

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «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»

(COM(2001) 74 def. — 2001/0308 (COD))

(2002/C 221/05)

Il Consiglio dell'Unione europea, in data 29 gennaio 2002, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2, del Trattato, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Green, in data 30 aprile 2002.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 29 maggio 2002, nel corso della 391^a sessione plenaria, con 96 voti favorevoli e 2 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Nella Comunicazione «Trasporti aerei e ambiente»⁽¹⁾ la Commissione ha proposto d'introdurre incentivi di tipo economico per «ricompensare il migliore — sanzionare il peggiore».

1.2. La proposta di direttiva in esame trae spunto dalla raccomandazione in materia di tasse sulle emissioni sonore approvata nel giugno 2000 dai direttori generali responsabili per l'aviazione civile della Conferenza dell'aviazione civile europea (ECAC).

1.3. Dato che i regimi d'imposizione degli aeroporti della Comunità variano da uno Stato membro all'altro, l'introduzione di una disciplina comune per la classificazione delle emissioni degli aerei dovrebbe promuovere la trasparenza, la parità di trattamento e la prevedibilità di quella parte dei diritti aeroportuali che è imputabile alle emissioni sonore.

2. La proposta della Commissione

2.1. La proposta in esame è imperniata sui principi centrali dell'ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) in materia d'imposizione, ossia trasparenza, aderenza ai costi e proporzionalità fra la tassa sul rumore e l'impatto acustico.

2.2. La proposta raccomanda anche l'applicazione del principio della neutralità dal punto di vista delle entrate, il che implica che il totale degli oneri aggiuntivi e delle riduzioni d'imposizione per l'inquinamento acustico non dovrebbero superare il costo della fornitura del servizio.

2.3. La disciplina comune è stata prevista unicamente ai fini dell'imposizione e non potrebbe essere utilizzata per applicare restrizioni.

2.4. La proposta si basa sulle prestazioni acustiche, in assoluto, dei singoli aeromobili misurate dall'ICAO ai fini della certificazione delle prestazioni acustiche degli aeromobili. Essa distingue fra le emissioni acustiche degli aeromobili alla partenza e all'arrivo.

2.5. La modulazione tra il livello minimo e massimo della tassa sul rumore non dovrebbe superare il rapporto di 1 a 20.

2.6. La proposta prevede anche una disposizione facoltativa sull'informazione del pubblico circa la «produttività acustica» degli aerei (ossia le emissioni sonore per passeggero o per tonnellata di carico trasportato).

2.7. Viene inoltre istituito 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.

3. Osservazioni di carattere generale

3.1. Il Comitato accoglie con favore e appoggia la proposta della Commissione relativa a una disciplina comunitaria per la classificazione comune delle emissioni sonore degli aerei in quanto ciò contribuisce all'armonizzazione dei sistemi esistenti.

3.2. Fa tuttavia presente che gli Stati membri rimangono responsabili della decisione d'introdurre tasse sulle emissioni sonore per affrontare il problema del rumore negli aeroporti.

3.3. Il Comitato insiste pertanto sul fatto che la disciplina comune non dovrebbe essere interpretata come un invito a introdurre tasse sulle emissioni sonore negli aeroporti in cui non si riscontra alcun problema d'inquinamento acustico.

3.4. La suddetta disciplina comune per la classificazione delle emissioni sonore pare complicata in quanto nei singoli aeroporti vengono richieste informazioni molto particolareggiate sulle emissioni sonore registrate per ciascun aeromobile.

⁽¹⁾ COM(1999) 640 def.

3.5. La tassa andrebbe corretta per tener conto del fatto che i grandi aerei producono emissioni sonore inferiori per passeggero o per tonnellata di carico: la formula indicata nell'allegato non tiene conto di questo aspetto. La correzione potrebbe essere effettuata sotto forma di una riduzione per gli aerei interessati tenendo conto della situazione specifica di ciascun aeroporto.

3.6. L'introduzione di questo tipo di tasse in taluni aeroporti può indurre le compagnie aeree a utilizzare gli aerei più rumorosi sulle rotte tra aeroporti che non prevedono tasse sulle emissioni sonore. Detto ciò, spetta a tutti gli aeroporti decidere in quale misura introdurre tali tasse.

Bruxelles, 29 maggio 2002.

4. Osservazioni di carattere specifico

4.1. L'unica osservazione riguarda il rapporto da 1 a 20 tra il livello massimo e minimo della tassa sul rumore (articolo 3, paragrafo 3, della proposta). Tale modulazione non dovrebbe essere limitata all'arco «di un determinato periodo di tempo» bensì applicarsi all'arco delle ventiquattr'ore. Ciò significa ad esempio che la tassa massima per un volo notturno non potrebbe essere superiore a venti volte la tassa minima per un volo diurno.

4.2. Il Comitato propone pertanto di cancellare il brano di frase «nell'arco di un determinato periodo di tempo» nell'articolo 3, paragrafo 3.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Göke FRERICHS
