



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Transport- og Turismeudvalget

2009/0063(COD)

4.2.2010

ÆNDRINGSFORSLAG 36 - 80

Udkast til betænkning
Jörg Leichtfried
(PE430.895v01-00)

om luftfartssikkerhedsafgifter

Forslag til direktiv
(KOM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

AM\803475DA.doc

PE438.433v01-00

DA

Forenet i mangfoldighed

DA

Ændringsforslag 36
Gabriele Albertini

Forslag til direktiv
Henvisning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

der henviser til artikel 23, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet.

Or. en

Begrundelse

Airlines are already required by Art. 23 (1) of Regulation 1008 to publish separately taxes, airport charges and other charges, surcharges and fees (such as those related to security or fuel) as long as these elements are added to the fare (such as those related to security or fuel) as long as these elements are added to the fare. That means that in all cases where they are included in the fare, the breakdown is not required and this for very logical reasons: it would be impossible to split on a passenger basis any operational costs incurred for a flight. This is clearly the case for most security charges (except of course for these which are already payable per passenger, as in the IATA list of taxes).

Ændringsforslag 37
Eva Lichtenberger, Michael Cramer og Isabelle Durant

Forslag til direktiv
Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) Den statslige finansiering af luftfartssikkerheden bør bevilges i overensstemmelse med reglerne om retfærdig konkurrence mellem alle transportformer. Ufordelagtige forhold inden for rammerne af finansiering af sikkerhedsforanstaltninger for mere bæredygtige transportformer som f.eks. jernbanetransport bør ophøre og/eller undgås.

Ændringsforslag 38

Eva Lichtenberger, Michael Cramer og Isabelle Durant

Forslag til direktiv

Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) Opkrævning af afgifter i forbindelse med luftfarts- og groundhandlingsydelser er allerede behandlet i henholdsvis Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester[5] og Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandlingmarkedet i Fællesskabets lufthavne[6].

Ændringsforslag

(2) Opkrævning af afgifter i forbindelse med luftfarts- og groundhandlingsydelser er allerede behandlet i henholdsvis Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester[5] og Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandlingmarkedet i Fællesskabets lufthavne[6]. ***Øgede investeringer i installation af nye sikkerhedsscreenings- og skanningsmaskiner i lufthavne bør ikke føre til besparelser på personaleområdet eller til en udvanding af sundheds-, uddannelses- eller socialstandarderne for det berørte personale inden for rammerne af liberaliseringen af sikkerhedstjenesteydelserne. Kommissionen bør derfor fremsætte forslag om supplerende garantier for sikkerhedspersonalet i lufthavne i forbindelse med revisionen af den ovenstående lovgivning om groundhandling.***

Ændringsforslag 39
Spyros Danellis

Forslag til direktiv
Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Det har afgørende betydning for lufthavsbrugerne, at lufthavnsdriftsorganet *jævnligt* oplyser dem om, hvordan og på hvilket grundlag sikkerhedsafgifterne beregnes. Disse oplysninger vil give luftfartsselskaberne indsigt i, hvad det koster at beskytte sikkerheden, og hvor produktive investeringerne i denne beskyttelse er. For at gøre det muligt for lufthavnsdriftsorganet at vurdere behovet for fremtidige investeringer korrekt bør der stilles krav om, at lufthavsbrugerne i god tid underretter lufthavnsdriftsorganet om alle deres driftsprognoser, udviklingsplaner samt særlige behov og ønsker.

Ændringsforslag

(3) Det har afgørende betydning for lufthavsbrugerne, at lufthavnsdriftsorganet oplyser dem om, hvordan og på hvilket grundlag sikkerhedsafgifterne beregnes. Disse oplysninger vil give luftfartsselskaberne indsigt i, hvad det koster at beskytte sikkerheden, og hvor produktive investeringerne i denne beskyttelse er. For at gøre det muligt for lufthavnsdriftsorganet at vurdere behovet for fremtidige investeringer korrekt bør der stilles krav om, at lufthavsbrugerne i god tid underretter lufthavnsdriftsorganet om alle deres driftsprognoser, udviklingsplaner samt særlige behov og ønsker.

Or. en

Ændringsforslag 40
Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv
Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Da der i Fællesskabet anvendes forskellige metoder til at fastlægge og opkræve de beløb, der skal betales til dækning af sikkerhedsmkostninger, er det nødvendigt at harmonisere grundlaget for opkrævning af afgifter til dækning af disse omkostninger i de lufthavne i Fællesskabet, hvor omkostninger ved at beskytte sikkerheden opkræves som sikkerhedsafgifter. I disse lufthavne bør afgiften afhænge af, hvad det koster at

Ændringsforslag

(4) Da der i Fællesskabet anvendes forskellige metoder til at fastlægge og opkræve de beløb, der skal betales til dækning af sikkerhedsmkostninger, er det nødvendigt at harmonisere grundlaget for opkrævning af afgifter til dækning af disse omkostninger i de lufthavne **og lufthavnsnet** i Fællesskabet, hvor omkostninger ved at beskytte sikkerheden opkræves som sikkerhedsafgifter. I disse lufthavne **og lufthavnsnet** bør afgiften

beskytte sikkerheden, idet der tages hensyn til eventuel offentlig finansiering af disse omkostninger.

afhænge af, hvad det koster at beskytte sikkerheden, idet der tages hensyn til eventuel offentlig finansiering af disse omkostninger.

Or. en

Ændringsforslag 41 Ramon Tremosa i Balcells

Forslag til direktiv Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Da der i Fællesskabet anvendes forskellige metoder til at fastlægge og opkræve de beløb, der skal betales til dækning af sikkerhedsmkostninger, er det nødvendigt at harmonisere grundlaget for opkrævning af afgifter til dækning af disse omkostninger i de lufthavne i Fællesskabet, hvor omkostninger ved at beskytte sikkerheden opkræves som sikkerhedsafgifter. I disse lufthavne bør afgiften afhænge af, hvad det koster at beskytte sikkerheden, idet der tages hensyn til eventuel offentlig finansiering af disse omkostninger.

Ændringsforslag

(4) Da der i Fællesskabet anvendes forskellige metoder til at **finansiere eller** fastlægge og opkræve de beløb, der skal betales til dækning af sikkerhedsmkostninger, er det nødvendigt at harmonisere grundlaget for opkrævning af afgifter til dækning af disse omkostninger i de lufthavne i Fællesskabet, hvor omkostninger ved at beskytte sikkerheden opkræves som sikkerhedsafgifter. I disse lufthavne bør afgiften afhænge af, hvad det koster at beskytte sikkerheden, idet der tages hensyn til eventuel **bevilling af offentlige midler til dækning** af disse omkostninger **med henblik på at undgå eventuel fortjeneste og at tilvejebringe passende og omkostningseffektive sikkerhedstjenester og -faciliteter i de pågældende lufthavne.**

Or. en

Begrundelse

Sikkerhedsafgifterne i de europæiske lufthavne bør afhænge af, hvad det koster at beskytte sikkerheden, og det organ, der har fået i opdrag at pålægge og/eller opkræve sikkerhedsafgifter, bør ikke opnå fortjeneste herved. Omkostningseffektiviteten skal svare til enhedsomkostningen pr. tjeneste, der produceres, inklusive en vurdering af enhedsomkostningen for personale og drift.

Dette ændringsforslag ville bringe direktivet om luftfartssikkerhedsafgifter i

overensstemmelse med direktiv 2009/12/EF om lufthavnsafgifter, hvilket ville sikre en ensartet og let anvendelse af reglerne.

Ændringsforslag 42

Inés Ayala Sender og Magdalena Alvarez

Forslag til direktiv Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) Med henblik på at fremme territorial samhörighed bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende et fælles afgiftssystem, der skal dække et lufthavnsnet. Økonomiske overførsler mellem lufthavnene i sådanne net bør være i overensstemmelse med fællesskabsretten.

Or. es

Begrundelse

Tilpasning til EU's direktiv 2009/12/EF om lufthavnsafgifter.

Ændringsforslag 43

Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Dette direktiv fastlægger fælles principper for opkrævning af sikkerhedsafgifter i Fællesskabets lufthavne.

1. Dette direktiv fastlægger fælles principper for opkrævning af sikkerhedsafgifter i Fællesskabets lufthavne **og lufthavnsnet.**

Or. en

Ændringsforslag 44
Christine De Veyrac

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder.

Ændringsforslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder, **og som er åbne for kommerciel lufttransport.**

Or. fr

Begrundelse

Det er ikke relevant at anvende direktivet på almen flyvning og militærtransport.

Ændringsforslag 45
Ville Itälä

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder.

Ændringsforslag

(2) Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder, **og som er åbne for kommerciel trafik, hvor den årlige trafik overstiger 1 mio. passagerbevægelser.**

Or. en

Begrundelse

In order to avoid disproportionate administrative burden on small aerodromes, these aerodromes should be excluded from the scope of the draft Directive on aviation security charges. The scope of the Directive on airport charges (2009/12) should also be taken into account. Therefore, it is necessary to introduce a threshold to the first subparagraph of paragraph 2 of Article 1 of the draft Directive. A reference to commercial traffic is not sufficient alone, because for example aerodromes used mainly for recreational and sport aviation to which there are random taxi flights are aerodromes open to commercial traffic.

Ændringsforslag 46
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder.

Ændringsforslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder, **og som er åbne for kommerciel trafik, hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser, og på den lufthavn i hver medlemsstat, der har flest passagerbevægelser.**

Or. de

Begrundelse

Med henblik på at mindske de små lufthavnes administrative udgifter skal alle regionale lufthavne med under 5 mio. årlige passagerbevægelser udelukkes fra anvendelsesområdet i henhold til EU's direktiv om lufthavnsafgifter 2009/12.

Ændringsforslag 47
Werner Kuhn

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor **traktatens bestemmelser** gælder.

Ændringsforslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktaten gælder, **og som er åbne for kommerciel trafik, hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser, og på den lufthavn i hver medlemsstat, der har flest passagerbevægelser.**

Or. en

Begrundelse

Tilpasning til EU's direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter.

Ændringsforslag 48 **Marian-Jean Marinescu**

Forslag til direktiv **Artikel 1 – stk. 2 – afsnit 1**

Kommissionens forslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder.

Ændringsforslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, ***lufthavnsnet og lufthavne organiseret i net***, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder, ***og som er åbne for kommerciel trafik***.

Or. en

Ændringsforslag 49 **Inés Ayala Sender og Magdalena Alvarez**

Forslag til direktiv **Artikel 1 – stk. 2 – afsnit 1**

Kommissionens forslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder.

Ændringsforslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder, ***og som er åbne for kommerciel trafik, hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser, og på den lufthavn i hver medlemsstat, der har flest passagerbevægelser***.

Or. es

Ændringsforslag 50
Ismail Ertug

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder.

Ændringsforslag

2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor *traktaten* gælder, *og som er åbne for kommerciel trafik, hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser, og på den lufthavn i hver medlemsstat, der har flest passagerbevægelser.*

Or. de

Begrundelse

Forslaget til direktiv omhandler ikke sikkerhedskravene til lufthavnene (da der stilles lige høje sikkerhedskrav til alle lufthavne), men derimod fastlæggelsen af luftfartssikkerhedsafgifter. Det er derfor vigtigt, at der sikres overensstemmelse med EU's direktiv om lufthavnsafgifter. Det ville derfor udgøre en stor administrativ byrde for de små, regionale lufthavne, hvis man indførte en høringsprocedure for disse lufthavne.

Ændringsforslag 51
Inés Ayala Sender og Magdalena Alvarez

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) Medlemsstaterne offentliggør en liste over de lufthavne i deres område, der er omfattet af dette direktiv. Denne liste udarbejdes på grundlag af oplysninger fra Kommissionen (Eurostat) og ajourføres årligt.

Or. es

Begrundelse

Tilpasning til EU's direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter.

Ændringsforslag 52
Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv
Artikel 2 – litra b

Kommissionens forslag

b) "lufthavnsdriftsorgan": et organ, som, eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, har fået til opgave i henhold til nationale love eller bestemmelser at administrere og forvalte **lufthavnsinfrastrukturen** og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der opererer i de pågældende lufthavne

Ændringsforslag

(b) "lufthavnsdriftsorgan": et organ, som eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, har fået til opgave i henhold til nationale love eller bestemmelser at administrere og forvalte **lufthavns- og lufthavnsnetinfrastrukturen** og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der opererer i de pågældende lufthavne **og lufthavnsnet**

Or. en

Ændringsforslag 53
Inés Ayala Sender og Magdalena Alvarez

Forslag til direktiv
Artikel 2 – litra b

Kommissionens forslag

b) "lufthavnsdriftsorgan": et organ, som, eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, har fået til opgave i henhold til **nationale** love **eller** bestemmelser at administrere og forvalte **lufthavnsinfrastrukturen** og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der opererer i de pågældende lufthavne

Ændringsforslag

(b) "lufthavnsdriftsorgan": et organ, som eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, har fået til opgave i henhold til love, bestemmelser **eller aftalebestemmelser** at administrere og forvalte **lufthavns- eller lufthavnsnetinfrastrukturen** og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der opererer i de pågældende lufthavne **eller lufthavnsnet**

Or. es

Begrundelse

Tilpasning til EU's direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter.

Ændringsforslag 54
Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv
Artikel 2 – litra b a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(ba) "lufthavnsnet": en række lufthavne i en medlemsstat, der betjener den samme by eller det samme byområde, og som drives af samme lufthavnsdriftsorgan, der er udpeget som sådan af den kompetente nationale myndighed.

Or. en

Ændringsforslag 55
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 2 – litra b a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(ba) "kompetent myndighed": et lufthavnsdriftsorgan og/eller et andet organ eller en anden myndighed, der er ansvarlig for anvendelsen og/eller fastlæggelsen af lufthavnssikkerhedsafgifternes niveau og struktur i Fællesskabets lufthavne.

Or. en

Begrundelse

Medlemsstaterne råder over forskellige procedurer i forbindelse med luftfartssikkerhedsforanstaltninger. Alt afhængigt af de nationale forhold kan det være de offentlige myndigheder, et lufthavnsdriftsorgan eller flyselskaberne selv, der er ansvarlige for luftfartssikkerheden.

Ændringsforslag 56
Spyros Danellis

Forslag til direktiv
Artikel 2 – litra d

Kommissionens forslag

d) "sikkerhedsafgift": en afgift, der specifikt har til formål helt eller delvist at dække omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltninger, der skal beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger.

Ændringsforslag

(d) "sikkerhedsafgift": en afgift, der specifikt har til formål helt eller delvist at dække omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltninger, der skal beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger. ***Denne udgift til luftfartssikkerhed kan omfatte de omkostninger, der er forbundet med at sikre anvendelsen af forordning (EF) nr. 300/2008 eller at afholde den pågældende myndigheds udgifter til regulering og tilsyn.***

Or. en

Ændringsforslag 57
Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv
Artikel 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 3a

Lufthavnsnet

Medlemsstaterne tillader et lufthavnsnets lufthavnsdriftsorgan at indføre et fælles og gennemskueligt sikkerhedsafgiftssystem, der omfatter lufthavnsnettet.

Or. en

Ændringsforslag 58
Artur Zasada

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Medlemsstaterne sikrer, at der i hver enkelt lufthavn indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem **lufthavnsdriftsorganet** og lufthavnsbrugerne om, hvordan sikkerhedsafgiftssystemet skal fungere, og om afgifternes størrelse. **Et sådant** samråd skal finde sted mindst én gang om året.

Ændringsforslag

2. Medlemsstaterne sikrer, at der indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem **det kompetente organ** og lufthavnsbrugerne **eller lufthavnsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger** om, hvordan sikkerhedsafgiftssystemet skal fungere, og om afgifternes størrelse. **Dette** samråd skal finde sted mindst én gang om året, **medmindre andet er aftalt under det seneste samråd. Når der er indgået en flerårig aftale mellem det kompetente organ og lufthavnsbrugerne, skal samrådene finde sted i henhold til denne aftale. Medlemsstaterne bevarer retten til at anmode om hyppigere samråd.**

Or. en

Begrundelse

I henhold til artikel 23, stk. 1, i forordning nr. 1008/2008 er luftfartsselskaberne allerede forpligtet til at foretage en særskilt angivelse af lufthavnsafgifter og andre afgifter, tillæg og gebyrer (f.eks. med relation til sikkerhed eller brændstof), såfremt disse elementer er lagt til flybilletprisen. Det er ikke nødvendigt at videregive yderst følsomme og fortrolige oplysninger til passagersammenslutninger.

Ændringsforslag 59
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Medlemsstaterne sikrer, at der i hver enkelt lufthavn indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem **lufthavnsdriftsorganet** og

Ændringsforslag

2. Medlemsstaterne sikrer, at der indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem **det kompetente organ** og lufthavnsbrugerne **eller**

lufthavsbrugerne om, hvordan sikkerhedsafgiftssystemet skal fungere, og om afgifternes størrelse. Et sådant samråd skal finde sted mindst én gang om året.

lufthavsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger og flypassagerernes sammenslutninger om, hvordan sikkerhedsafgiftssystemerne skal fungere, og om afgifternes størrelse. Et sådant samråd skal finde sted mindst én gang om året, ***medmindre andet er aftalt under det seneste samråd. Når der er indgået en flerårig aftale mellem det kompetente organ og lufthavsbrugerne, skal samrådene finde sted i henhold til denne aftale. Medlemsstaterne bevarer retten til at anmode om hyppigere samråd.***

Or. de

Ændringsforslag 60 **Werner Kuhn**

Forslag til direktiv **Artikel 4 – stk. 2**

Kommissionens forslag

2. Medlemsstaterne sikrer, at der ***i hver enkelt lufthavn*** indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem ***lufthavnsdriftsorganet*** og lufthavsbrugerne om, hvordan sikkerhedsafgiftssystemet skal fungere, og om afgifternes størrelse. Et sådant samråd skal finde sted mindst én gang om året.

Ændringsforslag

2. Medlemsstaterne sikrer, at der indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem ***det kompetente organ*** og lufthavsbrugerne ***eller lufthavsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger og flypassagerernes sammenslutninger*** om, hvordan sikkerhedsafgiftssystemerne skal fungere, og om afgifternes størrelse. Et sådant samråd skal finde sted mindst én gang om året, ***medmindre andet er aftalt under det seneste samråd. Når der er indgået en flerårig aftale mellem det kompetente organ og lufthavsbrugerne, skal samrådene finde sted i henhold til denne aftale. Medlemsstaterne bevarer retten til at anmode om hyppigere samråd.***

Or. en

Ændringsforslag 61
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Medlemsstaterne sikrer, at der **i hver enkelt lufthavn** indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem **lufthavnsdriftsorganet** og lufthavsbrugerne om, hvordan sikkerhedsafgiftssystemet skal fungere, og om afgifternes størrelse. Et sådant samråd skal finde sted mindst én gang om året.

Ændringsforslag

2. Medlemsstaterne sikrer, at der indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem **det kompetente organ** og lufthavsbrugerne **eller lufthavsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger og flypassagerernes sammenslutninger** om, hvordan sikkerhedsafgiftssystemerne skal fungere, og om afgifternes størrelse. Et sådant samråd skal finde sted mindst én gang om året, **medmindre andet er aftalt under det seneste samråd. Når der er indgået en flerårig aftale mellem det kompetente organ og lufthavsbrugerne, skal samrådene finde sted i henhold til denne aftale. Medlemsstaterne bevarer retten til at anmode om hyppigere samråd.**

Or. en

Begrundelse

Det er nødvendigt at sikre overensstemmelse med EU's direktiv om lufthavnsafgifter. Ved "lufthavsbrugerne" forstås i EU's direktiv om lufthavnsafgifter luftfartsselskaberne. Luftfartsselskaberne handler altid i deres kunders (passagerernes) interesse. Da sikkerhedsafgifter omfatter følsomme oplysninger, bør disse oplysninger ikke formidles til den brede offentlighed.

Ændringsforslag 62
Inés Ayala Sender og Magdalena Alvarez

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4a) Beslutter lufthavnsdriftsorganet at ændre lufthavnsafgiftssystemet eller -niveauet, og indbringes denne afgørelse

for den uafhængige tilsynsmyndighed, træder ændringen ikke i kraft, før denne myndighed har undersøgt sagen. Den uafhængige tilsynsmyndighed træffer senest fire uger efter, at en sag er indbragt for den, en foreløbig afgørelse om ikrafttrædelsen af lufthavnsafgiftsændringen, medmindre den endelige afgørelse kan træffes inden for samme frist.

Or. es

Begrundelse

Tilpasning til EU's direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter.

Ændringsforslag 63
Gabriele Albertini

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4a) Beslutter lufthavnsdriftsorganet eller et andet organ, der er ansvarlig for opkrævningen og/eller inddrivelsen af sikkerhedsafgifter at ændre sikkerhedsafgiftssystemet eller -niveauet, og indbringes denne afgørelse for den uafhængige tilsynsmyndighed, træder ændringen ikke i kraft, før denne myndighed har undersøgt sagen. Den uafhængige tilsynsmyndighed træffer senest fire uger efter, at en sag er indbragt for den, en foreløbig afgørelse om ikrafttrædelsen af sikkerhedsafgiftsændringen, medmindre den endelige afgørelse kan træffes inden for samme frist.

Or. en

Begrundelse

For at sikre en ensartet og let anvendelse af reglerne bør direktivet om luftfartssikkerhedsafgifter ikke være mindre ambitiøst end direktiv 2009/12/EF om lufthavnsafgifter. Lufthavnsbrugerne skal have samme ret til at være uenige i og gøre indsigelse mod lufthavnssikkerhedsafgifternes størrelse og struktur.

Ændringsforslag 64 Artur Zasada

Forslag til direktiv Artikel 5 – stk. 1 - indledning

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at **lufthavnsdriftsorganet en gang om året** forelægger hver enkelt lufthavnsbruger **og** lufthavnsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen af samtlige de sikkerhedsafgifter, der opkræves **i lufthavnen. Disse oplysninger** skal som et minimum omfatte følgende:

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at **det kompetente organ** forelægger hver enkelt lufthavnsbruger **eller** lufthavnsbrugernes repræsentanter **eller sammenslutninger** oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen **af strukturen eller niveauet** for samtlige sikkerhedsafgifter, der opkræves **under dets ansvar, hver gang de i artikel 4, stk. 2, anførte samråd skal holdes. Oplysningerne** skal som et minimum omfatte følgende:

Or. en

Begrundelse

Formålet med dette direktiv er at præcisere bestemmelserne om afgivelse af oplysninger vedrørende fastlæggelsen af sikkerhedsomkostninger. For det første bør der gives oplysninger om såvel afgifternes struktur som afgiftsniveauet. For det andet bør der stilles krav om, at alle lufthavne skal give disse oplysninger.

Ændringsforslag 65
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 5 – stk. 1 – litra e

Kommissionens forslag

e) prognoser om størrelsen af sikkerhedsafgifterne

Ændringsforslag

(e) prognoser om størrelsen af sikkerhedsafgifterne **og de planlagte investeringer i sikkerhedsinfrastrukturer**

Or. de

Ændringsforslag 66
Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv
Artikel 5 – stk. 1 – litra e

Kommissionens forslag

e) prognoser om størrelsen af sikkerhedsafgifterne

Ændringsforslag

(e) prognoser om **situationen i lufthavnen, for så vidt angår** sikkerhedsafgifterne, **trafikudvikling og foreslåede investeringer**

Or. en

Ændringsforslag 67
Jeanine Hennis-Plasschaert

Forslag til direktiv
Artikel 5 – stk. 2 – litra d a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(da) nøgleresultatindikatorer for sikkerhed

Or. en

Begrundelse

Det bør være det organ, der er ansvarligt for opkrævningen af sikkerhedsafgifter i de respektive lufthavne, som bør informere om udgifter til og finansiering af sikkerhedsforanstaltninger, for at give lufthavnsbrugerne en præcis forståelse af sikkerhedsafgifterne. Dette krav ville være i overensstemmelse med ICAO-principperne, der er blevet revideret for nylig (dok. 9082/8).

Ændringsforslag 68 **Marian-Jean Marinescu**

Forslag til direktiv **Artikel 6 – stk. 1 – afsnit 1**

Kommissionens forslag

1. Inden medlemsstaterne træffer strengere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 300/2008, artikel 6, analyserer de, hvilke følger det vil få for sikkerhedsafgifternes størrelse.

Ændringsforslag

1. Inden medlemsstaterne træffer strengere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 300/2008, artikel 6, analyserer de, hvilke følger det vil få for sikkerhedsafgifternes størrelse, **samt hvilke følger det vil få for passagererne.**

Or. en

Ændringsforslag 69 **Marian-Jean Marinescu**

Forslag til direktiv **Artikel 6 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) Strengere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 300/2008, artikel 6, må ikke underminere passagerkomforten og finder ikke anvendelse på transitpassagerer, undtagen i tilfælde, hvor der er tale om en sikkerhedstrussel på højt niveau.

Or. en

Ændringsforslag 70
Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Hvad angår strengere nationale foranstaltninger, der allerede gælder den [ikrafttrædelsesdatoen for dette direktiv], foretager medlemsstaternes konsekvensanalyser i en overgangsperiode på *tre* år fra dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

Ændringsforslag

Hvad angår strengere nationale foranstaltninger, der allerede gælder den [ikrafttrædelsesdatoen for dette direktiv], foretager medlemsstaternes konsekvensanalyser i en overgangsperiode på *et* år fra dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

Or. en

Ændringsforslag 71
Jeanine Hennis-Plasschaert

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) Inden Kommissionen træffer foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 300/2008, artikel 4, analyserer den, hvilke følger det vil få for sikkerhedsafgifternes størrelse. Kommissionen hører den ekspertgruppe vedrørende luftfartssikkerhed, der er nedsat i medfør af forordning (EF) nr. 300/2008, artikel 17, om resultatet af denne konsekvensanalyse.

Or. en

Begrundelse

Kommissionen udarbejder også en konsekvensanalyse, der skal omfatte en måling af den driftsmæssige indvirkning på operatører og passagerer, inden der iværksættes nye luftfartssikkerhedsforanstaltninger i henhold til komitologibestemmelserne. Det bør stå lysende klart, at der er behov for regler. Det nylige eksempel vedrørende bestemmelserne om transport af væsker i håndbagage er et bevis på, at det er vigtigt at foretage en sådan analyse

og en sådan høring af lufthavnsoperatørerne og -brugere, således at der kan vælges en afbalanceret foranstaltning, som gør det muligt at afhjælpe truslen og begrænse indvirkningen på driften til fordel for passagererne og luftfartsindustrien.

Ændringsforslag 72 Artur Zasada

Forslag til direktiv Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag

Sikkerhedsafgifter må udelukkende anvendes til dækning af sikkerhedsomkostninger. Disse omkostninger bestemmes i overensstemmelse med regnskabs- og evalueringsprincipper, som er almindeligt anerkendte i hver enkelt medlemsstat.

Ændringsforslag

Sikkerhedsafgifter må udelukkende anvendes til dækning af **hver enkelt lufthavns** sikkerhedsomkostninger. Disse omkostninger bestemmes i overensstemmelse med regnskabs- og evalueringsprincipper, som er almindeligt anerkendte i hver enkelt medlemsstat.

Or. en

Ændringsforslag 73 Jeanine Hennis-Plasschaert

Forslag til direktiv Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Sikkerhedsafgifter må udelukkende anvendes til dækning af sikkerhedsomkostninger. Disse omkostninger bestemmes i overensstemmelse med regnskabs- og evalueringsprincipper, som er almindeligt anerkendte i hver enkelt medlemsstat.

Ændringsforslag

1. Sikkerhedsafgifter må udelukkende anvendes til dækning af sikkerhedsomkostninger. Disse omkostninger bestemmes i overensstemmelse med regnskabs- og evalueringsprincipper, som er almindeligt anerkendte i hver enkelt medlemsstat. **De samlede indtægter fra sikkerhedsafgifter må ikke overstige lufthavnens, lufthavnsnettets eller gruppen af lufthavnens omkostninger til luftfartssikkerhed.**

Or. en

Ændringsforslag 74
Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 2 – led 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**- det nationale og/eller internationale
sikkerhedstrusselniveau;**

Or. en

Ændringsforslag 75
Artur Zasada

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 2 – led 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**– indirekte omkostninger, inklusive
administrationsomkostninger;**

Or. en

Begrundelse

Der skal tages højde for de indirekte omkostninger (især administrative omkostninger) ved beregningen af sikkerhedsomkostninger.

Ændringsforslag 76
Dieter-Lebrecht Koch

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**Hvis medlemsstaterne overdrager
iværksættelsen af
sikkerhedsforanstaltninger til tredjemand,
pålægges lufthavnsbrugerne ikke**

yderligere omkostninger i form af skatter eller afgifter.

Or. de

Begrundelse

Gennem udbud overdrager luftfartssikkerhedsmyndighederne regelmæssigt udførelsen af bestemte opgaver i forbindelse med flypassagerkontrol i EU's lufthavne. De private luftfartssikkerhedsudbyderes omkostninger lægges oven i de lokale skatter og afgifter, der opkræves af luftfartssikkerhedsmyndighederne. Disse omkostninger fordeles på luftfartsselskaberne som en del af sikkerhedsgebyret. Således får staten yderligere indtægter ved at udlicitere myndighedsopgaver.

Ændringsforslag 77

Artur Zasada

Forslag til direktiv

Artikel 7 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) De omkostninger, der bliver lagt til grund for beregningen af sikkerhedsafgifter, må ikke omfatte omkostninger, der måtte være forbundet med mere generelle sikkerhedsfunktioner, som udøves af medlemsstaterne, såsom almindelig ordenshåndhævelse, indsamling af efterretningsoplysninger og nationale sikkerhedsforanstaltninger.

Or. en

Begrundelse

Det skal sikres i alle lufthavne, at sikkerhedsafgifter udelukkende anvendes til dækning af sikkerhedsomkostningerne.

Ændringsforslag 78
Ramon Tremosa i Balcells

Forslag til direktiv
Artikel 8 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4a) Når den uafhængige tilsynsmyndighed undersøger begrundelsen for ændringen af lufthavnsafgiftssystemet eller afgiftsniveauet, jf. artikel [...], skal denne have adgang til de oplysninger fra de berørte parter, som den har brug for, og den skal høre de berørte parter for at kunne træffe en afgørelse i sagen. Med forbehold af artikel [...] træffer den en endelig afgørelse snarest muligt og under alle omstændigheder inden fire måneder fra forelæggelsen af sagen. Denne frist kan forlænges med to måneder i velbegrundede undtagelsestilfælde. Den uafhængige tilsynsmyndigheds afgørelser er bindende, uden at det berører en eventuel parlamentarisk eller judiciel kontrol i medlemsstaterne.

Or. en

Begrundelse

Direktivet om luftfartssikkerhedsafgifter bør afspejle direktivet om lufthavnsafgifter for at sikre en ensartet og let anvendelse af reglerne.

Ændringsforslag 79
Christine De Veyrac

Forslag til direktiv
Artikel 8 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) Når en medlemsstat i overensstemmelse med sin nationale lovgivning anvender en forskriftsmæssig eller lovgivningsmæssig procedure med

henblik på at fastsætte og vedtage sikkerhedsafgiftsstrukturen eller -niveauet på nationalt plan, varetager de nationale myndigheder, der er kompetente til at undersøge sikkerhedsafgifternes gyldighed, den funktion som uafhængig tilsynsmyndighed, som er beskrevet i stk. 1-5.

Or. fr

Begrundelse

I visse medlemsstater fastsættes sikkerhedsafgifterne i henhold til en forskriftsmæssig eller lovgivningsmæssig procedure (Spanien, Frankrig). I disse tilfælde er det domstolene, der har kompetence til at behandle klager vedrørende de forskrifter eller lovbestemmelser, som skal fungere som uafhængig tilsynsmyndighed og træffe afgørelser om indsigelser vedrørende sikkerhedsafgiftsniveauet eller -strukturen.

Ændringsforslag 80 Ramon Tremosa i Balcells

Forslag til direktiv Artikel 9 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) Kommissionen forelægger senest to år efter ikrafttrædelsen af dette direktiv en beretning om finansieringen af luftfartssikkerhed, som skal indeholde en analyse af udviklingen i luftfartssikkerhedsomkostningerne og metoderne til finansiering af luftfartssikkerhed.

Or. en

Begrundelse

Kommissionen skal imidlertid fortsat gøre sig overvejelser om den generelle finansiering af luftfartssikkerheden og skal udarbejde yderligere en beretning med supplerende forslag inden for de første to år efter vedtagelsen af dette direktiv.