



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2009/0063(COD)

4.2.2010

ÄNDRINGSFÖRSLAG 36 - 80

Förslag till betänkande
Jörg Leichtfried
(PE430.895v01-00)

Avgifter för luftfartsskydd

Förslag till direktiv
(KOM(2009)0217 – C7-0039/2009 – 2009/0063(COD))

AM\803475SV.doc

PE438.433v01-00

SV

Förenade i mångfalden

SV

AM_Com_LegReport

Ändringsförslag 36
Gabriele Albertini

Förslag till direktiv
Beaktanded 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***med beaktande av artikel 23.1 i
Europaparlamentets och rådets
förordning (EG) nr 1008/2008 om
gemensamma regler för tillhandahållande
av lufttrafik i gemenskapen,***

Or. en

Motivering

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).

Ändringsförslag 37
Eva Lichtenberger, Michael Cramer, Isabelle Durant

Förslag till direktiv
Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***1a. Statlig finansiering av luftfartsskydd
bör beviljas med respekt för en rättvis
konkurrens mellan samtliga
transportformer. Nackdelar inom ramen
för finansiering av säkerheten för mer
hållbara transportformer såsom
järnvägarna bör avskaffas och/eller
undvikas.***

Or. en

Ändringsförslag 38

Eva Lichtenberger, Michael Cramer, Isabelle Durant

Förslag till direktiv

Skäl 2

Kommissionens förslag

2. Uppbörderna av avgifter i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och marktjänster har redan behandlats i kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster och rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen.

Ändringsförslag

2. Uppbörderna av avgifter i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och marktjänster har redan behandlats i kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster och rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. ***Ökade investeringar i införandet av nya säkerhetskontroller och skannrar på flygplatser bör inte leda till inbesparingar via personalen eller försämrade hälso- och utbildningsstandarder samt sociala standarder för den berörda personalen inom ramen för liberaliseringen av säkerhetstjänsterna. Därför bör kommissionen föreslå ytterligare garantier för säkerhetspersonalen på flygplatser då den ser över ovannämnda lagstiftning om marktjänster.***

Or. en

Ändringsförslag 39

Spyros Danellis

Förslag till direktiv

Skäl 3

Kommissionens förslag

3. Det är mycket viktigt att flygplatsanvändarna ***regelbundet*** erhåller information från flygplatsens ledningsenhet om hur och utifrån vilket underlag

Ändringsförslag

3. Det är mycket viktigt att flygplatsanvändarna erhåller information från flygplatsens ledningsenhet om hur och utifrån vilket underlag avgifterna för

avgifterna för luftfartsskydd beräknas. Denna information kommer att ge lufttrafikföretagen insikt i de kostnader som är förknippade med luftfartsskyddet och i produktiviteten för därmed sammanhängande investeringar. För att flygplatsens ledningsenhet ska kunna göra en korrekt bedömning av vad som krävs inför framtida investeringar bör flygplatsanvändarna åläggas att i god tid underrätta ledningsenheten om alla sina operativa prognoser, utvecklingsprojekt och särskilda behov och önskningar.

luftfartsskydd beräknas. Denna information kommer att ge lufttrafikföretagen insikt i de kostnader som är förknippade med luftfartsskyddet och i produktiviteten för därmed sammanhängande investeringar. För att flygplatsens ledningsenhet ska kunna göra en korrekt bedömning av vad som krävs inför framtida investeringar bör flygplatsanvändarna åläggas att i god tid underrätta ledningsenheten om alla sina operativa prognoser, utvecklingsprojekt och särskilda behov och önskningar.

Or. en

Ändringsförslag 40 **Marian-Jean Marinescu**

Förslag till direktiv **Skäl 4**

Kommissionens förslag

4. Metoderna för fastställande och uppbörd av de belopp som krävs för att finansiera luftfartsskyddet varierar i gemenskapen, och det är därför nödvändigt att harmonisera grunden för uppbörd av avgifter för luftfartsskydd vid gemenskapens flygplatser där kostnaderna för luftfartsskydd avspeglas i avgifterna för luftfartsskydd. Vid dessa flygplatser bör avgiften vara kopplad till kostnaderna för tillhandahållandet av luftfartsskydd och hänsyn tas till eventuell offentlig finansiering av luftfartsskyddet.

Ändringsförslag

4. Metoderna för fastställande och uppbörd av de belopp som krävs för att finansiera luftfartsskyddet varierar i gemenskapen, och det är därför nödvändigt att harmonisera grunden för uppbörd av avgifter för luftfartsskydd vid gemenskapens flygplatser **och flygplatsnät** där kostnaderna för luftfartsskydd avspeglas i avgifterna för luftfartsskydd. Vid dessa flygplatser **och flygplatsnät** bör avgiften vara kopplad till kostnaderna för tillhandahållandet av luftfartsskydd och hänsyn tas till eventuell offentlig finansiering av luftfartsskyddet.

Or. en

Ändringsförslag 41
Ramon Tremosa i Balcells

Förslag till direktiv
Skäl 4

Kommissionens förslag

4. Metoderna för fastställande och uppbörd av de belopp som krävs för att finansiera luftfartsskyddet varierar i gemenskapen, och det är därför nödvändigt att harmonisera grunden för uppbörd av avgifter för luftfartsskydd vid gemenskapens flygplatser där kostnaderna för luftfartsskydd avspeglas i avgifterna för luftfartsskydd. Vid dessa flygplatser bör avgiften vara kopplad till kostnaderna för tillhandahållandet av luftfartsskydd och hänsyn tas till eventuell offentlig finansiering av luftfartsskyddet.

Ändringsförslag

4. Metoderna för **finansiering eller** fastställande och uppbörd av de belopp som krävs för att finansiera luftfartsskyddet varierar i gemenskapen, och det är därför nödvändigt att harmonisera grunden för uppbörd av avgifter för luftfartsskydd vid gemenskapens flygplatser där kostnaderna för luftfartsskydd avspeglas i avgifterna för luftfartsskydd. Vid dessa flygplatser bör avgiften vara kopplad till kostnaderna för tillhandahållandet av luftfartsskydd och hänsyn tas till eventuell offentlig finansiering av **kostnaderna för** luftfartsskyddet, **för att man ska undvika vinster och tillhandahålla lämpliga och kostnadseffektiva säkerhetstjänster och säkerhetsanordningar på de berörda flygplatserna.**

Or. en

Motivering

Säkerhetsavgifterna på flygplatser i EU bör vara förknippade med kostnaden för tillhandahållandet av dessa tjänster, och man bör undvika vinster för den enhet som ansvarar för att ta ut och/eller samla in säkerhetsavgifterna. Kostnadseffektiviteten ska motsvara enhetskostnaden för de producerade tjänsterna, inklusive en bedömning av enhetskostnaden för personal och drift.

Ändringsförslaget skulle anpassa direktivet om avgifter för luftfartsskydd till direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter, så att reglerna blir samstämmiga och lätta att tillämpa.

Ändringsförslag 42
Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Förslag till direktiv
Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) För att främja den territoriella sammanhållningen bör medlemsstaterna ha möjlighet att tillämpa ett gemensamt avgiftssystem som omfattar ett flygplatsnät. Ekonomiska överföringar som görs mellan olika flygplatser inom sådana nät bör vara förenliga med EU-lagstifningen.

Or. es

Motivering

Detta är i samklang med EU:s direktiv om flygplatsavgifter, 2009/12/EG.

Ändringsförslag 43
Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Genom det här direktivet fastställs gemensamma principer för uppbörd av avgifter för luftfartsskydd vid gemenskapens flygplatser.

1. Genom det här direktivet fastställs gemensamma principer för uppbörd av avgifter för luftfartsskydd vid gemenskapens flygplatser **och flygplatsnät.**

Or. en

Ändringsförslag 44
Christine De Veyrac

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. Direktivet är tillämpligt på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget.

Ändringsförslag

2. Direktivet är tillämpligt på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget **och som betjänar passagerare på kommersiella flygningar.**

Or. fr

Motivering

Det är inte relevant att tillämpa direktivet på luftfarten generellt och på militära transporter.

Ändringsförslag 45
Ville Itälä

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. Direktivet är tillämpligt på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget.

Ändringsförslag

2. Direktivet är tillämpligt på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget, **öppen för kommersiell trafik och där den årliga trafiken överstiger fem miljoner passagerarrörelser.**

Or. en

Motivering

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.

Ändringsförslag 46
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. Direktivet är tillämpligt på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget.

Ändringsförslag

2. Direktivet är tillämpligt på varje flygplats som är **öppen för kommersiell trafik**, belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget **och där den årliga trafiken överstiger fem miljoner passagerarrörelser, samt på den flygplats som har de flesta passagerarrörelserna i varje medlemsstat.**

Or. de

Motivering

Enligt EU:s direktiv om flygplatsavgifter 2009/12/EG ska alla regionala flygplatser med mindre än fem miljoner passagerare per år undantas från tillämpningsområdet i syfte att minska byråkratin för mindre flygplatser.

Ändringsförslag 47
Werner Kuhn

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. **Direktivet är tillämpligt** på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget.

Ändringsförslag

2. **Detta direktiv ska tillämpas** på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget, **som är öppen för kommersiell trafik och där den årliga trafiken överstiger fem miljoner passagerarrörelser, samt på den flygplats som har de flesta passagerarrörelserna i varje medlemsstat.**

Or. en

Motivering

Anpassning till EU:s direktiv om flygplatsavgifter, 2009/12/EG.

Ändringsförslag 48 Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv Artikel 1 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. Direktivet är tillämpligt på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget.

Ändringsförslag

2. Direktivet är tillämpligt på varje flygplats, **flygplatsnät och varje i nät organiserad flygplats** som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget **och som är öppen för kommersiell trafik**.

Or. en

Ändringsförslag 49 Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Förslag till direktiv Artikel 1 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. Direktivet är tillämpligt på **varje flygplats** som är **belägen** på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget.

Ändringsförslag

2. Direktivet är tillämpligt på **alla flygplatser** som är **belägna** på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget, **som är öppna för kommersiell trafik och där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser, och på den flygplats i varje medlemsstat som har det högsta antalet passagerarrörelser**.

Or. es

Ändringsförslag 50
Ismail Ertug

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. **Direktivet är tillämpligt** på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget.

Ändringsförslag

2. **Detta direktiv ska tillämpas** på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget, **öppen för kommersiell trafik och där den årliga trafiken överstiger fem miljoner passagerarrörelser, samt på den flygplats som har de flesta passagerarrörelserna i varje medlemsstat.**

Or. de

Motivering

Förslaget till direktiv omfattar inte säkerhetskraven på flygplatser (som måste vara lika stränga för samtliga flygplatser), utan fastställandet av avgifter för luftfartssäkerhet. Därför är det viktigt att garantera samstämmighet med EU:s direktiv om flygplatsavgifter. Införandet av en samrådsprocess för små regionala flygplatser skulle således innebära tung byråkrati för dessa flygplatser.

Ändringsförslag 51
Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Förslag till direktiv
Artikel 1 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Medlemsstaterna ska offentliggöra en förteckning över de flygplatser på deras territorium som omfattas av detta direktiv. Förteckningen ska grunda sig på uppgifter från kommissionen (Eurostat) och uppdateras årligen.

Or. es

Motivering

Detta är i samklang med EU:s direktiv om flygplatsavgifter, 2009/12/EG.

Ändringsförslag 52
Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv
Artikel 2 – led b

Kommissionens förslag

b) flygplatsens ledningsenhet: den enhet som tillsammans med eller självständigt från annan verksamhet och i kraft av nationella lagar och andra författningar har i uppdrag att administrera flygplatsens infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som aktörer som befinner sig på de berörda flygplatserna bedriver,

Ändringsförslag

b) flygplatsens ledningsenhet: den enhet som tillsammans med eller självständigt från annan verksamhet och i kraft av nationella lagar och andra författningar har i uppdrag att administrera flygplatsens **och flygplatsnätets** infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som aktörer som befinner sig på de berörda flygplatserna **och flygplatsnäten** bedriver,

Or. en

Ändringsförslag 53
Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Förslag till direktiv
Artikel 2 – led b

Kommissionens förslag

b) flygplatsens ledningsenhet: den enhet som tillsammans med eller självständigt från annan verksamhet och i kraft av **nationella** lagar och andra författningar har i uppdrag att administrera flygplatsens infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som aktörer som befinner sig på de berörda flygplatserna bedriver,

Ändringsförslag

b) flygplatsens ledningsenhet: den enhet som tillsammans med eller självständigt från annan verksamhet och i kraft av lagar och andra författningar **eller avtal** har i uppdrag att administrera flygplatsens **eller flygplatsnätets** infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som aktörer som befinner sig på de berörda flygplatserna **eller inom de berörda flygplatsnäten** bedriver,

Or. es

Motivering

Detta är i samklang med EU:s direktiv om flygplatsavgifter, 2009/12/EG.

Ändringsförslag 54
Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv
Artikel 2 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ba) flygplatsnät: ett antal flygplatser i en medlemsstat som betjänar samma ort eller storstadsregion och drivs av en flygplatsledningsenhet som utsetts av den behöriga nationella myndigheten.

Or. en

Ändringsförslag 55
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 2 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ba) behörigt organ: flygplatsens ledningsorgan och/eller ett annat organ eller en annan myndighet som ansvarar för tillämpningen och/eller fastställandet av nivån och strukturen på avgifterna för luftfartsskydd vid gemenskapens flygplatser.

Or. en

Motivering

Medlemsstaterna har olika förfaranden för att tillhandahålla åtgärder för luftfartsskydd. Beroende på det nationella sammanhanget kan det vara myndigheterna, flygplatsens ledningsenhet eller flygbolagen – eller en kombination av dessa – som ansvarar för luftfartsskyddet.

Ändringsförslag 56
Spyros Danellis

Förslag till direktiv
Artikel 2 – led d

Kommissionens förslag

d) avgift för luftfartsskydd: en avgift som specifikt utformats för att täcka alla eller en del av kostnaderna för åtgärder som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar.

Ändringsförslag

d) avgift för luftfartsskydd: en avgift som specifikt utformats för att täcka alla eller en del av kostnaderna för åtgärder som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar. ***Denna kostnad för luftfartsskydd kan inbegripa de kostnader som uppstått vid genomförandet av förordning (EG) nr 300/2008, eller vid fullgörandet av den behöriga myndighetens tillsyns- och övervakningskostnader.***

Or. en

Ändringsförslag 57
Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv
Artikel 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 3a

Flygplatsnät

Medlemsstaterna kan tillåta att ledningsorganet för ett flygplatsnät inför ett gemensamt och öppet avgiftssystem för luftfartsskydd i syfte att täcka flygplatsnätet.

Or. en

Ändringsförslag 58
Artur Zasada

Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Medlemsstaterna ska se till att det **vid varje flygplats** inrättas ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan **flygplatsens ledningsenhet** och flygplatsanvändarna för att hantera systemet för avgifter för luftfartsskydd och nivån på dessa avgifter. **Samråden** ska äga rum minst en gång om året.

Ändringsförslag

2. Medlemsstaterna ska se till att det inrättas ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan **det behöriga organet** och flygplatsanvändarna **eller företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare**, för att hantera systemet för avgifter för luftfartsskydd och nivån på dessa avgifter. **Sådana samråd** ska äga rum minst en gång om året, **om inte annat överenskommits vid det senaste samrådet. Om det finns ett flerårigt avtal mellan det behöriga organet och flygplatsanvändarna, ska samråden äga rum i enlighet med avtalet. Medlemsstaterna ska ha rätt att begära samråd oftare.**

Or. en

Motivering

Enligt artikel 23.1 i förordning 1008 är flygbolagen redan skyldiga att separat offentliggöra skatter, flygplatsavgifter samt alla övriga avgifter och kostnader separat (t.ex. de som hänför sig till säkerhet eller bränsle) så länge som dessa läggs till biljettpriset. Det är inte nödvändigt att underrätta flygpassagerarnas sammanslutningar om mycket känsliga och konfidentiella uppgifter.

Ändringsförslag 59
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Medlemsstaterna ska se till att det **vid varje flygplats** inrättas ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan **flygplatsens ledningsenhet** och

Ändringsförslag

2. Medlemsstaterna ska se till att det inrättas ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan **det behöriga organet** och flygplatsanvändarna **eller**

flygplatsanvändarna för att hantera systemet för avgifter för luftfartsskydd och nivå på dessa avgifter. **Samråden** ska äga rum minst en gång om året.

företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare, för att hantera systemet för avgifter för luftfartsskydd och nivå på dessa avgifter. **Sådana samråd** ska äga rum minst en gång om året, **om inte annat överenskommit vid det senaste samrådet. Om det finns ett flerårigt avtal mellan det behöriga organet och flygplatsanvändarna, ska samråden äga rum i enlighet med avtalet. Medlemsstaterna ska ha rätt att begära samråd oftare.**

Or. de

Ändringsförslag 60 Werner Kuhn

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Medlemsstaterna ska se till att det **vid varje flygplats** inrättas ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan **flygplatsens ledningsenhet** och flygplatsanvändarna för att hantera systemet för avgifter för luftfartsskydd och nivå på dessa avgifter. **Samråden** ska äga rum minst en gång om året.

Ändringsförslag

2. Medlemsstaterna ska se till att det inrättas ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan **det behöriga organet** och flygplatsanvändarna **eller företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare**, för att hantera systemet för avgifter för luftfartsskydd och nivå på dessa avgifter. **Sådana samråd** ska äga rum minst en gång om året, **om inte annat överenskommit vid det senaste samrådet. Om det finns ett flerårigt avtal mellan det behöriga organet och flygplatsanvändarna, ska samråden äga rum i enlighet med avtalet. Medlemsstaterna ska ha rätt att begära samråd oftare.**

Or. en

Ändringsförslag 61
Markus Ferber

Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Medlemsstaterna ska se till att det **vid varje flygplats** inrättas ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan **flygplatsens ledningsenhet** och flygplatsanvändarna för att hantera systemet för avgifter för luftfartsskydd och nivån på dessa avgifter. **Samråden** ska äga rum minst en gång om året.

Ändringsförslag

2. Medlemsstaterna ska se till att det inrättas ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan **det behöriga organet** och flygplatsanvändarna **eller företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare**, för att hantera systemet för avgifter för luftfartsskydd och nivån på dessa avgifter. **Sådana samråd ska äga rum minst en gång om året, om inte annat överenskommits vid det senaste samrådet. Om det finns ett flerårigt avtal mellan det behöriga organet och flygplatsanvändarna, ska samråden äga rum i enlighet med avtalet. Medlemsstaterna ska ha rätt att begära samråd oftare.**

Or. en

Motivering

Det är nödvändigt att garantera samstämmighet med EU:s direktiv om flygplatsavgifter. Enligt EU:s avgiftsdirektiv är det flygbolagen som är "flygplatsanvändare". Flygbolagen agerar alltid i sina kunders (passagerarnas) intresse. Eftersom säkerhetsavgifter innefattar känsliga uppgifter bör dessa inte delges den breda allmänheten.

Ändringsförslag 62
Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4a. En ändring av systemet eller flygplatsavgifternas nivå som flygplatsens ledningsenhet har beslutat om ska, om den läggs fram för den oberoende tillsynsmyndigheten, inte börja gälla

förrän den myndigheten har granskat frågan. Inom fyra veckor från det att den oberoende tillsynsmyndigheten har förelagts ärendet ska den fatta ett tillsvidarebeslut om huruvida ändringen av flygplatsavgifterna ska träda i kraft, såvida inte det slutliga beslutet kan fattas inom samma tid.

Or. es

Motivering

Detta är i samklang med EU:s direktiv om flygplatsavgifter, 2009/12/EG.

Ändringsförslag 63 Gabriele Albertini

Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4a. En ändring av det system eller den nivå på avgifterna för luftfartsskydd som beslutats av flygplatsens ledningsenhet eller någon annan enhet som fått i uppdrag att ta ut och/eller samla in sådana avgifter ska, om den läggs fram för den oberoende tillsynsmyndigheten, inte börja gälla förrän den myndigheten har granskat frågan. Inom fyra veckor från det att den oberoende tillsynsmyndigheten har förelagts ärendet ska den fatta ett tillsvidarebeslut om huruvida ändringen av avgifterna för luftfartsskydd ska träda i kraft, såvida inte det slutliga beslutet kan fattas inom samma tid.

Or. en

Motivering

Direktivet om avgifter för luftfartsskydd bör inte vara mindre ambitiöst än direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter, så att reglerna blir samstämmiga och lätta att

tillämpa. Flygplatsanvändarna ska ha samma rätt att motsätta sig nivån och strukturen på flygplatsernas säkerhetsavgifter.

Ändringsförslag 64 Artur Zasada

Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska se till att **flygplatsens ledningsenhet en gång per år** informerar varje flygplatsanvändare **och** företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare, om vilket underlag som använts för fastställandet av nivån på alla avgifter för luftfartsskydd som uppbärs vid flygplatsen. Denna information ska omfatta åtminstone

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska se till att **det behöriga organet** informerar varje flygplatsanvändare **eller** företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare om vilket underlag som använts för fastställandet av **strukturen och** nivån på alla avgifter för luftfartsskydd som uppbärs vid flygplatsen, **varje gång de samråd som avses i artikel 4.2 ska hållas**. Denna information ska omfatta åtminstone

Or. en

Motivering

Ändringen syftar till att precisera frågan om tillhandahållande av uppgifter om beräkningen av kostnaderna för luftfartsskydd. För det första bör strukturen och nivån på samtliga avgifter anges, och för det andra bör det vara obligatoriskt för alla flygplatser att tillhandahålla sådana uppgifter.

Ändringsförslag 65 Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 1 – led e

Kommissionens förslag

e) prognoser över nivån på avgifter för luftfartsskydd,

Ändringsförslag

e) prognoser över nivån på avgifter för luftfartsskydd **och planerade investeringar i säkerhetsinfrastruktur,**

Or. de

Ändringsförslag 66
Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv
Artikel 5 – punkt 1 – led e

Kommissionens förslag

e) prognoser över nivån på avgifter för luftfartsskydd,

Ändringsförslag

e) prognoser över nivån på avgifter för luftfartsskydd **med hänsyn till föreslagna investeringar, trafikens utveckling och strängare åtgärder pga. ökade hot mot säkerheten,**

Or. en

Ändringsförslag 67
Jeanine Hennis-Plasschaert

Förslag till direktiv
Artikel 5 – punkt 2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

da) viktiga indikatorer på säkerhetsprestanda

Or. en

Motivering

Uppgifter om säkerhetskostnader och finansiering av säkerheten bör tillhandahållas av den enhet som ansvarar för att ta ut säkerhetsavgifter vid varje flygplats, så att det blir möjligt för flygplatsanvändarna att förstå exakt vad dessa avgifter innebär. Detta krav skulle stå i samklang med Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) principer, som nyligen har setts över (ICAO dok. 9082/8).

Ändringsförslag 68
Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv
Artikel 6 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska innan de vidtar strängare åtgärder i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 300/2008 genomföra en konsekvensanalys avseende konsekvenserna av nivån på avgifterna för luftfartsskydd.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska innan de vidtar strängare åtgärder i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 300/2008 genomföra en konsekvensanalys avseende konsekvenserna av nivån på avgifterna för luftfartsskydd **och effekterna på passagerarna.**

Or. en

Ändringsförslag 69
Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv
Artikel 6 – punkt 1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. Strängare åtgärder enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 300/2008 ska inte minska passagerarnas komfort och inte gälla transitpassagerare, utom i fall där det förekommer ett omfattande hot mot säkerheten.

Or. en

Ändringsförslag 70
Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv
Artikel 6 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska när det gäller strängare nationella åtgärder som är i kraft

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska när det gäller strängare nationella åtgärder som är i kraft

den [datumet för ikraftträdandet av detta direktiv] genomföra konsekvensanalyser under en övergångsperiod på **tre år** från datumet för ikraftträdandet av detta direktiv.

den [datumet för ikraftträdandet av detta direktiv] genomföra konsekvensanalyser under en övergångsperiod på **ett år** från datumet för ikraftträdandet av detta direktiv.

Or. en

Ändringsförslag 71
Jeanine Hennis-Plasschaert

Förslag till direktiv
Artikel 6 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Innan kommissionen vidtar strängare åtgärder i enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 300/2008 ska den genomföra en konsekvensanalys avseende effekterna av nivån på avgifterna för luftfartsskydd. Kommissionen ska samråda med den rådgivande grupp om luftfartsskydd som inrättats enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 300/2008 om resultatet av denna konsekvensanalys.

Or. en

Motivering

Kommissionen ska även göra en konsekvensanalys och mäta effekterna av driften på aktörer och passagerare innan den antar nya åtgärder för luftfartsskydd enligt kommittébestämmelserna. Behovet av bestämmelser borde vara uppenbart. De färskva exemplen på bestämmelserna om transport av vätskor i handbagaget har visat hur viktiga sådana analyser och samråd med flygplatsaktörerna och -användarna är när det gäller att välja en balanserad åtgärd som kan minska hotet och begränsa konsekvenserna av driften för passagerarna och luftfartsindustrin.

Ändringsförslag 72
Artur Zasada

Förslag till direktiv
Artikel 7 – stycke 1

Kommissionens förslag

Avgifter för luftfartsskydd får endast användas för att täcka kostnader för luftfartsskydd. Kostnaderna fastställs i enlighet med de redovisnings- och värderingsregler som är allmänt vedertagna i varje medlemsstat.

Ändringsförslag

Avgifter för luftfartsskydd får endast användas för att täcka kostnader för luftfartsskydd **vid varje flygplats**. Kostnaderna fastställs i enlighet med de redovisnings- och värderingsregler som är allmänt vedertagna i varje medlemsstat.

Or. en

Ändringsförslag 73
Jeanine Hennis-Plasschaert

Förslag till direktiv
Artikel 7 – stycke 1

Kommissionens förslag

Avgifter för luftfartsskydd får endast användas för att täcka kostnader för luftfartsskydd. Kostnaderna fastställs i enlighet med de redovisnings- och värderingsregler som är allmänt vedertagna i varje medlemsstat.

Ändringsförslag

Avgifter för luftfartsskydd får endast användas för att täcka kostnader för luftfartsskydd. Kostnaderna fastställs i enlighet med de redovisnings- och värderingsregler som är allmänt vedertagna i varje medlemsstat. **Den sammanlagda inkomsten från avgifter för luftfartsskydd får inte överstiga de totala kostnaderna för luftfartsskydd för flygplatsen, flygplatsnätet eller flygplatsgruppen.**

Or. en

Ändringsförslag 74
Marian-Jean Marinescu

Förslag till direktiv
Artikel 7 – stycke 2 – strecksats 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*– den nationella och/eller internationella
nivån på ett hot mot säkerheten,*

Or. en

Ändringsförslag 75
Artur Zasada

Förslag till direktiv
Artikel 7 – stycke 2 – strecksats 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*– indirekta kostnader, inklusive
administrativa kostnader,*

Or. en

Motivering

Vid fastställandet av avgifterna för luftfartsskydd måste hänsyn även tas till indirekta kostnader (särskilt administrativa kostnader).

Ändringsförslag 76
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till direktiv
Artikel 7 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*När medlemsstaterna överlåter
genomförandet av säkerhetsåtgärderna
till tredje part får det inte uppstå
ytterligare kostnader i form av skatter
eller avgifter för flygplatsanvändarna.*

Motivering

På flygplatser i EU överlåter de myndigheter som ansvarar för luftfartssäkerheten regelbundet vissa uppgifter som avser kontroll av luftfartssäkerheten till privata tredje parter genom upphandling. Kostnaderna för de privata leverantörerna av säkerhetstjänster inom luftfarten adderas till de lokala skatter och avgifter som myndigheterna normalt tar ut. Dessa kostnader fördelas mellan flygbolagen som en del av säkerhetsavgifterna. På så sätt får staten ytterligare inkomster genom att utlokalisera offentliga tjänster.

Ändringsförslag 77
Artur Zasada

Förslag till direktiv
Artikel 7 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Kostnadsbasen för beräkningen av avgifter för luftfartsskydd ska inte omfatta kostnader för mer allmänna säkerhetsfunktioner som utförs av medlemsstaterna, t.ex. allmänt polisarbete, underrättelseverksamhet och nationell säkerhet.

Motivering

På samtliga flygplatser får säkerhetsavgifter tas ut uteslutande för att täcka säkerhetskostnader.

Ändringsförslag 78
Ramon Tremosa i Balcells

Förslag till direktiv
Artikel 8 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4a. När den oberoende tillsynsmyndigheten ska granska de skäl som anges för ändringen av systemet för

säkerhetsavgifter eller deras nivå enligt artikel [...], ska de berörda parterna ge den tillgång till all nödvändig information, och myndigheten ska vara skyldig att samråda med de berörda parterna för att nå sitt beslut. Utan att det påverkar artikel [...], ska den så snart som möjligt fatta ett slutgiltigt beslut och, under alla omständigheter, inom fyra månader efter det att den förelagts ärendet. Denna period kan i vederbörligen berättigade undantagsfall förlängas med två månader. Den oberoende tillsynsmyndighetens beslut ska ha bindande verkan, utan att detta påverkar en parlamentarisk eller rättslig översyn, alltefter vad som gäller i de olika medlemsstaterna.

Or. en

Motivering

Direktivet om avgifter för luftfartsskydd bör spegla direktivet om flygplatsavgifter, så att reglerna blir samstämmiga och lätta att tillämpa.

Ändringsförslag 79
Christine De Veyrac

Förslag till direktiv
Artikel 8 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5a. När en medlemsstat tillämnar ett reglerings- eller lagstiftningsförfarande i enlighet med sin nationella lagstiftning för att nationellt fastställa och godkänna strukturen eller nivån på avgifterna för luftfartsskydd ska de nationella myndigheter som är behöriga att undersöka dessa avgifters giltighet uppfylla sina uppgifter som oberoende tillsynsmyndighet enligt punkterna 1–5.

Or. fr

Motivering

I vissa medlemsstater fastställs avgifterna för luftfartsskydd i enlighet med ett reglerings- eller lagstiftningsförfarande (Spanien, Frankrike). I dessa fall ska de rättsliga myndigheter som är behöriga att behandla klagomål om reglerna eller lagarna agera som oberoende tillsynsmyndighet och fatta beslut om nivån eller strukturen på säkerhetsavgifterna.

Ändringsförslag 80 **Ramon Tremosa i Balcells**

Förslag till direktiv **Artikel 9 – punkt 2a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Senast två år efter detta direktivs ikraftträdande ska kommissionen lägga fram en rapport om finansieringen av luftfartsskyddet tillsammans med en bedömning av hur kostnaderna för luftfartsskydd och metoderna för att finansiera detta har utvecklats.

Or. en

Motivering

Kommissionen ska emellertid fortsätta att reflektera kring den allmänna finansieringen av luftfartsskyddet och ta fram ytterligare en rapport med flera förslag inom två år efter det att direktivet har antagits.