

Nessuno

– sugli investimenti e sulla creazione di nuove imprese

Nessuno, in quanto la misura prevede una complessiva neutralità dal punto di vista del gettito fiscale degli aeroporti.

– sulla competitività delle imprese

La proposta non comporta l'obbligo di istituire tasse sul rumore ma si limita a predisporre una disciplina comunitaria ad uso degli aeroporti che riscuotono tasse di questo tipo. La misura non ha pertanto alcuna incidenza sulla concorrenza tra gli aeroporti.

Trattandosi principalmente di un programma di incentivazione, i vettori aerei che operano flotte relativamente rumorose saranno tenuti a pagare proporzionalmente un importo maggiore rispetto alle altre compagnie ma la modulazione della tassa avverrà in modo non discriminatorio. D'altro canto, le compagnie aeree che operano flotte relativamente silenziose pagheranno proporzionalmente di meno.

5. Eventuali misure contenute nella proposta per tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (prescrizioni meno rigorose o diverse, ecc.)?

Considerato il campo di applicazione della proposta, tali misure non risultano necessarie.

## CONSULTAZIONE

6. Elenco degli organismi consultati in ordine alla proposta e presentazione delle loro principali posizioni

A tutti gli Stati membri e ai soggetti del settore (aeroporti, vettori, costruttori aeronautici, esponenti del settore in generale, associazioni ambientaliste) è stato inviato un documento di consultazione contenente i principi generali della proposta di direttiva. Tutte le parti consultate si sono espresse a favore dell'iniziativa. Esse hanno inoltre avuto la possibilità di esprimere il loro parere in occasione delle riunioni tenutesi nell'ambito della Conferenza dell'aviazione civile europea (ECAC). Dopo essere stata approvata dai rappresentanti degli Stati membri e dagli esponenti del settore riuniti in sede di gruppo di esperti ECAC, la raccomandazione dell'ECAC, contenente gli stessi principi alla base della proposta di direttiva, è stata approvata

dai direttori generali dell'aviazione civile in occasione della 24<sup>a</sup> sessione triennale dell'ECAC tenutasi il 29 giugno 2000. Infine, il 27 luglio 2000 la Commissione ha dato agli Stati membri e ai rappresentanti del settore un'ulteriore possibilità di esprimersi e, ancora una volta, tutte le parti interessate hanno confermato il proprio sostegno all'iniziativa.

Inoltre, la proposta di direttiva era stata annunciata nella comunicazione della Commissione sui trasporti aerei e l'ambiente [COM(1999) 640], documento già discusso e globalmente accolto favorevolmente da tutte le istituzioni comunitarie.