



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per i trasporti e il turismo

2009/0063(COD)

4.2.2010

EMENDAMENTI

36 - 80

Progetto di relazione
Jörg Leichtfried
(PE430.895v01-00)

concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione

Proposta di direttiva
(COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

AM_Com_LegReport

Emendamento 36
Gabriele Albertini

Proposta di direttiva
Visto 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- visto l'articolo 23, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità,

Or. en

Motivazione

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).

Emendamento 37
Eva Lichtenberger, Michael Cramer, Isabelle Durant

Proposta di direttiva
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1bis) Il finanziamento pubblico della sicurezza dell'aviazione dovrebbe rispettare la concorrenza leale tra tutti i modi di trasporto. E' opportuno eliminare e/o evitare gli svantaggi nel quadro del finanziamento della sicurezza per i modi di trasporto più sostenibili, come la ferrovia.

Emendamento 38
Eva Lichtenberger, Michael Cramer, Isabelle Durant

Proposta di direttiva
Considerando 2

Testo della Commissione

La riscossione dei diritti corrispondenti alla prestazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di assistenza a terra è già stata disciplinata, rispettivamente, dal regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, e dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

Emendamento

2. La riscossione dei diritti corrispondenti alla prestazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di assistenza a terra è già stata disciplinata, rispettivamente, dal regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, e dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

L'incremento degli investimenti per l'installazione di nuovi impianti di screening e scansione negli aeroporti non dovrebbe portare ad economie nel settore del personale e attenuare i criteri in materia di salute, istruzione e sociale del personale in questione nel quadro della liberalizzazione dei servizi di sicurezza. La Commissione dovrebbe quindi proporre ulteriori garanzie a favore del personale addetto alla sicurezza negli aeroporti, all'atto della revisione della citata normativa sui servizi di assistenza a terra.

Emendamento 39
Spyros Danellis

Proposta di direttiva
Considerando 3

Testo della Commissione

3. È essenziale che gli utenti dell'aeroporto ricevano *periodicamente* dal gestore aeroportuale le informazioni sulle modalità e sulla base di calcolo dei diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione. Tali informazioni consentiranno ai vettori aerei di conoscere le spese sostenute per la prestazione dei servizi di sicurezza e la produttività degli investimenti correlati. Per consentire ai gestori aeroportuali di valutare con precisione i requisiti che dovranno soddisfare i loro investimenti futuri, occorre che gli utenti degli aeroporti abbiano l'obbligo di mettere a disposizione dei gestori aeroportuali, in tempo utile, tutte le loro previsioni operative, i loro progetti di sviluppo e le loro particolari richieste.

Emendamento

3. È essenziale che gli utenti dell'aeroporto ricevano dal gestore aeroportuale le informazioni sulle modalità e sulla base di calcolo dei diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione. Tali informazioni consentiranno ai vettori aerei di conoscere le spese sostenute per la prestazione dei servizi di sicurezza e la produttività degli investimenti correlati. Per consentire ai gestori aeroportuali di valutare con precisione i requisiti che dovranno soddisfare i loro investimenti futuri, occorre che gli utenti degli aeroporti abbiano l'obbligo di mettere a disposizione dei gestori aeroportuali, in tempo utile, tutte le loro previsioni operative, i loro progetti di sviluppo e le loro particolari richieste.

Or. en

Emendamento 40
Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva
Considerando 4

Testo della Commissione

4. Poiché nella Comunità esistono metodi diversi per la fissazione e la riscossione dei diritti per le operazioni di sicurezza, negli aeroporti *comunitari* nei quali i diritti connessi alla sicurezza comprendono anche il costo di tale operazioni è necessario armonizzare la base di calcolo di tali diritti. Negli aeroporti in questione il diritto corrispondente deve essere commisurato al

Emendamento

4. Poiché nella Comunità esistono metodi diversi per la fissazione e la riscossione dei diritti per le operazioni di sicurezza, negli aeroporti *e nelle reti aeroportuali della Comunità* nei quali i diritti connessi alla sicurezza comprendono anche il costo di tale operazioni è necessario armonizzare la base di calcolo di tali diritti. Negli aeroporti *e nelle reti aeroportuali* in

costo delle operazioni di sicurezza, tenendo conto di eventuali interventi del settore pubblico nel finanziamento di tali operazioni.

questione il diritto corrispondente deve essere commisurato al costo delle operazioni di sicurezza, tenendo conto di eventuali interventi del settore pubblico nel finanziamento di tali operazioni.

Or. en

Emendamento 41 **Ramon Tremosa i Balcells**

Proposta di direttiva **Considerando 4**

Testo della Commissione

4. Poiché nella Comunità esistono metodi diversi per la fissazione e la riscossione dei diritti per le operazioni di sicurezza, negli aeroporti comunitari nei quali i diritti connessi alla sicurezza comprendono anche il costo di tale operazioni è necessario armonizzare la base di calcolo di tali diritti. Negli aeroporti in questione il diritto corrispondente deve essere commisurato al costo delle operazioni di sicurezza, tenendo conto di eventuali interventi del settore pubblico nel finanziamento di tali operazioni.

Emendamento

4. Poiché nella Comunità esistono metodi diversi per **il finanziamento o** la fissazione e la riscossione dei diritti per le operazioni di sicurezza, negli aeroporti comunitari nei quali i diritti connessi alla sicurezza comprendono anche il costo di tale operazioni è necessario armonizzare la base di calcolo di tali diritti. Negli aeroporti in questione il diritto corrispondente deve essere commisurato al costo delle operazioni di sicurezza, tenendo conto di eventuali interventi del settore pubblico nel finanziamento di tali operazioni, **al fine di evitare qualsiasi scopo di lucro e fornire servizi e impianti di sicurezza adeguati ed efficaci sotto il profilo dei costi negli aeroporti interessati.**

Or. en

Motivazione

I diritti per la sicurezza negli aeroporti europei dovrebbero essere legati al costo per la fornitura di servizi ed evitare qualsiasi profitto per l'ente incaricato della loro riscossione e/o raccolta. Il rapporto costo-efficacia quantifica il costo per unità di produzione dei servizi, compresa una valutazione del costo unitario per personale e operazioni.

Questo emendamento permetterebbe di allineare la direttiva concernente i diritti per la sicurezza dell'aviazione con la direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali onde garantire la coerenza e l'agevole applicazione delle norme.

Emendamento 42

Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposta di direttiva

Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6a) Per promuovere la coesione territoriale, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di applicare un sistema di tariffazione comune ad una rete aeroportuale. I trasferimenti economici tra aeroporti di tali reti dovrebbero essere conformi al diritto dell'Unione europea.

Or. es

Motivazione

Coerenza con la direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali.

Emendamento 43

Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. La presente direttiva stabilisce principi comuni per la riscossione dei diritti connessi alle misure di sicurezza negli aeroporti della Comunità.

1. La presente direttiva stabilisce principi comuni per la riscossione dei diritti per le misure di sicurezza negli aeroporti **e nelle reti aeroportuali** della Comunità.

Or. en

Emendamento 44
Christine De Veyrac

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato.

Emendamento

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato ***per i passeggeri dei voli commerciali.***

Or. fr

Motivazione

Non è opportuno che la direttiva si applichi all'aviazione generale e ai trasporti militari.

Emendamento 45
Ville Itälä

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato.

Emendamento

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato ***e aperti al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri.***

Or. en

Motivazione

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.

Emendamento 46
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato.

Emendamento

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato *e aperti al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri e all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro.*

Or. de

Motivazione

Ai sensi della direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali, tutti gli aeroporti regionali con meno di 5 milioni di passeggeri l'anno sono esclusi dal campo di applicazione, al fine di ridurre gli oneri amministrativi per i piccoli aeroporti.

Emendamento 47
Werner Kuhn

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto *alle disposizioni del* trattato.

Emendamento

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto *al* trattato *e aperti al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri e all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro.*

Or. en

Motivazione

Allineamento alla direttiva comunitaria 2009/12 concernente i diritti aeroportuali.

Emendamento 48

Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato.

Emendamento

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti, ***alle reti aeroportuali e agli aeroporti organizzati in reti*** che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato ***e che sono aperti al traffico commerciale.***

Or. en

Emendamento 49

Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato.

Emendamento

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato ***e aperti al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri e all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro.***

Or. es

Emendamento 50

Ismail Ertug

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. La presente direttiva si applica **a tutti gli** aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato.

Emendamento

2. La presente direttiva si applica **agli** aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato **e aperti al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri e all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro.**

Or. de

Motivazione

Il progetto di direttiva non riguarda i requisiti di sicurezza negli aeroporti (che devono essere ugualmente severi in tutti gli aeroporti), ma la determinazione degli oneri di sicurezza dell'aviazione. È necessario quindi garantire la coerenza con la direttiva UE concernente i diritti aeroportuali. L'introduzione di un processo di consultazione per i piccoli aeroporti regionali imporrebbe loro un pesante onere amministrativo.

Emendamento 51

Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2bis. Gli Stati membri pubblicano un elenco degli aeroporti situati nel rispettivo territorio che rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva. Tale elenco è basato sui dati della Commissione (Eurostat) ed è aggiornato annualmente.

Or. es

Motivazione

Coerenza con la direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali.

Emendamento 52

Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva

Articolo 2 – lettera b

Testo della Commissione

b) “gestore aeroportuale”, il soggetto al quale le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti *interessati*;

Emendamento

b) “gestore aeroportuale”, il soggetto al quale le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali *e delle reti aeroportuali* e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti *e nelle reti aeroportuali in questione*;

Or. en

Emendamento 53

Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposta di direttiva

Articolo 2 – lettera b

Testo della Commissione

b) “gestore aeroportuale”, il soggetto al quale le disposizioni legislative *o* regolamentari *nazionali* affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti *interessati*;

Emendamento

b) “gestore aeroportuale”, il soggetto al quale le disposizioni *legislative,* regolamentari *o contrattuali* affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali *e delle reti aeroportuali* e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti *e nelle reti aeroportuali in questione*;

Motivazione

Coerenza con la direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali.

Emendamento 54
Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva
Articolo 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(bbis) "rete aeroportuale", un gruppo di aeroporti situati in uno Stato membro che servono la stessa città o la stessa conurbazione, gestiti da un gestore aeroportuale designato dall'autorità nazionale competente.

Or. en

Emendamento 55
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(bbis) "organo competente", il gestore aeroportuale e/o ogni altro organo o autorità responsabile dell'applicazione e/o della fissazione dell'ammontare e della struttura dei diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione negli aeroporti comunitari;

Or. en

Motivazione

Gli Stati membri dispongono di vari sistemi per la fornitura delle misure di sicurezza dell'aviazione. A seconda del contesto nazionale, i responsabili della sicurezza aerea possono

essere le autorità pubbliche, il gestore aeroportuale, le compagnie aeree o una loro combinazione.

Emendamento 56
Spyros Danellis

Proposta di direttiva
Articolo 2 – lettera d

Testo della Commissione

d) “diritti per le misure di sicurezza”, i prelievi specificamente diretti a coprire in tutto o in parte il costo delle operazioni di sicurezza finalizzate a proteggere l’aviazione civile contro atti di interferenza illecita.

Emendamento

d) “diritti per le misure di sicurezza”, i prelievi specificamente diretti a coprire in tutto o in parte il costo delle operazioni di sicurezza finalizzate a proteggere l’aviazione civile contro atti di interferenza illecita. ***Il costo inerente alla sicurezza dell'aviazione può includere le spese sostenute per garantire l'applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008 o per coprire i costi correlati della regolamentazione e della vigilanza a carico dell'autorità competente.***

Or. en

Emendamento 57
Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva
Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3bis

Rete aeroportuale

Gli Stati membri autorizzano il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione dei diritti per le misure di sicurezza comune e trasparente da applicare all'intera rete.

Or. en

Emendamento 58
Artur Zasada

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri provvedono affinché, **in ciascun aeroporto**, sia istituita una procedura di consultazione **obbligatoria e** periodica tra **il gestore aeroportuale** e gli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti per le misure di sicurezza e all'ammontare di tali diritti. **Detta** consultazione ha luogo almeno una volta all'anno.

Emendamento

2. Gli Stati membri provvedono affinché sia istituita una procedura di consultazione periodica tra **l'organo competente** e gli utenti dell'aeroporto **o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto** in relazione al funzionamento del sistema dei diritti per le misure di sicurezza e all'ammontare di tali diritti. **Tale** consultazione ha luogo almeno una volta all'anno **salvo se diversamente convenuto nell'ultima consultazione. Laddove esista un accordo pluriennale tra l'organo competente e gli utenti dell'aeroporto, le consultazioni si svolgono secondo le modalità previste in detto accordo. Gli Stati membri conservano il diritto di chiedere consultazioni più frequenti.**

Or. en

Motivazione

Le compagnie aeree sono già tenute in base all'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento 1008 a pubblicare separatamente oneri, diritti aeroportuali e altre spese, supplementi e tasse (come quelle relative alla sicurezza o al carburante), nella misura in cui tali elementi si aggiungono al prezzo del biglietto. Non è necessario comunicare alle associazioni dei passeggeri informazioni estremamente delicate e confidenziali.

Emendamento 59
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri provvedono affinché,

Emendamento

2. Gli Stati membri provvedono affinché

in ciascun aeroporto, sia istituita una procedura di consultazione **obbligatoria e** periodica tra **il gestore aeroportuale** e gli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti per le misure di sicurezza e all'ammontare di tali diritti. **Detta** consultazione ha luogo almeno una volta all'anno.

sia istituita una procedura **obbligatoria** di consultazione periodica tra **l'organo competente** e gli utenti dell'aeroporto **o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto** in relazione al funzionamento del sistema dei diritti per le misure di sicurezza e all'ammontare di tali diritti. **Tale** consultazione ha luogo almeno una volta all'anno **salvo se diversamente convenuto nell'ultima consultazione**. **Laddove esista un accordo pluriennale tra l'organo competente e gli utenti dell'aeroporto, le consultazioni si svolgono secondo le modalità previste in detto accordo. Gli Stati membri conservano il diritto di chiedere consultazioni più frequenti.**

Or. de

Emendamento 60
Werner Kuhn

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri provvedono affinché, **in ciascun aeroporto**, sia istituita una procedura **di** consultazione **obbligatoria e** periodica tra **il gestore aeroportuale** e gli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti per le misure di sicurezza e all'ammontare di tali diritti. **Detta** consultazione ha luogo almeno una volta all'anno.

Emendamento

2. Gli Stati membri provvedono affinché sia istituita una procedura **obbligatoria** di consultazione periodica tra **l'organo competente** e gli utenti dell'aeroporto **o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto** in relazione al funzionamento del sistema dei diritti per le misure di sicurezza e all'ammontare di tali diritti. **Tale** consultazione ha luogo almeno una volta all'anno **salvo se diversamente convenuto nell'ultima consultazione**. **Laddove esista un accordo pluriennale tra l'organo competente e gli utenti dell'aeroporto, le consultazioni si svolgono secondo le modalità previste in detto accordo. Gli Stati membri conservano il diritto di chiedere consultazioni più frequenti.**

Emendamento 61
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri provvedono affinché, **in ciascun aeroporto**, sia istituita una procedura di consultazione **obbligatoria e** periodica tra **il gestore aeroportuale** e gli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento **del sistema** dei diritti per le misure di sicurezza e all'ammontare di tali diritti. **Detta** consultazione ha luogo almeno una volta all'anno.

Emendamento

2. Gli Stati membri provvedono affinché sia istituita una procedura **obbligatoria** di consultazione periodica tra **l'organo competente** e gli utenti dell'aeroporto **o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto** in relazione al funzionamento del sistema dei diritti per le misure di sicurezza e all'ammontare di tali diritti. **Tale** consultazione ha luogo almeno una volta all'anno **salvo se diversamente convenuto nell'ultima consultazione**. **Laddove esista un accordo pluriennale tra l'organo competente e gli utenti dell'aeroporto, le consultazioni si svolgono secondo le modalità previste in detto accordo. Gli Stati membri conservano il diritto di chiedere consultazioni più frequenti.**

Motivazione

È necessario garantire la coerenza con la direttiva UE concernente i diritti aeroportuali. Nel contesto di tale direttiva per "utenti dell'aeroporto" si intendono le compagnie aeree. Le compagnie aeree agiscono sempre nell'interesse del loro clienti (i passeggeri). Poiché gli oneri per la sicurezza comprendono informazioni sensibili, non è opportuno farne eccessiva diffusione.

Emendamento 62
Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4bis. Qualora sia sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente, una modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali decisa dal gestore aeroportuale non ha efficacia sino a quando non sia stata esaminata dall'autorità di vigilanza. Quest'ultima prende, entro quattro settimane dal deferimento della questione, a meno che la decisione definitiva non possa essere presa entro lo stesso termine, una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore della modifica in questione.

Or. es

Motivazione

Coerenza con la direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali.

Emendamento 63
Gabriele Albertini

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4bis) Qualora sia sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente, una modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti per la sicurezza decisa dal gestore aeroportuale o da qualsiasi altro ente incaricato della riscossione e/o della raccolta dei diritti per la sicurezza, non ha efficacia sino a quando non sia stata esaminata dall'autorità di vigilanza. Quest'ultima prende, entro quattro settimane dal deferimento della questione,

a meno che la decisione definitiva non possa essere presa entro lo stesso termine, una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore della modifica dei diritti per la sicurezza.

Or. en

Motivazione

La direttiva sui diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione non dovrebbe essere meno ambiziosa della direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali onde garantire la coerenza e l'agevole applicazione delle norme. Gli utenti degli aeroporti devono avere gli stessi diritti di dissentire e di contestare l'ammontare e la struttura degli oneri di sicurezza negli aeroporti.

Emendamento 64

Artur Zasada

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 1 – alinea

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri provvedono affinché ***i gestori aeroportuali forniscano una volta all'anno*** ad ogni utente dell'aeroporto ***e*** ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti informazioni ***sui seguenti*** elementi, che serviranno come base per la determinazione ***dell'ammontare*** di tutti i diritti per le misure di sicurezza riscossi ***nell'aeroporto***. Tali informazioni comprendono, come minimo:

Emendamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché ***l'organo competente, ogniqualvolta si proceda alle consultazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2, fornisca*** ad ogni utente dell'aeroporto ***o*** ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti informazioni ***sugli*** elementi che serviranno come base per la determinazione ***della struttura o dell'ammontare*** di tutti i diritti per le misure di sicurezza riscossi ***in ogni aeroporto***. Tali informazioni comprendono, come minimo:

Or. en

Motivazione

L'emendamento mira a chiarire il sistema per la fornitura di informazioni riguardanti la determinazione dei costi per la sicurezza. In primo luogo, dovrebbero essere fornite informazioni sia sulla struttura che sull'ammontare degli oneri. In secondo luogo, tutti gli aeroporti dovrebbero essere tenuti a fornire dette informazioni.

Emendamento 65
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) l'ammontare previsto dei diritti per le misure di sicurezza;

Emendamento

e) l'ammontare previsto dei diritti per le misure di sicurezza **e degli investimenti proposti in materia di infrastrutture di sicurezza**;

Or. de

Emendamento 66
Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva
Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) l'ammontare previsto dei diritti per le misure di sicurezza;

Emendamento

e) l'ammontare previsto dei diritti per le misure di sicurezza, **tenendo conto degli investimenti proposti, dell'aumento del traffico e delle misure più rigorose dovute ad un innalzamento del livello delle minacce alla sicurezza**;

Or. en

Emendamento 67
Jeanine Hennis-Plasschaert

Proposta di direttiva
Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(dbis) i principali indicatori di rendimento in materia di sicurezza;

Motivazione

Le informazioni sui costi e il finanziamento della sicurezza dovrebbero essere fornite dall'ente incaricato della riscossione dei diritti di sicurezza in ogni aeroporto per permettere un'accurata comprensione dei costi di sicurezza da parte degli utenti aeroportuali. Il requisito sarebbe in linea con i principi ICAO che sono stati rivisti di recente (Doc. ICAO 9082/8).

Emendamento 68
Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva
Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

1. Prima di adottare misure più severe in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008 gli Stati membri effettuano una valutazione d'impatto con riguardo all'incidenza di tali misure sull'ammontare dei diritti per le misure di sicurezza.

Emendamento

1. Prima di adottare misure più severe in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008 gli Stati membri effettuano una valutazione d'impatto con riguardo all'incidenza di tali misure sull'ammontare dei diritti per le misure di sicurezza ***nonché all'impatto sui passeggeri.***

Emendamento 69
Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva
Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1bis) L'inasprimento delle misure ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008 non deve compromettere la comodità dei passeggeri e non deve riguardare i passeggeri in transito, tranne in caso di elevata minaccia alla sicurezza.

Emendamento 70
Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva
Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Per quanto riguarda le misure nazionali più severe già in vigore al [data di entrata in vigore della presente direttiva], gli Stati membri effettuano valutazioni d'impatto per un periodo transitorio di **tre anni** a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento

Per quanto riguarda le misure nazionali più severe già in vigore al [data di entrata in vigore della presente direttiva], gli Stati membri effettuano valutazioni d'impatto per un periodo transitorio di **un anno** a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Or. en

Emendamento 71
Jeanine Hennis-Plasschaert

Proposta di direttiva
Articolo 6 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2bis) Prima di adottare misure ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 300/2008, la Commissione effettua una valutazione d'impatto riguardo all'incidenza di tali misure sull'ammontare dei diritti per le misure di sicurezza. La Commissione consulta il gruppo consultivo delle parti interessate, costituito ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 300/2008 in merito al risultato di tale valutazione di impatto.

Or. en

Motivazione

La Commissione europea deve produrre altresì una valutazione d'impatto che determini l'impatto operativo sugli operatori e i passeggeri, prima di adottare nuove misure di

sicurezza aerea in base alle norme di comitatologia. La necessità delle norme dovrebbe essere chiarissima. Il recente esempio delle norme sul trasporto di liquidi nel bagaglio a mano ha dimostrato l'importanza di tale valutazione e consultazione con gli operatori aeroportuali e gli utenti per scegliere una misura equilibrata, in grado di attenuare il rischio e limitare l'impatto sulle operazioni a vantaggio dei passeggeri e del settore aereo.

Emendamento 72

Artur Zasada

Proposta di direttiva

Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione

1. I diritti riscossi per la sicurezza sono utilizzati esclusivamente per coprire i costi relativi allo svolgimento delle operazioni di sicurezza. Questi costi sono determinati utilizzando i principi contabili e di valutazione generalmente riconosciuti in ciascuno Stato membro.

Emendamento

1. I diritti riscossi per la sicurezza sono utilizzati esclusivamente per coprire i costi relativi allo svolgimento delle operazioni di sicurezza ***in ogni aeroporto***. Questi costi sono determinati utilizzando i principi contabili e di valutazione generalmente riconosciuti in ciascuno Stato membro.

Or. en

Emendamento 73

Jeanine Hennis-Plasschaert

Proposta di direttiva

Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione

1. I diritti riscossi per la sicurezza sono utilizzati esclusivamente per coprire i costi relativi allo svolgimento delle operazioni di sicurezza. Questi costi sono determinati utilizzando i principi contabili e di valutazione generalmente riconosciuti in ciascuno Stato membro.

Emendamento

1. I diritti riscossi per la sicurezza sono utilizzati esclusivamente per coprire i costi relativi allo svolgimento delle operazioni di sicurezza. Questi costi sono determinati utilizzando i principi contabili e di valutazione generalmente riconosciuti in ciascuno Stato membro. ***Il totale degli introiti ricavati dai diritti per le misure di sicurezza non deve superare il totale dei costi delle misure di sicurezza dell'aviazione per l'aeroporto, la rete aeroportuale o il gruppo di aeroporti in***

questione.

Or. en

Emendamento 74
Marian-Jean Marinescu

Proposta di direttiva
Articolo 7, comma 2, trattino 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*– il livello nazionale e/internazionale della
minaccia alla sicurezza;*

Or. en

Emendamento 75
Artur Zasada

Proposta di direttiva
Articolo 7, comma 2, trattino 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*– i costi indiretti, comprese le spese
amministrative;*

Or. en

Motivazione

*I costi indiretti (in particolare le spese amministrative) devono essere tenuti in considerazione
nella determinazione dei costi di sicurezza.*

Emendamento 76
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 7 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Quando l'applicazione delle misure di sicurezza viene trasferita dagli Stati membri a terzi, gli utenti degli aeroporti non devono sostenere alcun costo aggiuntivo, sotto forma di imposte o tasse.

Or. de

Motivazione

Negli aeroporti dell'UE l'autorità di sicurezza aerea assegna regolarmente tramite appalto l'espletamento di taluni compiti di controllo di sicurezza a terzi privati. Questi fornitori di servizi di sicurezza imputano i loro costi all'autorità di sicurezza aerea in aggiunta alle tasse e imposte locali. Tali costi sono trasferiti alle compagnie aeree fra gli oneri di sicurezza. In tal modo, lo stato ottiene introiti supplementari trasferendo mansioni che dovrebbero essergli proprie.

Emendamento 77
Artur Zasada

Proposta di direttiva
Articolo 7 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2bis) La base di calcolo dei diritti per le misure di sicurezza non comprende i costi riconducibili a funzioni di sicurezza più generali assicurate dagli Stati membri, come misure di controllo generali, raccolta di informazioni e sicurezza nazionale.

Or. en

Motivazione

Occorre garantire che, in tutti gli aeroporti, gli oneri di sicurezza siano utilizzati esclusivamente per far fronte ai costi di sicurezza.

Emendamento 78
Ramon Tremosa i Balcells

Proposta di direttiva
Articolo 8 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4bis) Nell'avviare un'indagine riguardo alla motivazione della modifica della struttura o dell'ammontare dei diritti per le misure di sicurezza di cui all'articolo [...], l'autorità di vigilanza indipendente ottiene dalle parti interessate accesso alle necessarie informazioni ed è tenuta a consultarle al fine di formulare la sua decisione. Fatto salvo l'articolo [...], essa pronuncia una decisione il più rapidamente possibile, e comunque entro quattro mesi dal deferimento della questione. Questo periodo può essere prorogato di due mesi in casi eccezionali e debitamente giustificati. Le decisioni dell'autorità di vigilanza indipendente sono vincolanti, fatto salvo un controllo parlamentare o giurisdizionale a seconda della procedura prevista nei diversi Stati membri.

Or. en

Motivazione

La direttiva sui diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione dovrebbe rispecchiare la direttiva concernente i diritti aeroportuali onde garantire la coerenza e l'agevole applicazione delle norme.

Emendamento 79
Christine De Veyrac

Proposta di direttiva
Articolo 8 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5bis. Quando uno Stato membro applica, in conformità della legislazione nazionale, una procedura regolamentare o legislativa per determinare e approvare la struttura o l'ammontare dei diritti per la sicurezza a livello nazionale, le autorità nazionali responsabili per l'esame della validità di tali diritti esercitano le funzioni di autorità di controllo indipendente di cui ai paragrafi da 1 a 5.

Or. fr

Motivazione

In alcuni Stati membri (come la Spagna e la Francia) i diritti di sicurezza sono stabiliti mediante procedura legislativa o regolamentare. In questi casi l'autorità giudiziaria è competente ad esaminare ricorsi a regolamenti o leggi, che deve fungere da autorità di controllo indipendente e decidere sulle contestazioni relative all'ammontare o alla struttura dei diritti di sicurezza.

Emendamento 80
Ramon Tremosa i Balcells

Proposta di direttiva
Articolo 9 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2bis) La Commissione presenta una relazione sul finanziamento della sicurezza dell'aviazione, che esamina l'evoluzione dei costi per la sicurezza dell'aviazione e i metodi di finanziamento della sicurezza dell'aviazione, entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Motivazione

La Commissione deve comunque continuare a riflettere sul finanziamento globale della sicurezza dell'aviazione e produrre un'ulteriore relazione con proposte aggiuntive entro i due anni successivi all'adozione della presente direttiva.