II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 22 de julio de 1998

sobre un procedimiento relativo a la aplicación del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo

(Asunto VII/AMA/10/97 — Acceso al aeropuerto de Karlstad)

[notificada con el número C(1998) 2009]

(El texto en lengua sueca es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(98/523/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias [1], tal como fue modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia y, en particular, el apartado 3 de su artículo 8,

Previa consulta con el Comité consultivo establecido de conformidad con el artículo 11 de ese Reglamento,

Considerando lo que sigue:

ANTECEDENTES DE HECHO

(1) La presente Decisión se refiere a diversas restricciones, relacionadas con el ruido, impuestas al acceso de las compañías aéreas al aeropuerto nuevo de Karlstad (Suecia).

(2) Mediante carta fechada el 23 de enero de 1997, Scandinavian Airlines System (SAS) presentó una reclamación a la Comisión sobre la decisión de las autoridades suecas, tomada el 15 de noviembre de 1994, de prohibir el uso de algunos aviones en el aeropuerto nuevo de Karlstad alegando que la Decisión era contraria al Derecho comunitario y, en especial, a la Directiva 92/14/CEE del Consejo, de 2 de marzo de 1992, relativa a la limitación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988) [2], tal como fue modificada por la Directiva 98/20/CE [3]. Esos aviones se denominan en lo sucesivo «aviones del capítulo 2». SAS sostiene que la Decisión sueca perjudica a sus vuelos de las rutas Karlstad-Estocolmo y Karlstad-Copenhague y pide a la Comisión que inicie un procedimiento contra Suecia para poner fin a esa supuesta infracción del Derecho comunitario.

(3) El aeropuerto nuevo de Karlstad se abrió oficialmente al tráfico el 7 de septiembre de 1997. Está situado cerca de Mellerudstorp, en un área escasamente poblada a unos doce kilómetros al nordeste de la ciudad. Al mismo tiempo se cerró, especialmente por motivos de seguridad y ambientales, el aeropuerto viejo de Karlstad, situado a tres kilómetros al sur de la ciudad.

[1] DO L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

[2] DO L 76 de 23. 3. 1992, p. 21.

[3] DO L 107 de 7. 4. 1998, p. 4.

(4) Conforme a la ley sueca de protección del medio ambiente, la construcción y el funcionamiento del aeropuerto nuevo de Karlstad dependen de la obtención de un permiso de medio ambiente, el cual fue concedido por el Comité nacional de regulación de la protección del medio ambiente el 15 de noviembre de 1994 y publicado posteriormente en seis periódicos suecos. Esta decisión, que entró oficialmente en vigor el 29 de junio de 1995, se aplica a un volumen de tráfico de hasta 30 000 vuelos anuales con un conjunto de diversos tipos de aviones, incluidos MD80, SF 340, Saab 340, Saab 200, Cessna 500 y Beech 1900, e impone las siguientes condiciones destinadas a limitar el nivel de ruido de los aviones alrededor del aeropuerto:

— en los vuelos regulares no se podrán utilizar aviones que no cumplan los requisitos de la parte II, capítulo 3, volumen 1 del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional (en lo sucesivo denominados «aviones del capítulo 3»);

— hasta finales de 2001, con un máximo de 260 vuelos chárter por año, se podrán utilizar aviones que no cumplan los requisitos del mencionado capítulo 3 del Convenio relativo a la aviación civil internacional;

— entre 22:00 y 07:00 horas sólo pueden despegar aviones del capítulo 3; sin embargo, en casos excepcionales, el aeropuerto puede hacer excepciones a esta norma.

(5) La Decisión incluye también otras medidas destinadas a disminuir el ruido alrededor del aeropuerto nuevo de Karlstad, pero éstas no distinguen entre aviones del capítulo 2 y aviones del capítulo 3. Así, los niveles de ruido autorizados no pueden en total exceder los valores indicados en la solicitud de permiso del aeropuerto para 2000 y por lo menos el 90 % de todo el tráfico a una altitud inferior a 750 metros debe volar dentro de unos límites geográficos específicos indicados en los dos anexos del permiso. Por otra parte, los domicilios de las personas que residen permanentemente en la vecindad del aeropuerto y están expuestos repetidamente a niveles de ruido superiores a 80 dB (A) se beneficiarán de las medidas de disminución del mismo que garantizan unos niveles no superiores a 45 dB (A), a condición de que la aplicación de tales medidas sea posible económicamente.

(6) SAS presenta objeciones a la primera de esas dos condiciones en su reclamación de enero de 1997. A este respecto, debe considerarse que SAS es actualmente la única compañía aérea que tiene vuelos regulares a Karlstad (42 vuelos de ida y vuelta semanales desde Estocolmo y 20 vuelos de ida y vuelta semanales desde Copenhague). Para todos esos vuelos se utilizan actualmente, de conformidad con la decisión de 15 de noviembre de 1994, aviones del capítulo 3.

(7) En dos reuniones celebradas el 17 de marzo y el 18 de junio de 1997, la Comisión discutió las cuestiones planteadas en la reclamación de SAS con las autoridades suecas y les pidió más información sobre la situación en el aeropuerto nuevo de Karlstad. Las autoridades suecas transmitieron a la Comisión la información pedida mediante cartas fechadas el 17 de junio y el 29 de julio de 1997 en las que comunicaban su intención de no derogar la decisión de 15 de noviembre de 1994 por considerarla compatible con el Derecho comunitario.

(8) Mediante carta fechada el 20 de agosto de 1997, la Comisión envió oficialmente una copia de la reclamación de SAS a las autoridades suecas y un resumen de las razones por las que tenía dudas sobre la compatibilidad de la decisión de 15 de noviembre de 1994 con la Directiva 92/14/CEE y con el Reglamento (CEE) nº 2408/92, en particular, con el apartado 2 de su artículo 8. En cuanto a la aplicación de esta última disposición, la carta señalaba explícitamente que la Comisión tiene atribuciones decisorias en virtud del apartado 3 del artículo 8 y pedía a las autoridades suecas que le proporcionaran toda la información necesaria para dictaminar definitivamente sobre el caso.

(9) Las autoridades suecas contestaron a la Comisión mediante carta fechada el 2 de octubre de 1997 en la que enviaban una copia completa de la ley sueca de protección del medio ambiente y de la decisión de 15 de noviembre de 1994 resumida anteriormente. Por otra parte, la carta aducía, entre otros, los siguientes argumentos en apoyo de la legalidad de esa decisión:

— la construcción de un aeropuerto nuevo en Karlstad se debió fundamentalmente a consideraciones ambientales, ya que la opinión general en Suecia era que debía cerrarse el aeropuerto viejo por estar demasiado cerca del centro de la ciudad;

— la decisión que prohíbe el uso de los aviones del capítulo 2 en el aeropuerto nuevo de Karlstad se tomó el 15 de noviembre de 1994, es decir, cuando Suecia todavía no formaba aún parte de la Unión Europea;

— la exclusión de los aviones del capítulo 2 era una condición para la construcción y uso del aeropuerto nuevo de Karlstad. Si no se cumpliera esa condición, tendría que cerrarse el aeropuerto. No se puede considerar que esa condición sea una regulación del tráfico aéreo de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2408/92. Además, la decisión de 15 de noviembre de 1994 autoriza una excepción con límites a la exclusión de los aviones del capítulo 2 en el caso de los vuelos chárter;

— las medidas locales o regionales que prohiben el uso de los aviones del capítulo 2 en un aeropuerto no violan la Directiva 92/14/CEE ni el Reglamento (CEE) nº 2408/92. Además, en el caso del aeropuerto nuevo de Karlstad, la

exclusión de los aviones del capítulo 2 cumple los requisitos establecidos en el artículo 9 del citado Reglamento.

(10) Mediante carta fechada el 13 de octubre de 1997, SAS rebatió los argumentos presentados por las autoridades suecas en su respuesta a la Comisión y, en especial, señaló que, a consecuencia de la decisión de 15 de noviembre de 1994, se veía obligada a reducir su capacidad en el aeropuerto nuevo de Karlstad y a desviar sus aviones del capítulo 2 a otros aeropuertos comunitarios.

(11) El 3 de noviembre de 1997 se celebró otra reunión entre las autoridades suecas y la Comisión para discutir el caso.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

(12) El Reglamento (CEE) nº 2408/92 establece las normas de acceso de las compañías aéreas comunitarias a las rutas aéreas intracomunitarias. El apartado 1 del artículo 3 fija el principio general siguiente:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Reglamento, el Estado o Estados miembros interesados autorizarán a las compañías aéreas comunitarias el ejercicio de derechos de tráfico en las rutas intracomunitarias.».

(13) La letra f) del artículo 2 define el término «derecho de tráfico» como «el derecho de una compañía aérea a transportar pasajeros, carga y/o correo en un servicio aéreo entre dos aeropuertos comunitarios». Se deduce del artículo 1 que ese derecho se refiere en general tanto a los vuelos regulares como a los chárter. La Comisión, por lo tanto, considera que, sin perjuicio de toda limitación impuesta por o de conformidad con ese Reglamento, las compañías aéreas comunitarias son libres de efectuar vuelos regulares y chárter entre el aeropuerto nuevo de Karlstad y los demás aeropuertos de la Comunidad.

(14) Una de las disposiciones del Reglamento a qué hace referencia el apartado 1 del artículo 3 es el apartado 2 del artículo 8, que establece que:

«El ejercicio de los derechos de tráfico estará sujeto a las normas comunitarias, nacionales, regionales o locales publicadas relativas a la seguridad, a la protección del medio ambiente y a la asignación de franjas horarias.».

(15) La decisión de 15 de noviembre de 1994 sobre la que versa la queja de SAS fue tomada por el Comité nacional de regulación de la protección del medio ambiente conforme a la ley sueca de protección del medio ambiente. La decisión tenía la finalidad de solucionar, según reconocieron las autoridades suecas explícitamente en la información enviada a la Comisión, los problemas ambientales causados por la construcción y el funcionamiento del aeropuerto nuevo de Karlstad.

(16) Además, la decisión de 15 de noviembre de 1994 exige que en todo vuelo regular y en la gran mayoría de los vuelos chárter que salen o llegan al aeropuerto nuevo de Karlstad se utilicen aviones del capítulo 3. Se autorizan exenciones a un máximo de 260 vuelos chárter por año sólo hasta 2001. Por lo tanto, esa decisión puede afectar al ejercicio real y potencial de los derechos de tráfico de las compañías aéreas comunitarias hacia y a partir del aeropuerto de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2408/92. De hecho, como consecuencia de esa decisión y según la información proporcionada por SAS, esta compañía aérea ha tenido que reducir el número de sus vuelos en las rutas Karlstad-Estocolmo y Karlstad-Copenhague y utilizar aviones distintos de los inicialmente previstos para esas rutas. Por lo tanto, la Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades suecas de que, puesto que la decisión de 15 de noviembre de 1994 se refiere al aeropuerto, no es una medida que regule el ejercicio de los derechos de tráfico de acuerdo con el Reglamento. De hecho, las utoridades suecas han reconocido ellas mismas que esa Decisión no sólo se refería a la construcción sino también al funcionamiento del aeropuerto nuevo de Karlstad.

(17) Por lo tanto, la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 constituye una norma relativa a la protección del medio ambiente a efectos del apartado 2 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

(18) Por lo que se refiere a las normas pertenecientes al ámbito de aplicación del apartado 2 del artículo 8 de ese Reglamento, la Comisión está investida de los poderes que le confiere el apartado 3 de ese mismo artículo, cuya primera frase dice lo siguiente:

«A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión estudiará la aplicación de los apartados 1 y 2 y, en el plazo del mes siguiente a la recepción de la petición y previa consulta con el Comité a que se refiere el artículo 11, decidirá si dicho Estado miembro puede seguir aplicando la medida. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros.».

(19) Dada la reclamación de SAS, la Comisión considera necesario hacer uso de esos poderes, estudiar la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 y decidir si Suecia puede seguir aplicando esa decisión en la medida en que restringe el uso de aviones del capítulo 2 en el aeropuerto nuevo de Karlstad en contraposición a los aviones del capítulo 3. La Comisión actúa así por iniciativa propia, según lo previsto explícitamente en el apartado 3 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, y el estudio no está en absoluto limitado únicamente a la queja y a la situación de SAS.

(20) El hecho de que la decisión fuese aprobada por las autoridades suecas el 15 de noviembre de 1994, es decir, antes de la adhesión de Suecia a la Comunidad, no afecta a los poderes de la Comisión de estudiar la decisión. Los Estados miembros están, de hecho, obligados a cumplir el Derecho comunitario a partir del primer día de su adhesión a la Comunidad, excepto en los campos en los que se benefician de exenciones en virtud de las correspondientes actas de adhesión. Suecia no goza, sin embargo, de ninguna exención de ese tipo que pudiera aplicarse al caso que nos ocupa.

(21) Por otra parte, hay que recordar que las autoridades suecas estaban sujetas a las normas del Reglamento (CEE) nº 2408/92 cuando aprobaron la decisión de 15 de noviembre de 1994, puesto que, en virtud de la Decisión nº 7/94 del Comité Mixto del EEE, de 21 de marzo de 1994, por la que se modifica el protocolo 47 y varios anexos del Acuerdo EEE [1], ese Reglamento y la Directiva 92/14/CEE se incluyeron con efectos a partir del 1 de julio de 1994 [2] en el ámbito del Acuerdo EEE, del que Suecia era Parte contratante antes de su adhesión a la Comunidad.

(22) El apartado 2 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 requiere la publicación de las normas que regulan el ejercicio de los derechos de tráfico concedidos de conformidad con el apartado 1 del artículo 3. Las autoridades suecas publicaron la decisión de 15 de noviembre de 1994 en seis periódicos suecos. Puesto que el apartado 2 del artículo 8 de dicho Reglamento no establece un método particular para la publicación de las normas aprobadas por las autoridades de los Estados miembros, la Comisión acepta la elegida por las autoridades suecas en este caso.

(23) Además, la Comisión, al ejercer los poderes conferidos por el apartado 3 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, debe asegurarse de que ninguna medida tomada por las autoridades de los Estados miembros sea contraria a otras disposiciones del Derecho comunitario. Por lo tanto, al examinar las normas de funcionamiento a la luz de dicho artículo, la Comisión debe verificar que éstas sean compatibles con las disposiciones específicas del Tratado, especialmente con el título IV sobre la política común de transportes, incluida cualquier norma derivada aprobada en virtud de ese título. A este respecto, debe recordarse que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha aplicado ese mismo razonamiento en relación con el procedimiento sobre las ayudas estatales previsto en los artículos 92 y 93 del Tratado y ha dictaminado que se desprende claramente del Tratado en general que ese procedimiento no debe nunca producir un resultado contrario a cualquier disposición específica de éste [3].

(24) Además, como la Comisión indicó ya en relación con las medidas nacionales aprobadas de conformidad con el apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 [véase, en especial, la Decisión 95/259/CE de la Comisión de 14 de marzo de 1995 — reglas francesas de distribución del tráfico en el sistema aeroportuario de París [4]], cualquier restricción impuesta de conformidad con esa disposición debe cumplir los principios generales que rigen la libre prestación de servicios según se recogen en detalle en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia [5]. Estos principios van más allá de la simple prohibición de cualquier discriminación por razones de nacionalidad. Incluso aunque las medidas nacionales que restringen la libre prestación de servicios se apliquen sin distinción a los proveedores nacionales de servicios y a los de otros Estados miembros, esas medidas son inaceptables si no están justificadas por motivos imperiosos de interés público o si el mismo resultado puede obtenerse mediante normas menos restrictivas (principio de proporcionalidad). La Comisión considera que ese mismo razonamiento debe aplicarse, *mutatis mutandis,* a cualquier norma aplicada por las autoridades de los Estados miembros de conformidad con el apartado 2 del artículo 8 del Reglamento.

(25) Por lo tanto, la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 debe estudiarse teniendo en cuenta esas consideraciones.

(26) En el caso que nos ocupa, es necesario determinar si la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 es compatible con las obligaciones impuestas por la Directiva 92/14/CEE.

(27) El artículo 2 de esa Directiva dice lo siguiente:

«1. Los Estados miembros velarán por que, a partir del 1 de abril de 1995, los aviones de reacción subsónicos civiles equipados de motores con una relación de derivación inferior a 2, no se utilicen en los aeropuertos situados en su territorio a menos que se les haya concedido una certificación acústica correspondiente ya sea:

a) a las normas enunciadas en el capítulo 3 de la segunda parte del segundo volumen del anexo 16 de la segunda edición (1988) del Convenio de aviación civil internacional, o

b) a las normas enunciadas en el capítulo 2 de la segunda parte del primer volumen del anexo 16 del mencionado Convenio, salvo que el certificado individual de navegabilidad haya sido expedido por primera vez con una anterioridad de menos de veinticinco años.

[1] DO L 160 de 28. 6. 1994, p. 1.
[2] DO C 208 de 28. 7. 1994, p. 7.
[3] Asunto 73/79 Comisión contra Italia (1980) ECR 1533 y asunto c-225/91 Matra contra Comisión (1993) ECR I-3206.
[4] DO L 162 de 13. 7. 1995, p. 25.
[5] Asuntos c-288/89 Mediawet (1991) Säger contra Dennemeyer (1991) ECR 4221 ECR 4007 y c-76/90.

2. Los Estados miembros velarán por que, a partir del 1 de abril del año 2002, todos los aviones de reacción subsónicos civiles que se utilicen en los aeropuertos situados en su territorio cumplan las disposiciones de la letra a) del apartado 1.

3. El territorio mencionado en los apartados 1 y 2 no incluye los departamentos de Ultramar que se mencionan en el apartado 2 del artículo 227 del Tratado.».

(28) La Directiva enumera, pues, un número limitado de exenciones a las disposiciones del apartado 1 del artículo 2, que permiten que se sigan usando en los aeropuertos comunitarios ciertos aviones de países en desarrollo (artículo 3), los aviones que se convertirán en aviones del capítulo 3 o serán reemplazados pronto por estos (apartado 1 del artículo 5 y artículo 6) y aviones que tengan un interés histórico (apartado 2 del artículo 5). Además, los Estados miembros pueden conceder exenciones temporales a las disposiciones del apartado 1 del artículo 2 de la Directiva por motivos económicos bien definidos (artículos 4 y 7) y en otros casos excepcionales (artículo 8). Finalmente el artículo 9 de la Directiva obliga a todos los Estados miembros a reconocer las exenciones concedidas por otro Estado miembro a los aviones matriculados en éste.

(29) Debido a que establece normas exactas para la eliminación gradual en la Comunidad de los aviones del capítulo 2 de 1995 a 2002, el artículo 2 de la Directiva es una medida de armonización total que no autoriza a los Estados miembros a exigir la retirada acelerada de esos aviones ni a seguir autorizando, fuera de las excepciones mencionadas explícitamente en la Directiva, el uso en sus aeropuertos de los aviones que, de conformidad con ese artículo, deberían haberse retirado.

(30) De hecho, la finalidad del artículo 2 es lograr un equilibrio razonable entre la necesidad de seguir reduciendo el ruido de los aviones y los intereses económicos legítimos de las compañías aéreas y, al mismo tiempo, asegurarse de que no se falsee la competencia en el mercado interior del transporte aéreo de la Comunidad porque los Estados miembros introduzcan sistemas de reducción del ruido diferentes. Se hace referencia explícitamente a esos objetivos en los considerandos sexto y séptimo de la Directiva, que declaran que «deben introducirse *normas comunes* destinadas a este fin *en un plazo razonable*, con objeto de garantizar un *planteamiento armonizado* en toda la Comunidad», que este planteamiento armonizado «es especialmente importante debido a la tendencia observada últimamente a la liberalización progresiva del transporte aéreo europeo» y que «el ruido producido por las aeronaves debe reducirse en mayor medida, teniéndose en cuenta los factores medioambientales, las posibilidades técnicas *y las consecuencias económicas*» (destacamos en cursiva los aspectos más importantes).

(31) Hay que señalar también a este respecto que en el Acuerdo EEE se concede una exención a las normas de la Directiva a Austria únicamente en los siguientes términos ([1]):

«Directiva 92/14/CEE del Consejo, de 2 de marzo de 1992, relativa a la limitación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen I, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988) (DO L 76 de 23. 3. 1992, p. 21), versión corregida en el DO L 168 de 23. 6. 1992 p. 30.

A efectos del Acuerdo, las disposiciones de esta Directiva se entenderán con arreglo a las siguientes adaptaciones:

Austria podrá aplicar normas nacionales de protección más estrictas, que ya existan en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo EEE, en relación con la limitación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen I, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988), en los aeropuertos austriacos hasta el 1 de abril de 2002.».

(32) Por otra parte, armonizando las normas para la eliminación gradual de los aviones del capítulo 2 en la Comunidad, la Directiva garantiza también que un Estado miembro no «exporte» los posibles problemas de ruido alrededor de sus aeropuertos a otros Estados miembros y que los aviones del capítulo 2 no se concentren en un número limitado de aeropuertos de la Comunidad.

(33) Las recientes discusiones sobre la revisión de la Directiva apoyan esta conclusión. Así pues, en virtud de la Directiva 98/20/CE, el Consejo añadió el siguiente apartado al artículo 2 de la Directiva 92/14/CEE, lo que no habría sido necesario si ese artículo, en su versión actual, estableciera solamente normas mínimas y autorizara a los Estados miembros a exigir una retirada acelerada de los aviones del capítulo 2:

«4. Antes de la fecha que figura en el apartado 2, la utilización de aviones de reacción subsónicos civiles que no cumplan lo establecido en la letra a) del apartado 1 podrá ser restringida o excluida en los aeropuertos de Berlín Tegel y Berlín Tempelhof.».

(34) Por otra parte, debe recordarse que la Directiva 92/14/CEE aprobada por el Consejo forma parte de la política común de transportes de conformidad con el apartado 2 del artículo 84 del Tratado, que no contiene una disposición similar a la del artículo 130 T del título XVI sobre el medio ambiente, la cual sí que autoriza a los Estados miembros a mantener o a introducir medidas protectoras más rigurosas.

([1]) DO L 160 de 28. 6. 1994, p. 145.

(35) Se deduce de las consideraciones anteriores que, puesto que esa Directiva es una medida de armonización total, los Estados miembros deben autorizar a los aviones del capítulo 2 que obtuvieron por vez primera un certificado individual de aeronavegabilidad hace menos de 25 años a utilizar sus aeropuertos hasta el 31 de marzo de 2002. Por lo tanto, no es compatible con la Directiva que un Estado miembro prohíba a esos aviones utilizar uno o varios de sus aeropuertos.

(36) La decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 establece que todo vuelo regular y la mayoría de los chárter desde y hacia el aeropuerto nuevo de Karlstad deben efectuarse con aviones del capítulo 3. Así pues, a las compañías aéreas que utilizan aviones del capítulo 2 se les deniega el acceso al aeropuerto de Karlstad en vuelos regulares y se les restringen seriamente los vuelos chárter, lo que no es compatible con la Directiva 92/14/CEE.

(37) Por otra parte, aún sin tener en cuenta que esas restricciones impuestas a los aviones del capítulo 2 infringen la Directiva, dichas restricciones serían de todas maneras contrarias a los principios de necesidad y proporcionalidad, de acuerdo con el párrafo 24. De hecho, el aeropuerto nuevo de Karlstad está situado en un área escasamente poblada, lejos del centro de la ciudad, y su volumen de tráfico es bajo. Además, la Comisión observa que la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 incluye, aparte de las disposiciones sobre los aviones del capítulo 2 expuestas anteriormente, varios elementos adicionales destinados a reducir el ruido alrededor del aeropuerto nuevo de Karlstad, incluida una cuota global de ruido, restricciones de los despegues y aterrizajes, así como medidas de disminución del ruido en los domicilios de los residentes permanentes. Las autoridades suecas no han demostrado a la Comisión que, teniendo en cuenta la situación y el volumen de tráfico del aeropuerto, esas medidas adicionales sean insuficientes para lograr un nivel adecuado de protección contra el ruido de los aviones en la vecindad del mismo.

(38) Sin embargo, aunque la Directiva 92/14/CEE, por ser una medida de armonización total, requiere de los Estados miembros que autoricen los vuelos de los aviones que cumplen los requisitos de la letra b) del apartado 1 del artículo 2 hasta el 1 de abril de 2002, no fija normas detalladas sobre esa autorización y, por lo tanto, debe respetarse cualquier restricción al respecto. Los Estados miembros pueden, por lo tanto, aplicar medidas restrictivas a condición de que éstas respeten las disposiciones y procedimientos del Reglamento (CEE) nº 2408/92 y, en el caso presente, los principios de conformidad con los cuales debe interpretarse el apartado 2 de su artículo 8, como se recuerda en los considerandos 23 y 24.

(39) A este respecto, la Comisión observa que la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 prohibe el uso durante la noche de los aviones del capítulo 2, entre 22:00 y 07:00 horas, en el aeropuerto nuevo de Karlstad. Esta prohibición total nocturna puede considerarse una medida restrictiva en el sentido indicado anteriormente y, así pues, no está excluida por la Directiva. Por otra parte, puede considerarse, siempre que la finalidad sea proteger el sueño de la población contra las emisiones de ruido de los aviones del capítulo 2 que son superiores a las de los aviones del capítulo 3, que esa prohibición nocturna aplica los principios de necesidad y proporcionalidad que se han resumido en el considerando 24.

(40) En conclusión, la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 infringe el artículo 2 de la Directiva 92/14/CEE y, así pues, también el apartado 2 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 en la medida en que restringe, fuera de la prohibición total nocturna (22:00 a 07:00 horas), el ejercicio de los derechos de tráfico en las rutas aéreas entre el aeropuerto nuevo de Karlstad y otros aeropuertos en la Comunidad con aviones del capítulo 2.

(41) Finalmente, es necesario abordar el argumento de las autoridades suecas de que su decisión de 15 de noviembre de 1994 puede justificarse de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

(42) Sobre este punto, hay que señalar que el apartado 3 del artículo 9 de ese Reglamento establece que un Estado miembro solamente puede ejecutar una medida tomada de conformidad con el apartado 1 de ese artículo si ningún otro Estado miembro concernido ni la Comisión impugnan esa medida en el mes siguiente a la recepción de la notificación enviada por el primer Estado miembro. La notificación a los demás Estados miembros y a la Comisión debe tener lugar por lo menos tres meses antes de la entrada en vigor de la medida propuesta. Las autoridades suecas no notificaron oficialmente su decisión a la Comisión tres meses antes de su entrada en vigor, ni nunca de hecho. Por lo tanto, el artículo 9 no se aplica a la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994.

(43) Por otra parte, incluso si las autoridades suecas hubieran notificado su decisión a la Comisión antes de su entrada en vigor, lo que hubiera permitido aplicar las disposiciones del artículo 9, y sin necesidad de examinar profundamente otras consideraciones, ésta no hubiese conseguido la aprobación puesto que la decisión sueca no tiene una duración limitada no superior a tres años, como exige el segundo guión del apartado 2 del artículo 9. Además, cualquier medida tomada por los Estados miembros de conformidad con el artículo 9 no debe ser, según el apartado 2 de ese artículo, más restrictiva de lo necesario para resolver el problema

(principio de proporcionalidad) y, según el apartado 4, debe ser pertinente y ajustarse al presente Reglamento y no ser contraria al Derecho comunitario. Se ha demostrado ya, en relación con el artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, que la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 viola el principio de proporcionalidad, así como las normas de la Directiva 92/14/CEE.

(44) Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Comisión ha llegado a la conclusión de que la decisión de las autoridades suecas de 15 de noviembre de 1994 infringe el apartado 2 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 en la medida en que restringe, fuera de la prohibición total nocturna (22:00 a 07:00 horas), el ejercicio de los derechos de tráfico en las rutas aéreas entre el aeropuerto nuevo de Karlstad y otros aeropuertos de la Comunidad con aviones que no cumplen los requisitos de la parte II, capítulo 3, volumen 1 del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional. Por lo tanto, las autoridades suecas no pueden continuar aplicando las disposiciones correspondientes de esa Decisión. Sin embargo, es necesario dar a las autoridades suecas un plazo para adaptar el ordenamiento jurídico que rige el acceso al aeropuerto nuevo de Karlstad de conformidad con las consecuencias de la actual Decisión. Ese período no debería ampliarse más allá del próximo período de programación de vuelos que termina el 27 de marzo de 1999, de modo que las líneas aéreas tengan seguridad jurídica para planificar la temporada de verano de 1999.

(45) Puesto que, tal como se recoge en el considerando 21, el Reglamento (CEE) nº 2408/92 estaba incluido, con efectos a partir del 1 de julio de 1994, en el ámbito de aplicación del Acuerdo del EEE, la Decisión de la Comisión no se limita a la situación en la Comunidad, sino que abarca el conjunto del Espacio Económico Europeo,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Suecia dejará de aplicar la decisión de su Comité nacional de regulación de la protección del medio ambiente de 15 de noviembre de 1994, en la medida en que esa Decisión restringe, fuera de la prohibición total nocturna (22:00 a 07:00 horas), el ejercicio de los derechos de tráfico en las rutas aéreas entre el aeropuerto nuevo de Karlstad y otros aeropuertos del Espacio Económico Europeo con aviones que no cumplen los requisitos de la parte II, capítulo 3, volumen 1 del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional.

Artículo 2

Suecia dará cumplimiento a la presente Decisión antes del 27 de marzo de 1999.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión sera el Reino de Suecia.

Hecho en Bruselas, el 22 de julio de 1998.

Por la Comisión

Neil KINNOCK

Miembro de la Comisión