

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 22/2008**aprobada por el Consejo el 23 de junio de 2008****con vistas a la adopción de la Directiva 2008/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre las tasas aeroportuarias****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2008/C 254 E/02)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La principal tarea y actividad comercial de los aeropuertos es hacerse cargo de las aeronaves desde el aterrizaje hasta el despegue, así como de la carga y los pasajeros, con objeto de permitir a las compañías aéreas prestar servicios de transporte aéreo. Con este fin, los aeropuertos ofrecen una serie de instalaciones y de servicios relacionados con la explotación de las aeronaves y el tratamiento de los pasajeros y la carga, cuyos costes deben recuperarse normalmente mediante tasas aeroportuarias. Las entidades gestoras de aeropuertos que proporcionen instalaciones y servicios por los que se perciben tasas aeroportuarias deben intentar funcionar de manera rentable.
- (2) Es necesario establecer un marco común que regule las características esenciales de las tasas aeroportuarias y el método de fijarlas, ya que, a falta de un marco, pueden no satisfacerse los requisitos básicos de la relación entre las entidades gestoras de aeropuertos y los usuarios de los aeropuertos. Dicho marco debe entenderse sin perjuicio de que un Estado miembro determine en qué medida puedan tenerse en cuenta, a la hora de fijar las tasas aeroportuarias, los ingresos procedentes de actividades comerciales aeroportuarias.
- (3) La presente Directiva debe aplicarse a los aeropuertos situados en territorio comunitario a partir de un tamaño determinado, puesto que la gestión y la financiación de los aeropuertos pequeños no requieren la aplicación de un marco comunitario, y al aeropuerto con mayor movimiento de pasajeros de cada Estado miembro.

- (4) A fin de promover la cohesión territorial, los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar un sistema de tasas común a una red de aeropuertos. Las transferencias económicas entre los aeropuertos de tales redes deben ajustarse al Derecho comunitario.
- (5) Por motivos de distribución del tráfico, los Estados miembros deben poder autorizar a una entidad gestora de aeropuerto a que aplique el mismo nivel de tasas aeroportuarias a los aeropuertos que presten sus servicios en una misma ciudad o conurbación. Las transferencias económicas entre dichos aeropuertos deben cumplir el Derecho comunitario pertinente.
- (6) Los incentivos para poner en marcha nuevas rutas, tales como fomentar, *inter alia*, el desarrollo de regiones menos favorecidas o ultraperiféricas sólo deben concederse de conformidad con el derecho comunitario.
- (7) La aplicación de tasas por la prestación de servicios de navegación aérea y servicios de asistencia en tierra ya ha sido abordada por el Reglamento (CE) n° 1794/2006 de la Comisión de 6 de diciembre de 2006, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea ⁽⁴⁾, y por la Directiva 96/67/CE del Consejo de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad ⁽⁵⁾, respectivamente. Las tasas percibidas para financiar la asistencia a pasajeros discapacitados y pasajeros con movilidad reducida están reguladas por el Reglamento (CE) n° 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo ⁽⁶⁾.
- (8) En 2004, el Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó las políticas sobre las tasas aeroportuarias, que incluyen, *inter alia*, los principios de la relación entre tasas y costes, de no discriminación y un mecanismo independiente para la regulación económica de los aeropuertos.
- (9) El Consejo de la OACI consideró que una tasa aeroportuaria es un gravamen concebido y aplicado específicamente para sufragar los costes de instalaciones y prestación de servicios para la aviación civil, mientras que un impuesto es un gravamen concebido para aumentar los ingresos de gobiernos nacionales o locales que, por lo general, no se aplica a la aviación civil en su totalidad o teniendo en cuenta específicamente los costes.

⁽¹⁾ DO C 10 de 15.1.2008, p. 35.⁽²⁾ DO C 305 de 15.12.2007, p. 11.⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 15 de enero de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 23 de junio de 2008 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).⁽⁴⁾ DO L 341 de 7.12.2006, p. 3.⁽⁵⁾ DO L 272 de 25.10.1996, p. 36.⁽⁶⁾ DO L 204 de 26.7.2006, p. 1.

- (10) Las tasas aeroportuarias deben ser no discriminatorias. Debe instaurarse un procedimiento obligatorio de consulta regular entre las entidades gestoras de los aeropuertos y los usuarios de los aeropuertos, que contemple también la posibilidad para ambas partes de recurrir a un organismo de supervisión independiente siempre que los usuarios impugnen una decisión sobre las tasas aeroportuarias o la modificación del sistema de tarificación.
- (11) Con el fin de garantizar la imparcialidad de sus decisiones y la aplicación correcta y eficaz de la presente Directiva conviene establecer en cada Estado miembro un organismo de supervisión independiente. Este organismo debe disponer de todos los recursos necesarios en cuanto a personal, competencias y medios financieros para el ejercicio de sus funciones.
- (12) Es esencial que los usuarios de los aeropuertos obtengan periódicamente de la entidad gestora del aeropuerto información sobre el método y la base de cálculo de las tasas aeroportuarias. Esta transparencia proporcionaría a las compañías aéreas información sobre los costes incurridos por el aeropuerto y la productividad de las inversiones de un aeropuerto. Para que las entidades gestoras de los aeropuertos puedan evaluar correctamente las necesidades en cuanto a futuras inversiones, los usuarios de los aeropuertos deben transmitirles oportunamente sus previsiones operativas, sus proyectos de desarrollo y sus peticiones y sugerencias específicas.
- (13) Las entidades gestoras de los aeropuertos deben informar a los usuarios sobre sus principales proyectos de infraestructura, ya que éstos tienen un impacto significativo en el sistema y/o el nivel de las tasas aeroportuarias. Esta información debe facilitarse para poder controlar los costes de la infraestructura y ofrecer instalaciones adecuadas y rentables en los aeropuertos en cuestión.
- (14) Debe permitirse a las entidades gestoras de los aeropuertos aplicar tasas aeroportuarias que se correspondan con la infraestructura o los niveles de servicio proporcionados, ya que las compañías aéreas tienen interés legítimo en pedir a las entidades gestoras de los aeropuertos servicios acordes con la relación calidad/precio. No obstante, el acceso a un nivel diferenciado de infraestructura o de servicios debe ofrecerse sobre una base no discriminatoria a todas las compañías aéreas que lo soliciten. Si la demanda es superior a la oferta, el acceso debe determinarse en función de criterios objetivos y no discriminatorios elaborados por la entidad gestora del aeropuerto. Toda diferencia entre tasas aeroportuarias debe ser transparente, objetiva y según criterios claros.
- (15) Los usuarios de un aeropuerto y la entidad gestora del aeropuerto deben poder celebrar un acuerdo sobre el nivel del servicio, relativo a la calidad del servicio prestado en relación con las tasas aeroportuarias percibidas. Las negociaciones sobre la calidad del servicio prestado en relación con las tasas aeroportuarias percibidas pueden llevarse a cabo en el contexto de una consulta periódica.
- (16) La presente Directiva debe entenderse sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Tratado, en particular sus artículos 81 a 89.
- (17) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, establecer principios comunes para la percepción de tasas

aeroportuarias en los aeropuertos comunitarios, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, debido a que los sistemas de tasas aeroportuarias no pueden establecerse a nivel nacional de una manera uniforme en toda la Comunidad y, por consiguiente, puede lograrse mejor, debido a su dimensión o a sus efectos, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

1. La presente Directiva establece principios comunes para la percepción de tasas aeroportuarias en los aeropuertos comunitarios.
2. La presente Directiva se aplicará a todos los aeropuertos situados en un territorio sujeto a las disposiciones del Tratado y abierto al tráfico comercial cuyo tráfico anual sea superior a cinco millones de viajeros, así como al aeropuerto con mayor movimiento de viajeros de cada Estado miembro.
3. Los Estados miembros publicarán una lista de aeropuertos de su territorio a los que se aplica la presente Directiva. Esta lista se basará en datos de la Comisión (Eurostat) y se actualizará cada año.
4. La presente Directiva no se aplicará a las tasas aplicadas para la remuneración de servicios de navegación aérea de ruta o de aproximación, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1794/2006, o a las tasas aplicadas para la remuneración de servicios de asistencia en tierra a que se refiere el anexo de la Directiva 96/67/CE, o a las tasas percibidas para financiar la asistencia a pasajeros discapacitados y pasajeros con movilidad reducida mencionados en el Reglamento (CE) nº 1107/2006.
5. La presente Directiva no afectará a la facultad de los Estados miembros de aplicar medidas reglamentarias adicionales, compatibles con la presente Directiva o con otras disposiciones pertinentes del Derecho comunitario, en relación con las entidades gestoras de aeropuertos situadas en su territorio. Estas podrán consistir en medidas de supervisión económica, tales como la aprobación de sistemas de tarificación o de nivel de las tasas, incluidos métodos de tarificación basados en incentivos o la reglamentación sobre límites de precios.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- 1) «aeropuerto»: todo terreno específicamente acondicionado para el aterrizaje, el despegue y las maniobras de aeronaves, con las instalaciones anexas que esas operaciones puedan comportar para las necesidades del tráfico y el servicio de aeronaves, así como las instalaciones necesarias para asistir a los servicios aéreos comerciales;

- 2) «entidad gestora del aeropuerto»: la entidad que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones nacionales legales, reglamentarias o contractuales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras aeroportuarias o de redes aeroportuarias y la coordinación y control de las actividades de los distintos operadores presentes en el aeropuerto o en la red aeroportuaria de que se trate;
- 3) «usuario de un aeropuerto»: toda persona física o jurídica que transporte por vía aérea viajeros, correo o carga, con origen en ese aeropuerto o con destino al mismo;
- 4) «tasa aeroportuaria»: toda exacción percibida en beneficio de la entidad gestora del aeropuerto y a cargo de los usuarios del aeropuerto, abonada a cambio del uso de las instalaciones y los servicios prestados exclusivamente por la entidad gestora del aeropuerto y relacionados con el aterrizaje, el despegue, la iluminación y estacionamiento de aeronaves, y el tratamiento de los pasajeros y la carga;
- 5) «red de aeropuertos»: grupo de aeropuertos debidamente designado al efecto por el Estado miembro y gestionado por la misma entidad gestora de aeropuerto.

Artículo 3

No discriminación

Los Estados miembros velarán por que las tasas aeroportuarias no establezcan discriminaciones entre los usuarios de los aeropuertos, de conformidad con el Derecho comunitario. Ello no obstará a la posible modulación de las tasas aeroportuarias por motivos de interés público y general, por ejemplo en relación con el medio ambiente. Los criterios aplicados para esta modulación deberán ser pertinentes, objetivos y transparentes.

Artículo 4

Red de aeropuertos

1. Los Estados miembros podrán autorizar a la entidad gestora de una red de aeropuertos a establecer un sistema común y transparente de tasas aeroportuarias que abarque la red de aeropuertos.
2. Los Estados miembros podrán autorizar a una entidad gestora de aeropuerto a que, en aeropuertos que presten sus servicios en una misma ciudad o conurbación, aplique el mismo nivel de tasas aeroportuarias a todos los aeropuertos afectados, siempre que cada aeropuerto cumpla plenamente los requisitos sobre transparencia establecidos en el artículo 5.

Artículo 5

Consultas y vías de recurso

1. Los Estados miembros velarán por que se establezca un procedimiento obligatorio de consulta periódica entre la entidad gestora del aeropuerto y los usuarios del aeropuerto o los representantes o asociaciones de los usuarios del aeropuerto por lo que respecta al funcionamiento del sistema de tasas aeroportuarias, el nivel de dichas tasas y, si procede, la calidad de los servicios prestados. Estas consultas tendrán lugar como mínimo una vez al año, salvo que en la consulta más reciente se haya acordado otra cosa. En todo caso, los Estados miembros mantendrán su derecho a solicitar consultas más frecuentes.
2. Los Estados miembros velarán por que, siempre que sea posible, las modificaciones del sistema de tasas aeroportuarias o

del nivel de las tasas se efectúen mediante un acuerdo entre la entidad gestora del aeropuerto y los usuarios del aeropuerto. A tal efecto, la entidad gestora del aeropuerto presentará a los usuarios del aeropuerto toda propuesta de modificación del sistema de tasas aeroportuarias o del nivel de las tasas a más tardar cuatro meses antes de su entrada en vigor, junto con los motivos que justifican las modificaciones propuestas, salvo que se den circunstancias excepcionales que debieran justificarse a los usuarios, en cuyo caso, este período no será inferior a dos meses. La entidad gestora del aeropuerto celebrará consultas con los usuarios del aeropuerto sobre las modificaciones propuestas y tomará en consideración sus puntos de vista antes de adoptar una decisión definitiva. La entidad gestora del aeropuerto publicará su decisión o su recomendación con una antelación razonable respecto a su entrada en vigor. La entidad gestora del aeropuerto justificará su decisión respecto a los puntos de vista de los usuarios del aeropuerto en caso de que no se llegue a un acuerdo entre la entidad gestora del aeropuerto y los usuarios del aeropuerto sobre las modificaciones propuestas.

3. Los Estados miembros velarán por que, en caso de desacuerdo sobre una decisión relativa a las tasas aeroportuarias tomada por la entidad gestora del aeropuerto, cada parte pueda recurrir al organismo de supervisión independiente mencionado en el artículo 10, que examinará los motivos que justifican la modificación del sistema de tasas aeroportuarias o el nivel de dichas tasas.

4. En caso de que se recurra ante el organismo de supervisión independiente una modificación del sistema y/o el nivel de las tasas aeroportuarias decidida por la entidad gestora del aeropuerto, la modificación no surtirá efectos hasta que dicho organismo haya estudiado el asunto. El organismo de supervisión independiente podrá adoptar una decisión provisional relativa a la entrada en vigor de la modificación de las tasas aeroportuarias.

5. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar los apartados 3 y 4 respecto de las modificaciones del nivel de las tasas o de la estructura de las tasas aeroportuarias en los aeropuertos para los que hayan establecido un procedimiento en virtud del cual se produzca una supervisión económica. Estas medidas de supervisión económica podrán ser iguales a las previstas en el artículo 1, apartado 5. Cuando estas medidas incluyan la aprobación del sistema y/o el nivel de las tasas aeroportuarias, deberán ser aprobadas por el mismo organismo nombrado o establecido como organismo de supervisión independiente a efectos de la presente Directiva.

Artículo 6

Transparencia

1. Los Estados miembros velarán por que la entidad gestora del aeropuerto facilite a cada usuario del aeropuerto, o a los representantes o asociaciones de usuarios del aeropuerto, cada vez que vayan a celebrarse las consultas previstas en el artículo 5, apartado 1, información sobre los elementos que sirven de base para determinar el sistema y/o el nivel de todas las tasas aplicadas en cada aeropuerto por la entidad gestora del aeropuerto. Dicha información deberá contener, como mínimo:

- a) una lista de los diferentes servicios e infraestructuras proporcionados como contraprestación por la tasa aeroportuaria aplicada;

- b) la metodología empleada para determinar las tasas aeroportuarias;
- c) la estructural global del coste en lo que respecta a la instalaciones y servicios relacionados con la tasas aeroportuarias;
- d) la renta generada por las distintas tasas y el coste total de los servicios cubiertos por ellas;
- e) las previsiones sobre la situación del aeropuerto en materia de tasas, la evolución del tráfico y las inversiones propuestas;
- f) el uso real de la infraestructura y del equipamiento aeroportuarios durante un período determinado.

2. Los Estados miembros velarán por que los usuarios del aeropuerto presenten información a la entidad gestora del aeropuerto antes de cada consulta, prevista en el artículo 5, apartado 1, en particular sobre:

- a) las previsiones de tráfico;
- b) las previsiones en cuanto a la composición y el uso previsto de su flota;
- c) sus proyectos de desarrollo en el aeropuerto de que se trate;
- d) sus necesidades en dicho aeropuerto.

3. A reserva de lo dispuesto en la legislación nacional, la información facilitada en virtud del presente artículo se considerará confidencial o de carácter económicamente sensible, y se tratará en consonancia. En el caso de entidades gestoras de aeropuertos que coticen en bolsa, deberán cumplirse en particular las normas bursátiles.

Artículo 7

Infraestructuras nuevas

Los Estados miembros velarán por que la entidad gestora del aeropuerto consulte con los usuarios del aeropuerto antes de la finalización de los planes relativos a nuevos proyectos de infraestructura.

Artículo 8

Normas de calidad

1. A fin de velar por el funcionamiento fluido y eficaz de un aeropuerto, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para permitir que la entidad gestora del aeropuerto y los representantes o las asociaciones de los usuarios del aeropuerto entablen negociaciones destinadas a la celebración de un acuerdo sobre el nivel del servicio, relativo a la calidad del servicio prestado en el aeropuerto. Estas negociaciones sobre la calidad del servicio podrán formar parte de las consultas aludidas en el artículo 5, apartado 1.

2. Todo acuerdo de estas características sobre el nivel del servicio determinará el nivel del servicio que deberá prestar la entidad gestora del aeropuerto atendiendo al sistema y/o al nivel efectivo de las tasas percibidas y al nivel de servicio al que tienen derecho los usuarios del aeropuerto como contrapartida del pago de las tasas aeroportuarias.

Artículo 9

Servicios personalizados

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para permitir a la entidad gestora del aeropuerto modificar la

calidad y el alcance de determinados servicios, terminales o partes de terminales de un aeropuerto, con el fin de ofrecer servicios personalizados o una terminal o parte de una terminal especializada. El sistema y/o el nivel de las tasas aeroportuarias podrá variar en función de la calidad y el ámbito de dichos servicios, y en función de sus costes o de cualquier otra justificación objetiva. Las entidades gestoras de los aeropuertos podrán fijar libremente las tasas aeroportuarias diferenciadas de estas características.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para permitir que los usuarios del aeropuerto que deseen utilizar los servicios personalizados o una terminal o parte de una terminal especializada, tengan acceso a estos servicios y a la terminal o parte de la terminal.

Si el número de usuarios del aeropuerto que desean acceder a los servicios personalizados o a una terminal o parte de una terminal especializada es superior al que resulta posible debido a limitaciones de capacidad, el acceso se determinará sobre la base de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios. Dichos criterios podrán ser fijados por la entidad gestora del aeropuerto y los Estados miembros podrán pedir que estén sujetos a la aprobación del organismo de supervisión independiente.

Artículo 10

Organismo de supervisión independiente

1. Los Estados miembros nombrarán o establecerán un organismo independiente como organismo de supervisión nacional independiente para garantizar la correcta aplicación de las medidas adoptadas para cumplir lo dispuesto en la presente Directiva y asumir, al menos, las tareas asignadas en virtud del artículo 5. Este organismo podrá ser la entidad a la que el Estado miembro haya confiado la tarea de aplicar medidas reglamentarias adicionales, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, incluida la aprobación del sistema de tarificación o el nivel de las tasas aeroportuarias, siempre y cuando cumpla lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo.

2. Los Estados miembros garantizarán la independencia del organismo de supervisión independiente velando por que sea jurídicamente distinta y funcionalmente independiente de cualquier entidad gestora del aeropuerto y compañía aérea. Los Estados miembros que mantengan la propiedad de aeropuertos, entidades gestoras de los aeropuertos o compañías aéreas o el control de entidades gestoras de los aeropuertos o de compañías aéreas velarán por que las funciones relativas a dicha propiedad o control no recaigan en el organismo de supervisión independiente. Los Estados miembros velarán por que el organismo de supervisión independiente ejerza sus competencias de modo imparcial y transparente.

3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre y la dirección del organismo de supervisión independiente, así como su cometido y responsabilidades, y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 2.

4. Los Estados miembros podrán establecer un mecanismo de financiación del organismo de supervisión independiente, que podrá incluir la recaudación de una tasa cobrada a los usuarios y entidades gestoras de los aeropuertos.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 5, los Estados miembros velarán por que, en relación con el organismo de supervisión independiente y por lo que atañe a los desacuerdos mencionados en el artículo 5, apartado 3, se adopten las medidas necesarias en materia de nivel o estructura de las tasas aeroportuarias, incluidas las relativas a la calidad del servicio, para:

- a) establecer un procedimiento de resolución de desacuerdos entre la entidad gestora del aeropuerto y los usuarios del aeropuerto;
- b) determinar las condiciones en las que puede elevarse al organismo de supervisión independiente un desacuerdo. En particular, el organismo podrá desestimar las reclamaciones que no estén correctamente justificadas o adecuadamente documentadas;
- c) determinar los criterios conforme a los cuales se evaluarán los desacuerdos con miras a su resolución.

Estos procedimientos, criterios y condiciones deberán ser objetivos, transparentes y no discriminatorios.

6. Cuando lleve a cabo una investigación acerca de la justificación de la modificación de la estructura o del nivel de las tasas aeroportuarias conforme a lo dispuesto en el artículo 5, el organismo de supervisión independiente tendrá acceso a la información necesaria que obre en poder de las partes implicadas, y deberá consultar a dichas partes antes de tomar su decisión. Dará a conocer su decisión lo antes posible, y en todo caso dentro de un plazo de seis meses contados a partir de la recepción de la reclamación. Las decisiones del organismo de supervisión independiente tendrán efectos vinculantes, sin perjuicio de un control parlamentario o judicial, según se establezca en los Estados miembros.

7. El organismo de supervisión independiente publicará un informe anual sobre sus actividades.

Artículo 11

Revisión y presentación de informes

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el ... (*) un informe sobre el funcionamiento de la presente Directiva que evalúe los avances hacia la consecución de sus objetivos, así como, en su caso, todas las propuestas que considere oportunas.

2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación de la presente Directiva, en particular en lo que se refiere a la recogida de la información necesaria para la elaboración del informe a que se refiere el apartado 1.

Artículo 12

Aplicación

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el ... (**). Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una 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.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 13

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 14

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

(*) Cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) 36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

1. El 29 de enero de 2007, la Comisión transmitió al Consejo la propuesta de referencia. La propuesta está basada en el artículo 80.2 del Tratado CE.
2. Los días 29 y 30 de noviembre de 2007, el Consejo TTE alcanzó un planteamiento general sobre la propuesta.
3. El 15 de enero de 2008, el Parlamento Europeo (ponente: D. Ulrich Stockmann (PSE-DE)) votó sobre la propuesta en primera lectura. El dictamen del PE consta de 45 enmiendas.
4. El 7 de abril de 2008, el Consejo TTE alcanzó un acuerdo político sobre la propuesta, aceptando una serie de las 45 enmiendas del PE en primera lectura (doc. 8017/08). La posición común resultante es programada para ser adoptada por el Consejo el 23 de junio de 2008.

II. OBJETIVO

El objetivo de la Directiva propuesta es establecer principios comunes para la recaudación de tasas aeroportuarias en los aeropuertos comunitarios. Pretende aclarar la relación entre explotadores de aeropuertos y usuarios de los mismos mediante la exigencia de transparencia, la consulta a los usuarios y la aplicación del principio de no discriminación al calcular las tasas impuestas a los usuarios. Además, pretende crear una autoridad nacional independiente poderosa para arbitrar y resolver los litigios de forma rápida.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

1. Aspectos generales

En su sesión plenaria del 15 de enero de 2008, el Parlamento Europeo (EP) aprobó 45 enmiendas a la propuesta de la Comisión. La Posición Común del Consejo refleja cambios en la propuesta de la Comisión (véase el apartado 2.a) que incorporan un considerable número de enmiendas,

- bien textualmente (enmiendas 8, 10, 11 y 45 del PE),
- bien en fondo, mediante una redacción similar (enmiendas 1, 2, 3, 15, 23, 28 y 29 del PE).

Sin embargo, un número sustancial de las enmiendas no se reflejan en la Posición Común, porque el Consejo consideró que

1. eran redundantes, pues estaban ya cubiertas por otros instrumentos adoptados después de que el PE adoptara su dictamen; o
2. se tenían en cuenta en otra parte del texto porque la propuesta inicial de la Comisión se había formulado en la Posición Común.

2. Cuestiones específicas

a) Modificaciones principales de la propuesta de la Comisión

Tomando como base la propuesta de la Comisión, el Consejo introdujo varias modificaciones, que podrían resumirse del siguiente modo:

- *Ámbito de la Directiva propuesta*, artículo 1

La Comisión propuso inicialmente incluir todos los aeropuertos con un tráfico anual de más de 1 millón de pasajeros. El Consejo aceptó aumentar este umbral a 5 millones y añadir el mayor aeropuerto de cada Estado miembro. Este ámbito de aplicación coincide, por otra parte, con el dictamen del PE.

- *Modulación de las tasas destinadas a paliar los efectos ambientales y a otros fines de interés público*, artículo 3

El Consejo estuvo de acuerdo con la inclusión de esta posibilidad en el artículo sobre la no discriminación. Esta adición refleja el deseo de los Estados miembros de tener, entre otros objetivos, la posibilidad de promover el uso de aeronaves que respeten más el medio ambiente mediante la modulación de las tasas de aeropuerto.

— *Relación entre tasas y costes*, considerando 8

Este considerando refleja un compromiso equilibrado entre el deseo de los Estados miembros de que las tasas aeroportuarias de aeropuerto están estrictamente relacionadas con el nivel del coste de los servicios aeroportuarios prestados (conforme a las recomendaciones políticas de la OACI sobre tasas de aeropuerto) y un grado apropiado de flexibilidad para otros Estados miembros, en particular para los que consideran que esto podría tener implicaciones para el funcionamiento de la red de aeropuertos, pues algunos Estados miembros necesitan flexibilidad para utilizar los ingresos comerciales dentro de la red de aeropuertos.

— *Red de aeropuertos y sistema de aeropuertos*, artículo 2.5 y 4

El Consejo acordó que era necesario introducir en el texto del proyecto de Directiva una definición de redes de aeropuerto. Por otra parte, consideró apropiado incluir un texto que asegure que los aeropuertos que sirven la misma ciudad o conurbación puedan compartir un sistema común de tarificación.

— *Medidas de supervisión económica*, artículo 5.5

El Consejo consideró apropiada la adición de una disposición sobre las medidas de supervisión económicas, con arreglo a las cuales los Estados miembros, que utilicen sistemas de supervisión económica, no están obligados a aplicar el procedimiento prescrito por la Directiva para la resolución de desacuerdos. Esto es debido a que la supervisión económica ofrece un grado de protección comparable al establecido en la Directiva.

— *Plazo para la incorporación de la Directiva al Derecho nacional*, artículo 12

El Consejo amplió el período requerido para la incorporación de la Directiva al Derecho nacional a 36 meses, a fin de dar a todos los Estados miembros tiempo suficiente para tomar las medidas necesarias para su aplicación.

b) Enmiendas del Parlamento Europeo

Por otra parte, el Consejo consideró varias enmiendas, aunque no las incluyó en su Posición Común. Estas cuestiones podrían resumirse del siguiente modo:

— *Tasas de protección*

Enmiendas pertinentes: 4, 13 y 37 a 41

La Posición Común no incluyó las enmiendas sobre financiación de la protección porque se consideraba que las preocupaciones del PE al respecto ya están cubiertas por la entrada en vigor del nuevo Reglamento sobre la seguridad de aviación civil (Reglamento (CE) n° 300/2008). Estas preocupaciones también se abordarán en una futura iniciativa política de la Comisión.

— *Prefinanciación*

Enmiendas pertinentes: 31 y 32

La Posición Común reconoce la importancia de nuevos proyectos de infraestructura y asegura la posibilidad de su financiación, protegiendo al mismo tiempo los intereses de los usuarios de los aeropuertos. Este principio de la prefinanciación se menciona ya en textos de la OACI, pero el Consejo consideró más apropiado no incluirlo en su Posición Común, en razón de la diferencia de planteamientos entre los Estados miembros y de la necesidad de mantener la flexibilidad. La Comisión no ha aceptado estas enmiendas.

— *Sistema de caja única o doble*

Enmiendas pertinentes: 6 y 22

El Consejo consideró necesario prever el establecimiento de un marco común que regule las características esenciales de las tasas aeroportuarias y la manera en que se fijan, pero también consideró que los Estados miembros deben ser libres de permitir una caja única o doble, o una combinación de ambos sistemas y no obligar a adoptar legislación que haga obligatorio uno de estos sistemas, o de conceder a los aeropuertos el derecho a elegir qué caja adoptan. Por estos motivos, la Posición Común no incluyó ninguna disposición expresa sobre esta cuestión.

— *Cobertura de todos los aeropuertos en una red*

Enmiendas pertinentes 9 y 14

La Posición Común no aceptó estas enmiendas por razones de coherencia con el conjunto del planteamiento de las redes, es decir la no discriminación de las redes entre los Estados miembros, la eliminación de la burocracia innecesaria en los pequeños aeropuertos y la falta de necesidad práctica, puesto que el Consejo considera que el riesgo de subvención cruzada es infundado.

— *Otras enmiendas*

La Posición Común no incluyó varias enmiendas por tres razones:

- el Consejo consideró que no eran coherentes con la filosofía y el planteamiento seguidos por el proyecto de Directiva;
- el Consejo consideró que su formulación no era suficientemente clara y podía implicar la incertidumbre jurídica, pues podían interpretarse de más de una manera;
- el Consejo consideró que serían poco prácticas de aplicar por los Estados miembros, en especial las enmiendas que establecen plazos, que los Estados miembros consideran demasiado breves o demasiado largos.

Las enmiendas de que se trata son las siguientes:

- principios de competencia y ayuda estatal (parte de la 7, 16, 24, 25 y 26)
- no discriminación (34, 35 y 36)
- condiciones para la intervención del organismo de supervisión independiente y delegación de la autoridad (19, 21, 42 y 43)
- nivel de servicio y calidad de servicio (5, 27 y 33)
- referencia a factores que determinan el nivel de las tasas (12)
- consultas (17)
- coordinación para la presentación de modificaciones del sistema de tasas (18)
- admisibilidad de las denuncias (20)
- transparencia (30)
- plazo para la decisión del organismo de supervisión independiente (44).

IV. CONCLUSIÓN

El Consejo sostiene que la Posición Común es equilibrada y respeta las finalidades y los objetivos detrás de la propuesta de la Comisión. También tiene en cuenta los resultados de la primera lectura del Parlamento Europeo.

El Consejo observa las negociaciones informales que han tenido lugar ya entre el Consejo y el Parlamento Europeo y confía en que los textos transaccionales referidos permitirán en un futuro próximo la pronta adopción de la Directiva.
