



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Transport- og Turismeudvalget*

---

**2009/0063(COD)**

6.1.2010

**\*\*\*I**

## **UDKAST TIL BETÆNKNING**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om  
luftfartssikkerhedsafgifter  
(KOM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Jörg Leichtfried

### **Tegnforklaring**

- \* Høringsprocedure  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\* Samstemmende udtalelse  
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der  
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-  
traktatens artikel 7*
- \*\*\*I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*\*II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\*III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast*

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede retsgrundlag)

### **Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst**

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med **fede typer og kursiv**. Når der er tale om en ændringsretsakt, markeres tekstdele, der er overtaget uændret fra en eksisterende bestemmelse, som Parlamentet ønsker at ændre, men som Kommissionen ikke har ændret, med **fede typer**. Hvis der udelades tekst i sådanne passager, indsættes [...]. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

## INDHOLD

### Side

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE .....	24



## FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om luftfartssikkerhedsafgifter  
(KOM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))**

**(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2009)0217),
  - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 80, stk. 2, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C7-0038/2009),
  - der henviser til Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet om følgerne af Lissabontraktatens ikrafttræden for de igangværende interinstitutionelle beslutningsprocedurer (KOM(2009)0665),
  - der henviser til artikel 294, stk. 3, og til artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
  - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,
  - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0000/2010),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandlingen;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet, Kommissionen og de nationale parlamenter.

### **Ændringsforslag 1**

#### **Forslag til direktiv Betragtning 1**

*Kommissionens forslag*

(1) Beskyttelsen af luftfartens sikkerhed i europæiske lufthavne er principielt en statsopgave. **Hver medlemsstat afgør, hvordan beskyttelsen af**

*Ændringsforslag*

(1) Beskyttelsen af luftfartens sikkerhed i europæiske lufthavne er principielt en statsopgave. **Det er nødvendigt at fastlægge en fælles ramme for regulering**

**luftfartssikkerheden skal finansieres. Dog er det** nødvendigt at fastlægge en fælles ramme, der regulerer hovedtrækkene i sikkerhedsafgifterne og den måde, de fastsættes på, da der i mangel af en sådan ramme er risiko for, at grundlæggende krav i forholdet mellem lufthavnsdriftsorganerne og lufthavnsbrugerne ikke opfyldes.

af de centrale aspekter af sikkerhedsafgifter og den måde, hvorpå afgifterne fastsættes, da der i mangel af en sådan ramme er risiko for, at grundlæggende krav i forholdet mellem de organer, der fastsætter sådanne afgifter, og lufthavnsbrugerne ikke opfyldes.

Or. en

### Begrundelse

*Nødvendig tilpasning til artikel 6.*

## Ændringsforslag 2

### Forslag til direktiv Betragtning 3

#### *Kommissionens forslag*

(3) Det har afgørende betydning for lufthavnsbrugerne, 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 **lufthavnsbrugerne** i god tid underretter **lufthavnsdriftsorganet** om alle deres driftsprognoser, udviklingsplaner samt særlige behov og ønsker.

#### *Ændringsforslag*

(3) Det har af afgørende betydning for lufthavnsbrugerne, at **det organ, der fastsætter eller anvender afgifterne**, jævnligt oplyser dem om, hvordan og på hvilket grundlag sikkerhedsafgifterne inden for civil luftfart beregnes. Disse oplysninger vil give **lufthavnsbrugerne** indsigt i, hvad det koster at beskytte sikkerheden, **således som det er anført i forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002<sup>1</sup> og dens gennemførelsesbestemmelser**, og hvor produktive investeringerne i denne beskyttelse er, **og hvilke former for tilskud og støtte der tildeles af myndighederne i sikkerhedsøjemed**. For at gøre det muligt for **det kompetente organ, der fastsætter eller anvender afgifterne**, at vurdere behovet for fremtidige investeringer korrekt bør der stilles krav om, at **lufthavnsbrugere** i god tid underretter **det**

**kompetente organ** om relevante driftsprognoser, udviklingsplaner samt særlige behov og ønsker.

---

<sup>1</sup> EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

Or. en

### Begrundelse

*Dette direktiv bør ikke kun fokusere på lufthavnsdriftsorganer, og derfor tages der med et mere neutralt udtryk som defineret senere i artikel 2 bedre højde for de forskellige situationer i medlemsstaterne.*

*Luftfartsselskaber bør erstattes af lufthavnsbrugere, eftersom dette er i overensstemmelse med definitionen i artikel 2.*

*Det er vigtigt at øge åbenheden om al støtte fra offentlige myndigheder.*

*Hænger sammen med ændringsforslag 23.*

### Ændringsforslag 3

#### Forslag til direktiv Betragtning 5

##### *Kommissionens forslag*

(5) Det er vigtigt at skabe åbenhed om **den økonomiske effekt** af nationale sikkerhedsforanstaltninger, der er strengere end de fælles grundlæggende normer, der er fastsat i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002.

##### *Ændringsforslag*

(5) Det er vigtigt at skabe åbenhed om **anvendelsen** af nationale sikkerhedsforanstaltninger, der er strengere end de fælles grundlæggende normer, der er fastsat i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002.

Or. en

### Begrundelse

*Hænger sammen med artikel 6.*

## Ændringsforslag 4

### Forslag til direktiv Betragtning 6

#### *Kommissionens forslag*

(6) I hver *medlemsstat* bør en uafhængig tilsynsmyndighed sikre, at dette direktiv anvendes korrekt og effektivt. Denne myndighed bør råde over de nødvendige personale- og ekspertressourcer samt økonomiske midler til at udføre sine opgaver.

#### *Ændringsforslag*

(6) *I hver af de medlemsstater, hvor der opkræves sikkerhedsafgifter i lufthavne,* bør en uafhængig tilsynsmyndighed sikre, at dette direktiv anvendes korrekt og effektivt. Denne myndighed bør råde over de nødvendige personale- og ekspertressourcer samt økonomiske midler til at udføre sine opgaver.

Or. en

#### *Begrundelse*

*Hænger sammen med ændringsforslag 35 om gennemførelse.*

## Ændringsforslag 5

### Forslag til direktiv Betragtning 6 a (ny)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

*(6a) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende et fælles afgiftssystem, der skal dække et lufthavnsnet eller andre grupper af lufthavne, herunder de lufthavne, som trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe.*

Or. en

#### *Begrundelse*

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



## Ændringsforslag 6

### Forslag til direktiv Betragtning 6 b (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(6b) Beregningen af omkostningsrelaterede sikkerhedsafgifter bør ske på grundlag af objektive kriterier, f.eks. de kriterier, der er fastsat i de relevante ICAO-dokumenter, der går ind for anvendelsen af antallet af passagerer, luftfartøjets maksimale vægt ved start eller en kombination af begge faktorer.***

Or. en

## Ændringsforslag 7

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

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. en

## Ændringsforslag 8

### Forslag til direktiv Artikel 2 – litra b a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(ba) "kompetent organ": et lufthavnsdriftsorgan eller et andet organ eller en anden myndighed, der er ansvarlig for anvendelse og/eller fastsættelse af luftfartssikkerhedsafgifternes niveau og***

*Begrundelse*

*Medlemsstaterne råder over forskellige systemer 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 9**

**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 **opkræves af en enhed, lufthavn eller lufthavnsbruger på forskellig vis, og der** specifikt har til formål at dække omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltninger, der skal beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger.

*Begrundelse*

*Medlemsstaterne råder over forskellige systemer 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. Følgelig henhører finansieringen af sikkerhedsforanstaltninger også under de forskellige aktører i de forskellige medlemsstater. Derfor skal definitionen på "sikkerhedsafgift" i artikel 2 afspejle de forskellige former for ansvar og typer af sikkerhedsafgifter, der opkræves af lufthavne, offentlige myndigheder og luftfartselskaber.*

**Ændringsforslag 10**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 – litra d a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(da) "luftfartssikkerhed": kombinationen**

**af foranstaltninger og menneskelige og materielle ressourcer, der har til formål at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare**

Or. en

*Begrundelse*

*Definitionen er taget fra forordning nr. 300/2008. Der er her tale om en nødvendig definition, således at opmærksomheden ikke kun er centreret om lufthavne. Hænger sammen med ændringsforslag 15 og 26.*

**Ændringsforslag 11**

**Forslag til direktiv  
Artikel 3 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**Artikel 3a**

**Lufthavnsnet**

**Medlemsstaterne kan tillade, at det kompetente organ i et lufthavnsnet indfører et fælles og gennemskueligt sikkerhedsafgiftssystem, der skal dække lufthavnsnettet.**

Or. en

*Begrundelse*

*Der er blevet etableret lufthavnsnet i adskillige medlemsstater (f.eks. Spanien, Portugal, Grækenland, Sverige, Finland og Norge) som et led i landenes internationale transportpolitik. Det er nødvendigt, at lufthavnsnettene har mulighed for at anvende et fælles afgiftssystem for sikkerhedsafgifter for at fremme territorial samhørighed og begrænse afsidesliggende regioners konkurrencemæssige ulemper. Derfor bør forslaget til et EU-direktiv om sikkerhedsafgifter tilpasses artikel 4 i EU's direktiv om lufthavnsafgifter, således at lufthavnsnettene anerkendes.*

## Ændringsforslag 12

### Forslag til direktiv Artikel 3 b (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

#### *Artikel 3b*

#### *Fælles afgiftssystemer*

*Efter at have informeret Kommissionen og under overholdelse af fællesskabsretten kan medlemsstaterne tillade, at det kompetente organ anvender et fælles og gennemskueligt afgiftssystem for lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, forudsat at hver enkelt lufthavn fuldt ud opfylder kravene om åbenhed i artikel 5.*

Or. en

#### *Begrundelse*

*Det er nødvendigt at sikre overensstemmelse med EU's direktiv om lufthavnsafgifter. Lufthavnsdriftsorganer, der trafikmæssigt dækker den samme by eller bygruppe, har ofte fastlagt et fælles afgiftssystem af hensyn til trafikfordelingen. Det er nødvendigt, at disse lufthavnssystemer får mulighed for at anvende et fælles afgiftssystem også for sikkerhedsafgifter. Derfor bør forslaget til et EU-direktiv om sikkerhedsafgifter tilpasses artikel 5 i EU's direktiv om lufthavnsafgifter, således at lufthavnssystemer, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, anerkendes.*

## Ændringsforslag 13

### Forslag til direktiv Artikel 4 – overskrift

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

Samråd

Samråd og klageadgang

Or. en

#### *Begrundelse*

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

## Ændringsforslag 14

### Forslag til direktiv Artikel 4 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

1. Medlemsstaterne sikrer, at **lufthavnsdriftsorganet** har adgang til alle nødvendige oplysninger om omkostningerne ved at beskytte luftfartssikkerheden i lufthavnen.

#### *Ændringsforslag*

1. Medlemsstaterne sikrer, at **det kompetente organ** har adgang til alle nødvendige oplysninger om omkostningerne ved at beskytte luftfartssikkerheden i lufthavnen.

Or. en

## Ændringsforslag 15

### 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 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 lufthavnsbrugerne, skal samrådene finde sted i henhold til denne aftale. Medlemsstaterne bevarer retten til at anmode om hyppigere samråd.**

Or. en

#### *Begrundelse*

*Det er vigtigt også at inddrage passagerorganisationer i denne informationsudveksling, eftersom passagerer og ikke lufthavnsbrugerne i sidste instans betaler for de fleste af disse*

sikkerhedsforanstaltninger. Især vil førstehåndsoplysninger om omkostningerne ved de sikkerhedsafgifter, som opstår for det kompetente organ eller luftfartselskabet, gøre det muligt for passagerorganisationerne at føre bedre kontrol med den endelige pris, som pålægges passagererne. Dette ændringsforslag hænger sammen med ændringsforslag 25.

Anden del af dette ændringsforslag er en tilpasning til EU's direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter.

## Ændringsforslag 16

### Forslag til direktiv Artikel 4 – stk. 3

#### *Kommissionens forslag*

3. **Lufthavnsdriftsorganet** forelægger lufthavnsbrugerne eventuelle forslag om at ændre sikkerhedsafgiftssystemet eller sikkerhedsafgifternes niveau, senest seks måneder før ændringen skal træde i kraft, sammen med en begrundelse for de påtænkte ændringer.

**Lufthavnsdriftsorganet** holder samråd om de påtænkte ændringer med lufthavnsbrugerne og tager hensyn til disses synspunkter, før der træffes afgørelse om ændringerne.

#### *Ændringsforslag*

3. **Det kompetente organ** forelægger lufthavnsbrugerne **eller lufthavnsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger** eventuelle forslag om at ændre sikkerhedsafgiftssystemet eller sikkerhedsafgifternes niveau, senest seks måneder før ændringen skal træde i kraft, sammen med en begrundelse for de påtænkte ændringer. **Det kompetente organ** holder samråd om de foreslåede ændringer med lufthavnsbrugerne og tager hensyn til disses synspunkter, før der træffes afgørelse om ændringerne.

Or. en

#### *Begrundelse*

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

## Ændringsforslag 17

### Forslag til direktiv Artikel 4 – stk. 4

#### *Kommissionens forslag*

4. **Lufthavnsdriftsorganet** skal offentliggøre sin afgørelse, senest to måneder før den træder i kraft. Opnås der ikke enighed om de foreslåede ændringer mellem **lufthavnsdriftsorganet** og

#### *Ændringsforslag*

4. **Det kompetente organ** skal offentliggøre sin afgørelse, senest to måneder før den træder i kraft. Opnås der ikke enighed om de foreslåede ændringer mellem **det kompetente organ** og lufthavnsbrugerne,

lufthavnsbrugerne, skal *driftsorganet* begrunde sin afgørelse over for brugerne.

skal *det kompetente organ* begrunde sin afgørelse over for brugerne.

Or. en

## Ændringsforslag 18

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***4a. Medlemsstaterne sikrer, at begge parter i tilfælde af uenighed om en afgørelse om sikkerhedsafgifter, der er truffet af det kompetente organ, kan klage til den uafhængige tilsynsmyndighed, jf. artikel 8, som derpå undersøger begrundelserne for ændringen af systemet med sikkerhedsafgifter eller disses niveau.***

Or. en

*Begrundelse*

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

## Ændringsforslag 19

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***4b. En medlemsstat kan beslutte ikke at anvende stk. 4a i forbindelse med ændringer af luftfartssikkerhedsafgifternes niveau eller struktur i de lufthavne, for hvilke:***

***(a) national lovgivning foreskriver en obligatorisk procedure, ifølge hvilken lufthavnssikkerhedsafgifter eller det maksimale niveau for lufthavnssikkerhedsafgifter skal fastsættes eller godkendes af den***

*uafhængige tilsynsmyndighed, eller*  
*(b) national lovgivning foreskriver en obligatorisk procedure, ifølge hvilken den uafhængige tilsynsmyndighed regelmæssigt eller efter anmodning fra interesserede parter undersøger spørgsmålet om, hvorvidt sådanne lufthavne er underlagt effektiv konkurrence. Hvis situationen på grundlag af en sådan undersøgelse berettiger hertil, bestemmer medlemsstaten, at luftfartssikkerhedsafgifterne eller det maksimale niveau for luftfartssikkerhedsafgifter skal fastlægges eller godkendes af den uafhængige tilsynsmyndighed. En sådan bestemmelse gælder på grundlag af den uafhængige tilsynsmyndigheds undersøgelse, så længe det er nødvendigt.*

*De procedurer, betingelser og kriterier, som medlemsstaten anvender med henblik på at gennemføre dette stykke, skal være relevante, objektive, ikke-diskriminerende og gennemskuelige.*

Or. en

### *Begrundelse*

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

## **Ændringsforslag 20**

### **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

#### *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 *i lufthavnen*. Disse oplysninger skal som et minimum omfatte følgende:

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*

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

**Ændringsforslag 21**

**Forslag til direktiv  
Artikel 5 – stk. 1 – litra b a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(ba) den overordnede omkostningsstruktur med hensyn til de faciliteter og ydelser, som sikkerhedsafgifterne vedrører*

Or. en

*Begrundelse*

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

**Ændringsforslag 22**

**Forslag til direktiv  
Artikel 5 – stk. 1 – litra c**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(c) indtægter og omkostninger for hver kategori af sikkerhedsafgifter, der opkræves i lufthavnen*

*(c) indtægter fra sikkerhedsafgifter og den samlede udgift til de tjenesteydelser, der finansieres hermed*

Or. en

*Begrundelse*

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

## Ændringsforslag 23

### Forslag til direktiv Artikel 5 – stk. 1 – litra d a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(da) enhver finansiering fra offentlige myndigheder af faciliteter og tjenesteydelser, som sikkerhedsafgifterne vedrører**

Or. en

*Begrundelse*

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

## Ændringsforslag 24

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(e) prognoser om **størrelsen af** sikkerhedsafgifterne

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

Or. en

*Begrundelse*

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

## Ændringsforslag 25

### Forslag til direktiv Artikel 5 – stk. 2 – indledning

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

2. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsbrugerne forud for hvert samråd,

2. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsbrugerne forud for hvert samråd,

jf. artikel 4, forelægger *driftsorganet* oplysninger om navnlig følgende forhold:

jf. artikel 4, forelægger *det kompetente organ* oplysninger om navnlig følgende forhold:

Or. en

## Ændringsforslag 26

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(da) størrelsen af sikkerhedsafgiften, der af lufthavnsbrugerne pålægges de passagerer, der rejser fra lufthavnen, og oplysninger om de elementer, der tjener som grundlag for fastsættelsen af disse afgifter i henhold til stk. 1, litra a-f,*

Or. en

### *Begrundelse*

*Der træffes visse sikkerhedsforanstaltninger som fastlagt i forordning nr. 2008/300 af luftfartselskaberne. For at øge gennemsækeligheden af omkostningerne ved disse foranstaltninger er det i den endelige forbrugers interesse, dvs. passagerens interesse, at der er garanti for disse ekstraafgifters omkostningsægthed.*

## Ændringsforslag 27

### Forslag til direktiv Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(2a) Med forbehold af national lovgivning anses de oplysninger, der forelægges i henhold til denne artikel, som fortrolige eller økonomisk følsomme og behandles i overensstemmelse hermed. I forbindelse med børsnoterede lufthavnsdriftsorganer overholdes navnlig de børsretlige bestemmelser.*

*Begrundelse*

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

**Ændringsforslag 28**

**Forslag til direktiv  
Artikel 6 – overskrift**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***Konsekvensanalyser***

***Strengere foranstaltninger***

*Begrundelse*

*Ændringsforslaget hænger sammen med det følgende ændringsforslag. Der er ikke behov for en konsekvensanalyse, hvis medlemsstaterne betaler for strengere og dyrere foranstaltninger.*

**Ændringsforslag 29**

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

*Kommissionens forslag*

*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.***

***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.***

***1. De yderligere udgifter til gennemførelse af strengere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 300/2008, artikel 6, afholdes af medlemsstaterne.***

## Ændringsforslag 30

### Forslag til direktiv Artikel 6 – stk. 2

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**2. Medlemsstaterne underretter  
Kommissionen og rådfører sig med  
lufthavnsbrugerne i overensstemmelse  
med artikel 4 om de i stk. 1 omhandlede  
konsekvensanalyser.**

**udgår**

Or. en

*Begrundelse*

*Hænger sammen med ændringsforslag 29.*

## Ændringsforslag 31

### Forslag til direktiv Artikel 8 – stk. 1 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(1a) Dette direktiv må ikke være til hinder  
for, at den uafhængige nationale  
tilsynsmyndighed under eget tilsyn og  
fulde ansvar og under overholdelse af  
national lovgivning uddelegerer  
gennemførelsen af dette direktiv til andre  
uafhængige tilsynsmyndigheder, forudsat  
at gennemførelsen finder sted efter de  
samme normer.**

Or. en

*Begrundelse*

*Det er i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet væsentligt, at der gives mulighed for at uddelegere den nationale tilsynsmyndigheds beføjelser til de regionale myndigheder, der står for den økonomiske regulering af lufthavne inden for føderale systemer. Tilpasning til EU's direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter.*

## Ændringsforslag 32

### Forslag til direktiv Artikel 8 – stk. 2

#### *Kommissionens forslag*

2. Medlemsstaterne garanterer, at den uafhængige tilsynsmyndighed er uafhængig, ved at sørge for, at den er retligt adskilt fra og funktionelt uafhængig af **lufthavnsdriftsorganerne og** luftfartselskaberne. Medlemsstater, som bevarer ejerskab til eller kontrol over lufthavne, lufthavnsdriftsorganer eller luftfartsselskaber, sikrer også, at der er en fuldstændig og effektiv strukturel adskillelse mellem myndighedsopgaverne og de aktiviteter, der er knyttet til ejerskabet eller kontrollen. Medlemsstaterne sikrer, at de uafhængige tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en upartisk og gennemskuelig måde.

#### *Ændringsforslag*

2. Medlemsstaterne garanterer, at den uafhængige tilsynsmyndighed er uafhængig, ved at sikre, at den er retligt adskilt fra og funktionelt uafhængig af **de kompetente organer** eller luftfartselskaberne. Medlemsstater, som bevarer ejerskab til eller kontrol over lufthavne, lufthavnsdriftsorganer eller luftfartsselskaber, sikrer også, at der er en fuldstændig og effektiv strukturel adskillelse mellem myndighedsopgaverne og de aktiviteter, der er knyttet til ejerskabet eller kontrollen. Medlemsstaterne sikrer, at de uafhængige tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en upartisk og gennemskuelig måde.

Or. en

## Ændringsforslag 33

### Forslag til direktiv Artikel 8 – stk. 4 – litra a

#### *Kommissionens forslag*

(a) indføre en procedure for afgørelse af uenigheder mellem **lufthavnsdriftsorganet** og lufthavnsbrugerne

#### *Ændringsforslag*

(a) indføre en procedure for løsning af uenigheder mellem **det kompetente organ** og lufthavnsbrugerne

Or. en

## Ændringsforslag 34

### Forslag til direktiv Artikel 10 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv **senest den** [...]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

#### *Ændringsforslag*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv **inden den\*** .... De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

---

*\* EUT: Indsæt venligst datoen 2 år efter dette direktivs ikrafttræden.*

Or. en

## Ændringsforslag 35

### Forslag til direktiv Artikel 10 – stk. 2 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

**(2a) For så vidt som der ikke opkræves sikkerhedsafgifter i en lufthavn i en medlemsstat, er denne medlemsstat og uden, at det indvirker på anvendelsen af artikel 9, stk. 2, ikke forpligtet til at opfylde stk. 1 og 2.**

Or. en

## BEGRUNDELSE

Ordføreren går i vid udstrækning ind for Kommissionens forslag, hvis formål er at fastlægge en række principper, som skal overholdes ved fastsættelsen af sikkerhedsafgifter. Der er tale om: ikke-forskelsbehandling, samråd og klageadgang, åbenhed om omkostninger og sikkerhedsafgifternes omkostningsægthed og oprettelse af en tilsynsmyndighed.

De foreslåede ændringsforslag lader sig sammenfatte således:

### **1) Finansiering (ændringsforslag 1, 3, 28, 29, 30)**

Europa-Parlamentet havde adskillige gange forgæves krævet, at der blev fastlagt bestemmelser for finansieringen af sikkerhedsafgifter, især under forhandlingerne om forordning (EF) nr. 300/2008 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (Costa-betænkningen) og i direktiv 2009/12 om lufthavnsafgifter (Stockmann-betænkningen).

Europa-Parlamentet krævede åbenhed, og at sikkerhedsskatter og -afgifter blev kædet sammen med deres formål, og mente, at medlemsstaterne burde påtage sig udgifterne til gennemførelsen af strengere foranstaltninger i henhold til artikel 8 i forordning (EF) nr. 300/2008.

Kommissionen ville eller kunne, hvilket der allerede blev redegjort for i arbejdsdokumentet, ikke tage dette emne op til behandling. Den forsøger nu gennem en ny obligatorisk konsekvensanalyse af de økonomiske følger af indførelsen på nationalt plan af strengere foranstaltninger at begrænse omkostningerne eller i det mindste gøre dem mere gennemskuelige (jf. artikel 6 i forslaget). Ordføreren foreslår i mellemtiden, at disse strengere foranstaltninger, for så vidt som de giver anledning til yderligere omkostninger, betales af staten. I dette tilfælde er det unødvendigt med en obligatorisk konsekvensanalyse, for medlemsstaten vil selv intensivt overveje, om disse foranstaltninger er hensigtsmæssige, når omkostningerne ikke kan lægges over på passagererne.

Terrorhændelsen for nogle uger siden har igen vist, at lufthavnssikkerheden er staternes ansvar, og at formålet med de eksisterende og nyligt påtænkte sikkerhedsforanstaltninger er at forebygge terrorhandlinger. Et af de punkter, der dog hidtil ikke er blevet inddraget i debatten, er den kendsgerning, at foranstaltningerne i sidste instans betales af passagererne.

### **2) Forbrugerbeskyttelse (ændringsforslag 9, 10, 15, 26)**

Kommissionens forslag fastlægger de grundlæggende principper og procedurer mellem de organer, der er ansvarlige for sikkerheden, og luftfartselskaberne. Forbindelserne mellem luftfartselskaberne og passagererne fastlægges i forordning (EF) nr. 1008/2008. Artikel 23 om passagerernes ret til information og ikke-diskrimination indeholder bestemmelser, ifølge hvilke passagererne har ret til, at den rent faktiske pris for luftsikkerheden angives særskilt i den endelige pris. Men hvordan kan passagererne være sikre på, at de betaler den faktiske pris, som det kompetente organ har aftalt med luftfartselskaberne i henhold til artikel 4 i dette



forslag til direktiv? Og hvorledes kan der gives garanti for, at de sikkerhedsafgifter, som opkræves yderligere af luftfartselskaberne, er gennemskuelige?

Ordføreren går du fra, at artikel 23 i forordning (EF) nr. 1008/2008 lettere kan gennemføres med de foreslåede ændringsforslag. På den ene side bør passager-/forbrugerbeskyttelsesorganisationer deltage i samrådene og således opnå indblik i prisfastsættelsen for sikkerhedsforanstaltningerne, som de så kan tilpasse flyprisen. På den anden side skal det præciseres med de hhv. ændrede og nye definitioner på sikkerhedsafgifter og luftsikkerhed, at flyselskaberne også træffer sikkerhedsforanstaltninger. For så vidt som luftfartselskaberne pålægger passagerne disse sikkerhedsforanstaltninger som yderligere omkostninger, bør disse informationer stilles til rådighed i henhold til artikel 5 i forslaget til direktiv.

### **3) Direktivets anvendelsesområde (ændringsforslag 4, 7, 35)**

Kommissionen foreslår, at direktivet anvendes på praktisk talt alle lufthavne i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008. Forhandlingerne i Rådets arbejdsgruppe viser dog, at dette emne er genstand for meget kontroversielle drøftelser. Mange medlemsstater foretrækker, at direktivet kun finder anvendelse for lufthavne med flere end 2 eller 5 mio. passagerer (i henhold til direktivet om ground handling-markedet i lufthavne eller om lufthavnsafgifter). Ordføreren ønsker for det første at præcisere, at direktivet kun skal gennemføres i de medlemsstater, som opkræver sikkerhedsafgifter. Endvidere skal direktivet kun finde anvendelse i lufthavne, som har opnået licens til udøvelse af lufttransport (ikke klub- og sportsflyvepladser).

### **4) Tilpasning af Kommissionens forslag til direktiv 2009/12/EF om lufthavnsgebyrer (ændringsforslag 2, 5, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 27, 31)**

Kommissionens forslag tager i vid udstrækning udgangspunkt i direktivet om lufthavnsgebyrer. Formålet med ændringsforslagene er i videst muligt omfang og på hensigtsmæssig vis at skabe overensstemmelse mellem begge juridiske tekster. Ordføreren går ud fra, at gennemførelsen i national lovgivning ikke kun vil blive gjort lettere men også, at der kan undgås unødvendige parallelprocedurer og forvaltningsomkostninger på gennemførelsesstadiet.