

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Comisión de Transportes y Turismo

PROVISIONAL
2007/0013(COD)

6.7.2007

*****I**

PROYECTO DE INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las tasas aeroportuarias
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Ulrich Stockmann

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
mayoría de los votos emitidos
- **I Procedimiento de cooperación (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- **II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la Posición Común*
- *** Dictamen conforme
*mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE
y en el art. 7 del Tratado UE*
- ***I Procedimiento de codecisión (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- ***II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la Posición Común*
- ***III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

Enmiendas a un texto legislativo

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican ***en negrita y cursiva***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	14

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las tasas aeroportuarias
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2006)0820)¹,
 - Vistos el apartado 2 del artículo 251 y el apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0056/2007),
 - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y las opiniones de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios y de la Comisión de Desarrollo Regional (A6-0000/2007),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Texto de la Comisión

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1 Artículo 1, apartado 2

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 **un millón** de viajeros **o a 25 000 toneladas de carga**.

La presente Directiva no se aplicará a las tasas aplicadas para la remuneración de servicios de navegación aérea de ruta o de

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 **cinco millones** de viajeros.

La presente Directiva no se aplicará a las tasas aplicadas para la remuneración de servicios de navegación aérea de ruta o de

¹ Pendiente de publicación en el DO.

aproximación, de conformidad con el Reglamento (CE) 1794/2006 de la Comisión, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea, 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 del Consejo relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad.

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 establecidas en su territorio. Estas podrán consistir, en particular, en la aprobación de un sistema de tarificación o el nivel de las tasas, sobre la base del Derecho de competencia.

aproximación, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1794/2006 de la Comisión, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea, 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 del Consejo relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, ***ni a las exacciones impuestas para financiar medidas de ayuda para pasajeros con discapacidad o movilidad reducida, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1107/2006.***

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 establecidas en su territorio. Estas podrán consistir, en particular, en la aprobación de un sistema de tarificación o el nivel de las tasas, sobre la base del Derecho de competencia.

Justificación

Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, den eventuellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung von Flughäfen zu unterbinden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass insbesondere an den kleineren Flughäfen ein solches Missbrauchsrisiko nicht gegeben ist. Vor diesem Hintergrund stellt die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Schwelle für den Anwendungsbereich von 1 Million Fluggastbewegungen oder mehr als 25.000 Tonnen Luftfrachtaufkommen keinen sinnvollen Indikator für das Vorhandensein von Marktmacht dar. Entsprechend der Kategorisierung durch die Europäische Kommission in den "Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen" vom September 2005 sollte diese Richtlinie lediglich auf Flughäfen mit mehr als 5 Mio. jährlichen Fluggastbewegungen Anwendung finden, d.h. auf Flughäfen der Kategorie B („nationale Flughäfen“ mit 5 bis 10 Mio. Passagieren jährlich) und der Kategorie A („große Gemeinschaftsflughäfen“ mit über 10 Mio. Passagieren jährlich).

Enmienda 2
Artículo 2, letra d)

(d) tasa aeroportuaria: toda suma percibida en beneficio de la entidad gestora y a cargo de los usuarios del aeropuerto o de los pasajeros aéreos para sufragar una parte o la totalidad de los costes de las instalaciones y los servicios prestados exclusivamente por la entidad gestora y relacionados con el aterrizaje, el despegue, la iluminación y estacionamiento de aeronaves, y el tratamiento de los pasajeros y la carga;

(d) tasa aeroportuaria: toda suma percibida en beneficio de la entidad gestora y a cargo de los usuarios del aeropuerto o de los pasajeros aéreos para sufragar una parte o la totalidad de los costes **–teniendo en cuenta un rendimiento adecuado del capital–** de las instalaciones y los servicios prestados exclusivamente por la entidad gestora, **que elegirá libremente el modelo empresarial**, y relacionados con el aterrizaje, el despegue, la iluminación y estacionamiento de aeronaves, y el tratamiento de los pasajeros y la carga;

Justificación

Teniendo en cuenta la tendencia creciente a la privatización total o parcial de los aeropuertos, hay que considerar a estos como empresas autónomas con derecho a elegir libremente el modelo empresarial y a lograr un rendimiento adecuado del capital.

Enmienda 3
Artículo 2, letra e bis) (nueva)

e bis) entidad aeroportuaria: una serie de aeropuertos dentro de un Estado miembro, gestionados por el administrador aeroportuario que determine la autoridad nacional competente.

Justificación

En algunos Estados miembros (España, Portugal, Grecia, Suecia, Finlandia) la navegación aérea está organizada a través de entidades aeroportuarias para tener debidamente en cuenta las características geográficas especiales y facilitar a todos los ciudadanos y empresas el acceso a la entidad de transporte aéreo. Este dato debe tenerse adecuadamente en cuenta.

Enmienda 4
Artículo 4, apartado 1

1. Los Estados miembros velarán por que

1. Los Estados miembros velarán por que,

se establezca en cada aeropuerto un procedimiento de consulta obligatorio y periódico entre la entidad gestora y los usuarios del aeropuerto o los representantes de los usuarios del aeropuerto por lo que respecta al funcionamiento del sistema de tasas aeroportuarias y el nivel de dichas tasas. ***Esta consulta tendrá lugar al menos una vez al año.***

antes de que se modifique el importe de la tasa, se establezca en cada aeropuerto un procedimiento de consulta obligatorio y periódico entre la entidad gestora y los usuarios del aeropuerto o los representantes de los usuarios del aeropuerto por lo que respecta al funcionamiento del sistema de tasas aeroportuarias y el nivel de dichas tasas.

Justificación

La consulta sólo es necesaria antes de modificar la tasa.

Enmienda 5 Artículo 4, apartado 3

3. Los Estados miembros velarán por que, en caso de desacuerdo sobre una decisión relativa a las tasas aeroportuarias, ***cada parte*** pueda recurrir a la autoridad reguladora independiente, que examinará los motivos que justifican la modificación del sistema de tasas aeroportuarias o el nivel de dichas tasas.

3. Los Estados miembros velarán por que, en caso de desacuerdo sobre una decisión relativa a las tasas aeroportuarias, ***el operador aeroportuario o los usuarios del aeropuerto, siempre que representen como mínimo a dos compañías aéreas independientes o el 10% como mínimo de los movimientos anuales o del volumen de pasajeros anual en el correspondiente aeropuerto,*** pueda recurrir a la autoridad reguladora independiente, que examinará los motivos que justifican la modificación del sistema de tasas aeroportuarias o el nivel de dichas tasas.

El examen de la modificación del sistema de tasas aeroportuarias o del nivel de las mismas no tendrá efecto suspensivo.

Justificación

Hay que evitar que se abuse del derecho de los usuarios a recurrir a la autoridad reguladora independiente para bloquear procesos decisorios.

Enmienda 6 Artículo 5, apartado 1, letra b)

b) el método de cálculo de las tasas;

b) el método de cálculo de las tasas, ***indicando si se utiliza el sistema de caja***

única o doble (single/dual till) o una mezcla de ambas;

Justificación

El modelo empresarial elegido por la entidad gestora tiene repercusiones directas sobre el método de cálculo de las tasas. Por tanto, en aras de la transparencia, debería hacerse público dicho modelo.

Enmienda 7

Artículo 5, apartado 1, letra c)

c) la estructura global de los costes del aeropuerto;

c) la estructura global de los costes del aeropuerto, **en la medida en que sea importante para el cálculo de las tasas aeroportuarias y tenga que reflejarse en los informes de gestión anuales;**

Justificación

La estructura global de los costes del aeropuerto figura en los informes de gestión anuales. Sin embargo, es necesario especificar la estructura de los costes en la medida en que esta se tiene en cuenta para calcular las tasas aeroportuarias de acuerdo con el modelo empresarial.

Enmienda 8

Artículo 5, apartado 1, letra d)

d) los ingresos **y el coste** de cada categoría de tasas aplicadas en el aeropuerto;

d) los ingresos de cada categoría de tasas aplicadas en el aeropuerto;

Justificación

Cubierta por la enmienda 7

Enmienda 9

Artículo 5, apartado 1, letra h)

h) la productividad de las inversiones en términos de sus efectos en la capacidad del aeropuerto y la calidad de los servicios prestados.

h) la productividad **prevista** de las inversiones en términos de sus efectos en la capacidad del aeropuerto y la calidad de los servicios prestados.

Justificación

La productividad real de las inversiones no depende únicamente del proveedor sino también de la demanda futura del usuario. Por esa razón la productividad es previsible sólo relativamente.

Enmienda 10 Artículo 5, apartado 2

2. Los Estados miembros velarán por que los usuarios del aeropuerto presenten ***periódicamente*** información a la entidad gestora sobre:

2. Los Estados miembros velarán por que los usuarios del aeropuerto presenten, ***antes de que se modifique el importe de la tasa aeroportuaria o la reglamentación de la misma***, información a la entidad gestora sobre:

Justificación

La transmisión de información sólo es importante cuando se prevén modificaciones.

Enmienda 11 Artículo 5, apartado 3

3. La información facilitada en virtud del presente artículo se considerará confidencial y se tratará en consonancia.

3. La información facilitada en virtud del presente artículo se considerará confidencial y se tratará en consonancia. ***En el caso de aeropuertos cotizados en bolsa se tendrá especialmente en cuenta la normativa bursátil.***

Enmienda 12 Artículo 6, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. La entidad gestora del aeropuerto podrá financiar con carácter previo nuevos proyectos de infraestructura mediante el correspondiente aumento de la tasa aeroportuaria, siempre que:

a) se llegue a un acuerdo con los usuarios del aeropuerto sobre la amplitud y el periodo de tiempo del aumento de la tasa aeroportuaria;

b) se utilicen todos los ingresos

adicionales exclusivamente para la construcción de la infraestructura acordada;

c) se disponga de todas las autorizaciones oficiales.

Justificación

La financiación previa es por una parte necesaria o deseable, con el fin de facilitar a los aeropuertos la construcción de infraestructuras. Por otra parte, sirve para evitar alteraciones súbitas en los niveles de las tasas aeroportuarias o para mitigarlas, alteraciones que se producirían después de terminada la infraestructura en caso de que no hubiera financiación previa.

Enmienda 13 Artículo 7, apartado 1

1. Para garantizar el funcionamiento correcto y eficiente de un aeropuerto, los Estados miembros velarán por que la entidad gestora y la asociación o asociaciones que representen a los usuarios del aeropuerto en el mismo celebren negociaciones con objeto de llegar a **un acuerdo sobre el nivel de servicio**, por lo que se refiere a la calidad del servicio prestado en la terminal o terminales del aeropuerto, y a la exactitud y actualidad de la información facilitada por los usuarios del aeropuerto sobre sus proyectos, a tenor del artículo 5, apartado 2, con el fin de permitir al aeropuerto cumplir sus obligaciones. Este acuerdo se celebrará al menos una vez cada dos años y se notificará a la autoridad reguladora independiente de cada Estado miembro.

1. Para garantizar el funcionamiento correcto y eficiente de un aeropuerto, los Estados miembros velarán por que la entidad gestora y la asociación o asociaciones que representen a los usuarios del aeropuerto en el mismo celebren negociaciones con objeto de llegar a **acuerdos sobre los correspondientes niveles de servicio, con arreglo a las disposiciones sobre diferenciación de las tasas del artículo 8**, por lo que se refiere a la calidad del servicio prestado en la terminal o terminales del aeropuerto, y a la exactitud y actualidad de la información facilitada por los usuarios del aeropuerto sobre sus proyectos, a tenor del artículo 5, apartado 2, con el fin de permitir al aeropuerto cumplir sus obligaciones. Este acuerdo se celebrará al menos una vez cada dos años y se notificará a la autoridad reguladora independiente de cada Estado miembro.

Justificación

Debido a una posible diferenciación de las tasas (véase el artículo 8 de la propuesta de directiva) es necesario llegar a diversos acuerdos sobre los correspondientes niveles de servicio.

Enmienda 14
Artículo 8, apartado 1

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para permitir a la entidad gestora modificar la calidad y el alcance de determinados servicios, terminales o partes de terminales, con el fin de ofrecer servicios adaptados o una terminal o parte de una terminal especializada. El nivel de las tasas aeroportuarias podrá variar en función de la calidad y el ámbito de dichos servicios.

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para permitir a la entidad gestora modificar la calidad y el alcance de determinados servicios, terminales o partes de terminales, con el fin de ofrecer servicios adaptados o una terminal o parte de una terminal especializada. El nivel de las tasas aeroportuarias podrá variar en función de la calidad y el ámbito de dichos servicios.

Toda diferenciación de las tasas deberá establecerse sobre la base de criterios transparentes, objetivos y no discriminatorios.

Justificación

A la hora de fijar una diferenciación de las tasas debe respetarse la proporcionalidad con respecto al nivel de partida sobre la base de diferencias en relación con la calidad y el volumen de los servicios prestados.

Enmienda 15
Artículo 9 bis (nuevo)

Artículo 9 bis

Entidades aeroportuarias

Con el fin de garantizar a los pasajeros el acceso a los aeropuertos de una entidad aeroportuaria a costes adecuados, los Estados miembros podrán autorizar que los gestores de entidades aeroportuarias introduzcan en todos los aeropuertos gestionados por la entidad aeroportuaria un sistema conjunto y transparente de tarifas aeroportuarias.

Justificación

Véase la enmienda 3.

Enmienda 16
Artículo 10, apartado 1

1. Los Estados miembros nombrarán o establecerán un organismo independiente como autoridad reguladora nacional independiente para garantizar la correcta aplicación de las medidas adoptadas para cumplir lo dispuesto en la presente Directiva y *asumir* las tareas asignadas en virtud de los artículos 4 y 7. 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 1, apartado 2, incluida la aprobación del sistema de tarificación o el nivel de las tasas, siempre y cuando cumpla lo dispuesto en el apartado 2.

1. Los Estados miembros nombrarán o establecerán un organismo independiente como autoridad reguladora nacional independiente para garantizar la correcta aplicación de las medidas adoptadas para cumplir lo dispuesto en la presente Directiva y **la ejecución de** las tareas asignadas en virtud de los artículos 4 y 7. 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 1, apartado 2, incluida la aprobación del sistema de tarificación o el nivel de las tasas, siempre y cuando cumpla lo dispuesto en el apartado 2.

Justificación

La organización de la autoridad reguladora independiente es responsabilidad de los Estados miembros, quienes han de garantizar la ejecución de las tareas mencionadas en los artículos 4 y 7 y de las medidas adoptadas para cumplir lo dispuesto en la presente Directiva.

Enmienda 17
Artículo 10, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. La autoridad reguladora nacional independiente podrá delegar, bajo su supervisión, la ejecución de las disposiciones, o de parte de las disposiciones, de la presente Directiva en una autoridad reguladora regional independiente. La autoridad reguladora nacional independiente seguirá siendo responsable de garantizar la aplicación conforme a Derecho de las disposiciones de la presente Directiva. Las disposiciones del artículo 10, apartado 2, se aplicarán igualmente a las autoridades reguladoras regionales independientes.

Justificación

Con esta enmienda se tiene en cuenta el hecho de que la aplicación del artículo 10, en la versión de la Comisión, no deja de ser problemática en algunos Estados miembros.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente propuesta de la Comisión de una Directiva relativa a las tasas aeroportuarias tiene como objetivo evitar el posible abuso de determinados aeropuertos con una posición dominante en el mercado. Con ello se pretende aportar una contribución a un desarrollo equilibrado del sector del transporte aéreo europeo. Todos los aeropuertos y compañías aéreas sometidas a las disposiciones de la presente Directiva estarán sujetas a reglamentaciones únicas en relación con la obligación de información mutua, exigencia de transparencia y metodología a la hora de calcular las tasas aeroportuarias. Con la creación de una autoridad de regulación nacional independiente se garantiza la plena aplicación de la presente Directiva.

Es necesaria una regulación europea, ya que no todos los Estados miembros de la UE disponen de un procedimiento eficaz, no discriminatorio y controlable para calcular las tasas aeroportuarias. En ese sentido, la medida propuesta es apropiada para evitar las distorsiones de la competencia, tanto entre los aeropuertos como entre diferentes compañías aéreas sometidas a diferentes niveles de precio en diferentes aeropuertos. La institucionalización de un mecanismo eficaz de consulta y establecimiento de tarifas contribuye también a fortalecer la cooperación entre sistemas.

El punto de vista del ponente sobre las diferentes enmiendas:

El ámbito de aplicación propuesto (aeropuertos de más de un millón de pasajeros o más de 25 000 toneladas de carga anuales) hace que unos 150 aeropuertos de la Comunidad estén sujetos a las disposiciones de reglamentación de la presente Directiva. Si bien en principio es razonable incluir en una reglamentación europea el mayor número posible de aeropuertos, el ámbito de aplicación propuesto despierta considerables dudas en cuanto a su racionalidad. Precisamente la parte británica ha manifestado considerables reservas al respecto, debido sobre todo a la tendencia contraria a la desregulación en ese sector que se observa en el Reino Unido. Pero incluso sin tener en cuenta ese hecho debería volver a reflexionarse sobre el ámbito de aplicación de la Directiva: precisamente en los aeropuertos regionales no se da el riesgo de abuso de una posición dominante de mercado. Por el contrario, con frecuencia disponen las compañías aéreas de una posición que les proporciona una ventaja a la hora de negociar las tasas aeroportuarias. Teniendo en cuenta la clasificación de las «Directrices comunitarias sobre la financiación de los aeropuertos y las ayudas iniciales a líneas aéreas con origen en aeropuertos regionales» de septiembre de 2005, el ponente propone aumentar la cifra relativa al ámbito de aplicación a 5 millones de pasajeros al año, es decir, lo que incluiría aeropuertos de la categoría B («aeropuertos nacionales», 5 a 10 millones de pasajeros anuales) y A («grandes aeropuertos comunitarios» con más de 10 millones al año) (*Enmienda 1*).

En algunos Estados miembros (España, Portugal, Grecia, Suecia, Finlandia), los aeropuertos se gestionan en el marco de entidades aeroportuarias. Esto significa que en esos Estados miembros existen condiciones que podrían resultar incompatibles con las disposiciones de la presente Directiva. Con el fin de evitar en el futuro ambigüedades y posibles litigios, debería señalarse expresamente que estas particularidades estructurales pueden seguir existiendo dentro de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva (*Enmiendas 3 y 15*).

La presente propuesta de la Comisión prevé la creación de una autoridad reguladora nacional independiente en cada Estado miembro de la UE. Dicha autoridad deberá encargarse de la aplicación de las disposiciones. Ahora bien, la exigencia de crear una única autoridad reguladora central plantea considerables problemas, sobre todo en Alemania debido a su estructura federal. Teniendo en cuenta este hecho, debería considerarse si es necesario fijar una determinada estructura institucional. En lugar de ello debería insistirse en la aplicación efectiva de los principios de la presente Directiva, independientemente de la organización institucional (*Enmiendas 16 y 17*).

Se proponen, además, algunas enmiendas en relación con la obligación de consulta, ya que las obligaciones de notificación de los aeropuertos (y en parte también de las compañías aéreas) previstas por la Comisión van más allá de las exigencias planteadas en el marco de la presente Directiva (*Enmiendas 4, 7, 8, 9, 10, 11 y 13*).

En su exposición de motivos la Comisión señala que los aeropuertos, tanto privados como públicos, tienden por regla general a incrementar sus beneficios. Esto puede dar lugar en determinadas circunstancias a niveles inadecuadamente elevados de las tasas y, por consiguiente, a perturbaciones del sistema de transporte aéreo. No cabe duda de que esta crítica es acertada en casos concretos. Sin embargo, el ponente considera que a los aeropuertos, como a todas las empresas, no puede negárseles el derecho a conseguir un beneficio adecuado a su inversión en capital. Al mismo tiempo debería garantizarse que los usuarios del aeropuerto dispongan de información suficiente proporcionada por el operador aeroportuario sobre el modelo de gestión empleado (*Enmiendas 2 y 6*).

El derecho de los usuarios de aeropuerto de recurrir a la autoridad reguladora independiente en caso de controversia sobre una decisión relativa a las tasas aeroportuarias encierra el peligro de que compañías aéreas concretas impidan el progreso cuando se modifique la reglamentación sobre tarifas aeroportuarias. El ponente propone, por ello, un umbral más elevado a la hora de ejercer el derecho de recurso. Además, hay que garantizar que posibles desavenencias no conduzcan al bloqueo de las decisiones (*Enmienda 5*).

El desarrollo de nuevas infraestructuras aeroportuarias se está convirtiendo cada vez más en un reto para el sistema europeo de transporte aéreo. El ponente propone por ello que se introduzca un nuevo artículo que permita la inclusión de los costes de proyectos de infraestructura autorizados en el cálculo de las tasas. Con ello se facilita a los aeropuertos la realización de nuevos proyectos y se evitan alteraciones súbitas y exageradas de los niveles de tasas aeroportuarias. Dado que la construcción de nuevas infraestructuras constituye por regla general un proyecto a largo plazo sin beneficio inmediato para el usuario del aeropuerto, la financiación previa en el marco de las tasas debería tener lugar sólo de acuerdo con las compañías aéreas y después de informar sobre el volumen y los plazos. Con ello se tienen en cuenta los principios formulados por la OACI en materia de financiación previa de proyectos de infraestructura (véase al respecto el epígrafe «*Pre-funding of projects*» en «*ICAO's Policies on Charges for Air Navigation Services, Doc 9082/7*») (*Enmienda 12*).