



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

2009/0063(COD)

6.1.2010

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Jörg Leichtfried

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **I Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **II Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης
- *** Σύμφωνη γνώμη
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός
από τις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161
και 300 της Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ
- ***I Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- ***II Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης
- ***III Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση του κοινού σχεδίου

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότεινε η Επιτροπή)

Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται με **έντονους πλάγιους** χαρακτήρες. Για τις τροποποιητικές πράξεις, τα παραμένοντα αμετάβλητα τμήματα ήδη υπάρχουσας διάταξης την οποία το Κοινοβούλιο επιθυμεί να τροποποιήσει ενώ η Επιτροπή δεν έχει τροποποιήσει, σημαίνονται με **έντονους** χαρακτήρες. Ενδεχόμενες διαγραφές που αφορούν τα τμήματα αυτά σημαίνονται ως εξής : [...]. Η σήμανση με *απλά πλάγια* απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	25

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τα τέλη για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

(Διαδικασία συναπόφασης: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2009)0217),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2, και το άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C7-0038/2009),
 - έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τίτλο "Συνέπειες της έναρξης ισχύος της Συνθήκης της Λισαβόνας στις τρέχουσες διοργανικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων" (COM(2009)0665),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294, παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 55 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A7-0000/2010),
1. εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών από έκνομες ενέργειες στους

Τροπολογία

(1) Η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών από έκνομες ενέργειες στους

ευρωπαϊκούς αερολιμένες εμπίπτει ουσιαστικά στην κρατική αρμοδιότητα. **Κάθε κράτος μέλος αποφασίζει σχετικά με τις μεθόδους χρηματοδότησης της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.** Είναι *ωστόσο* αναγκαίο να διαμορφωθεί ένα κοινό πλαίσιο το οποίο να διέπει τα βασικά χαρακτηριστικά των τελών ασφάλειας και τον τρόπο καθορισμού τους, διότι, χωρίς ένα τέτοιο πλαίσιο, ενδέχεται να μην τηρούνται βασικές απαιτήσεις στις σχέσεις μεταξύ φορέων διαχείρισης και χρηστών των αερολιμένων.

ευρωπαϊκούς αερολιμένες εμπίπτει ουσιαστικά στην κρατική αρμοδιότητα. Είναι αναγκαίο να διαμορφωθεί ένα κοινό πλαίσιο το οποίο να διέπει τα βασικά χαρακτηριστικά των τελών ασφάλειας και τον τρόπο καθορισμού τους, διότι, χωρίς ένα τέτοιο πλαίσιο, ενδέχεται να μην τηρούνται βασικές απαιτήσεις στις σχέσεις μεταξύ φορέων διαχείρισης και χρηστών των αερολιμένων.

Or. en

Αιτιολόγηση

Αναγκαία προσαρμογή στο άρθρο 6.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Είναι ζωτικής σημασίας για τους χρήστες των αερολιμένων να ενημερώνονται από τον φορέα **διαχείρισης των αερολιμένων**, σε τακτική βάση, για τον τρόπο και τη βάση υπολογισμού των τελών ασφάλειας. Αυτές οι πληροφορίες θα παράσχουν στους **αερομεταφορείς** καλύτερη εικόνα του κόστους που αντιπροσωπεύει η παροχή υπηρεσιών ασφάλειας **και** της παραγωγικότητας των σχετικών επενδύσεων. Για να μπορεί ο **φορέας διαχείρισης ενός αερολιμένα** να εκτιμά ορθά το ύψος των μελλοντικών του επενδύσεων, οι χρήστες των αερολιμένων πρέπει να διαβιβάζουν έγκαιρα στον φορέα **διαχείρισης** όλες τις επιχειρησιακές τους προβλέψεις, τα αναπτυξιακά τους έργα και τα ιδιαίτερα αιτήματα και επιθυμίες τους.

Τροπολογία

(3) Είναι ζωτικής σημασίας για τους χρήστες των αερολιμένων να ενημερώνονται από τον φορέα **που καθορίζει ή εφαρμόζει τα τέλη**, σε τακτική βάση, για τον τρόπο και τη βάση υπολογισμού των τελών ασφάλειας. Αυτές οι πληροφορίες θα παράσχουν στους **χρήστες των αερολιμένων** καλύτερη εικόνα του κόστους που αντιπροσωπεύει η παροχή υπηρεσιών ασφάλειας, **όπως αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 της 11ης Μαρτίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002¹ και τους κανόνες εφαρμογής του**, της παραγωγικότητας των σχετικών επενδύσεων, **και κάθε είδους επιχορηγήσεις και επιδοτήσεις που χορηγούνται από τις αρχές για λόγους**

ασφαλείας. Για να μπορεί ο **αρμόδιος φορέας που καθορίζει ή εφαρμόζει τα τέλη** να εκτιμά ορθά το ύψος των μελλοντικών του επενδύσεων, οι χρήστες των αερολιμένων πρέπει να διαβιβάζουν έγκαιρα στον **αρμόδιο** φορέα όλες τις επιχειρησιακές τους προβλέψεις, τα αναπτυξιακά τους έργα και τα ιδιαίτερα αιτήματα και επιθυμίες τους.

¹ **EE L 97 της 9.4.2008, σελ. 72.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Η οδηγία δεν πρέπει να στοχεύει μόνο στους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων και, συνεπώς, πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα πιο ουδέτερος όρος, όπως ορίζεται κατωτέρω στο άρθρο 2, που θα λαμβάνει καλύτερα υπόψη τις διάφορες καταστάσεις που επικρατούν στα κράτη μέλη.

Οι αερομεταφορείς πρέπει να αντικατασταθούν από τους χρήστες των αερολιμένων, σύμφωνα και με τον ορισμό που περιλαμβάνεται στο άρθρο 2.

Είναι σημαντικό να αυξηθεί η διαφάνεια για κάθε είδους χρηματοδότηση από πλευράς δημόσιων αρχών. Συνδέεται με την τροπολογία αριθ. 23.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Είναι σημαντικό να εδραιωθεί η διαφάνεια **ως προς τον οικονομικό αντίκτυπο** των εθνικών μέτρων ασφάλειας αυστηρότερων σε σχέση με τις κοινές βασικές απαιτήσεις που θεσπίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002.

Τροπολογία

(5) Είναι σημαντικό να εδραιωθεί η διαφάνεια **όσον αφορά τη χρήση** των εθνικών μέτρων ασφάλειας αυστηρότερων σε σχέση με τις κοινές βασικές απαιτήσεις που θεσπίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002.

Αιτιολόγηση

Συνδέεται με το άρθρο 6.

Τροπολογία 4

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 6**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) **Μια** ανεξάρτητη εποπτική αρχή **σε κάθε κράτος μέλος** θα διασφαλίζει τη δέουσα και αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η εν λόγω αρχή πρέπει να διαθέτει όλους τους απαραίτητους πόρους όσον αφορά το προσωπικό, την εμπειρία και τα οικονομικά μέσα, για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της.

Τροπολογία

(6) **Σε κάθε κράτος μέλος στο οποίο επιβάλλονται τέλη για την ασφάλεια στους αερολιμένες, μια** ανεξάρτητη εποπτική αρχή θα διασφαλίζει τη δέουσα και αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η εν λόγω αρχή πρέπει να διαθέτει όλους τους απαραίτητους πόρους όσον αφορά το προσωπικό, την εμπειρία και τα οικονομικά μέσα, για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της.

Or. en

Αιτιολόγηση

Συνδέεται με την τροπολογία 35 σχετικά με τη μεταφορά της οδηγίας.

Τροπολογία 5

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα εφαρμογής ενιαίου συστήματος επιβολής τελών για την κάλυψη δικτύου αερολιμένων ή άλλων ομάδων αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή αστικό κέντρο.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών της ΕΕ.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6β) κατά τον υπολογισμό των τελών ασφάλειας σε σχέση με το κόστος, πρέπει να χρησιμοποιούνται ως βάση αντικειμενικά κριτήρια, όπως αυτά που καθορίζονται στα αντίστοιχα έγγραφα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, που υποστηρίζει τη χρήση του αριθμού των επιβατών ή του μέγιστου βάρους απογείωσης του αεροσκάφους ή συνδυασμό των δύο αυτών παραγόντων.

Or. en

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε κάθε αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται σε έδαφος υποκειμένο στις διατάξεις της Συνθήκης.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε κάθε αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται σε έδαφος υποκειμένο στις διατάξεις της Συνθήκης **και είναι ανοικτός στην εμπορευματική κίνηση.**

Or. en

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(βα) "αρμόδιος φορέας", όργανο διαχείρισης αερολιμένα ή κάθε είδους άλλο όργανο ή αρχή που είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή και/ή καθορισμό του επιπέδου και της δομής των τελών για την ασφάλεια της αεροπορίας στους κοινοτικούς αερολιμένες·

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διαφορετικά συστήματα για την παροχή μέτρων ασφάλειας της αεροπορίας. Αναλόγως του εθνικού πλαισίου, αρμόδιες για την ασφάλεια της αεροπορίας μπορεί να είναι οι δημόσιες αρχές, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα καθώς και οι αεροπορικές εταιρείες.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δ) ως "τέλη για την ασφάλεια" νοείται η εισφορά που έχει υπολογιστεί ειδικά για την ανάκτηση **όλου ή μέρους** του κόστους των μέτρων ασφαλείας που αποβλέπουν στην προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

(δ) ως "τέλη για την ασφάλεια" νοείται η εισφορά **που εισπράττεται από ένα νομικό πρόσωπο, αερολιμένα ή χρήστη αερολιμένα σε διάφορες μορφές**, που έχει υπολογιστεί ειδικά για την ανάκτηση του κόστους των μέτρων ασφαλείας που αποβλέπουν στην προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διαφορετικά συστήματα για την παροχή μέτρων για την ασφάλεια της αεροπορίας. Αναλόγως του εθνικού πλαισίου, αρμόδιες για την ασφάλεια της αεροπορίας μπορεί να είναι οι δημόσιες αρχές, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα καθώς και οι αεροπορικές εταιρείες. Κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση των μέτρων ασφαλείας εμπίπτει

επίσης σε διαφορετικούς φορείς στα διάφορα κράτη μέλη. Κατά συνέπεια, ο ορισμός του "τέλους για την ασφάλεια" στο άρθρο 2 πρέπει να αντικατοπτρίζει τις διάφορες αρμοδιότητες και μορφές τελών για την ασφάλεια που επιβάλλονται από αερολιμένες, δημόσιες αρχές και αεροπορικές εταιρείες.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δα) "αεροπορική ασφάλεια", ο συνδυασμός μέτρων καθώς και ανθρώπινων και υλικών πόρων με σκοπό τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας·

Or. en

Αιτιολόγηση

Ορισμός που ελήφθη από κανονισμό 300/2008. Απαραίτητος ορισμός προκειμένου να μην εστιαστεί αποκλειστικά στους αερολιμένες. Συνδέεται με τις τροπολογίες 15 και 26.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 31

Δίκτυο αερολιμένων

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στον αρμόδιο φορέα δικτύου αερολιμένων να εισάγει κοινό και διαφανές σύστημα επιβολής τελών για να καλυφθεί το κόστος ασφαλείας του δικτύου αερολιμένων.

Or. en

Αιτιολόγηση

Σε διάφορα κράτη μέλη (π.χ., Ισπανία, Πορτογαλία, Ελλάδα, Σουηδία, Φινλανδία και Νορβηγία) έχουν δημιουργηθεί δίκτυα αερολιμένων στο πλαίσιο των εθνικών πολιτικών στο τομέα των μεταφορών. Τα δίκτυα αερολιμένων πρέπει να είναι σε θέση να εφαρμόσουν κοινό σύστημα επιβολής τελών για το κόστος της ασφάλειας, προκειμένου να προωθείται η εδαφική συνοχή και να περιορίζονται τα ανταγωνιστικά μειονεκτήματα των απόμακρων περιοχών. Κατά συνέπεια, το σχέδιο οδηγίας της ΕΕ για τα τέλη για την ασφάλεια πρέπει να ευθυγραμμιστεί με το άρθρο 4 της οδηγίας της ΕΕ για τα αερολιμενικά τέλη ώστε να αναγνωριστούν και τα δίκτυα αερολιμένων.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 3 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 3β

Κοινά συστήματα επιβολής τελών

Αφού ενημερώσουν την Επιτροπή και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, τα κράτη μέλη μπορεί να επιτρέπουν σε φορέα διαχείρισης αερολιμένος να εφαρμόζει κοινό και διαφανές σύστημα επιβολής τελών σε αερολιμένες που εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή αστικό κέντρο, υπό τον όρο ότι έκαστος αερολιμένας συμμορφώνεται πλήρως προς τις απαιτήσεις περί διαφάνειας που ορίζονται στο άρθρο 5.

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η συνοχή με την οδηγία περί αερολιμενικών τελών της ΕΕ. Οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων που διαχειρίζονται αερολιμένες που εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή αστικό κέντρο συχνά θεσπίζουν ενιαίο σύστημα επιβολής τελών για λόγους κατανομής της κυκλοφορίας. Τα εν λόγω αερολιμενικά συστημάτων πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν ενιαίο σύστημα επιβολής τελών και για τα τέλη για την ασφάλεια. Κατά συνέπεια, το σχέδιο οδηγίας της ΕΕ για τα τέλη για την ασφάλεια πρέπει να ευθυγραμμιστεί με το άρθρο 5 της οδηγίας περί αερολιμενικών τελών της ΕΕ, προκειμένου να αναγνωριστούν τα συστήματα αερολιμένων που εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή αστικό κέντρο.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Διαβουλεύσεις

Τροπολογία

Διαβουλεύσεις *και επανόρθωση*

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών της ΕΕ.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο φορέας **διαχείρισης του αερολιμένα** διαθέτει πρόσβαση σε όλες τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με το κόστος της παροχής υπηρεσιών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στον αερολιμένα.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο **αρμόδιος** φορέας διαθέτει πρόσβαση σε όλες τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με το κόστος της παροχής υπηρεσιών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στον αερολιμένα.

Or. en

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι **σε κάθε αερολιμένα** καθιερώνεται υποχρεωτική τακτική **διαδικασία** διαβούλευσης μεταξύ του **φορέα διαχείρισης του αερολιμένα** και των χρηστών του αερολιμένα για τη λειτουργία του συστήματος τελών ασφάλειας και το ύψος τους. Η εν λόγω διαβούλευση

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι καθιερώνεται υποχρεωτική διαδικασία για τακτική διαβούλευσης μεταξύ του **αρμοδίου φορέα** και των χρηστών του αερολιμένα **ή των εκπροσώπων ή οργανώσεων των χρηστών αερολιμένων και οργανώσεων επιβατών αεροσκαφών** για τη λειτουργία του συστήματος τελών

πραγματοποιείται τουλάχιστον μία φορά ανά έτος.

ασφάλειας και το ύψος τους. Η εν λόγω διαβούλευση πραγματοποιείται τουλάχιστον μία φορά ανά έτος, *εκτός αν αποφασιστεί διαφορετικά κατά την τελευταία διαβούλευση. Σε περίπτωση που υπάρχει πολυετής συμφωνία μεταξύ του αρμόδιου οργάνου και των χρηστών αερολιμένων, οι διαβουλεύσεις πραγματοποιούνται όπως προβλέπει η εν λόγω συμφωνία. Τα κράτη μέλη διατηρούν το δικαίωμα να ζητούν συχνότερες διαβουλεύσεις.*

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό στη διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών να συμμετέχουν επίσης και οι οργανώσεις των επιβατών, καθόσον οι επιβάτες είναι αυτοί που καταβάλλουν το αντίτιμο των εν λόγω μέτρων ασφαλείας και όχι οι χρήστες αερολιμένων. Ειδικότερα, η εκ των προτέρων ενημέρωση σχετικά με το κόστος των τελών για την ασφάλεια που επιβάλλει το αρμόδιο όργανο ή ο αερομεταφορέας θα παρέχει τη δυνατότητα στις οργανώσεις των επιβατών να ελέγχουν καλύτερα την τελική τιμή που επιβάλλεται στους επιβάτες. Η τροπολογία συνδέεται με την τροπολογία 25.

Το δεύτερο μέρος της τροπολογίας ευθυγραμμίζεται με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Προς το σκοπό αυτό, ο φορέας **διαχείρισης του αερολιμένα** υποβάλλει τυχόν πρόταση τροποποίησης του συστήματος τελών ασφαλείας ή του ύψους τους στους χρήστες του αερολιμένα τουλάχιστον 4 μήνες προτού τεθεί σε ισχύ, συνοδευόμενη από αιτιολόγηση των προτεινόμενων αλλαγών. Ο φορέας **διαχείρισης του αερολιμένα** διεξάγει διαβουλεύσεις σχετικά με τις προτεινόμενες αλλαγές με τους χρήστες του αερολιμένα και λαμβάνει υπόψη τις

Τροπολογία

3. Προς το σκοπό αυτό, ο **αρμόδιος** φορέας υποβάλλει τυχόν πρόταση τροποποίησης του συστήματος τελών ασφαλείας ή του ύψους τους στους χρήστες του αερολιμένα **ή σε εκπροσώπους ή οργανώσεις των χρηστών αερολιμένων**, τουλάχιστον 4 μήνες προτού τεθεί σε ισχύ, συνοδευόμενη από αιτιολόγηση των προτεινόμενων αλλαγών. Ο **αρμόδιος** φορέας διεξάγει διαβουλεύσεις σχετικά με τις προτεινόμενες αλλαγές με τους χρήστες

απόψεις τους πριν λάβει απόφαση.

του αερολιμένα και λαμβάνει υπόψη τις απόψεις τους πριν λάβει απόφαση.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ο φορέας **διαχείρισης του αερολιμένα** δημοσιεύει την απόφασή του το αργότερο 2 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία για τις προτεινόμενες αλλαγές μεταξύ του φορέα **διαχείρισης του αερολιμένα** και των χρηστών του αερολιμένα, ο φορέας **διαχείρισης του αερολιμένα** αιτιολογεί την απόφασή του έναντι των χρηστών του αερολιμένα.

Τροπολογία

4. Ο **αρμόδιος** φορέας δημοσιεύει την απόφασή του το αργότερο 2 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία για τις προτεινόμενες αλλαγές μεταξύ του **αρμόδιου** φορέα και των χρηστών του αερολιμένα, ο **αρμόδιος** φορέας αιτιολογεί την απόφασή του έναντι των χρηστών του αερολιμένα.

Or. en

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, σε περίπτωση διαφωνίας επί απόφασης σχετικά με τα τέλη για την ασφάλεια που έχει λάβει ο αρμόδιος φορέας, οιαδήποτε πλευρά να μπορεί να ζητήσει την παρέμβαση της ανεξάρτητης εποπτικής αρχής του άρθρου 8, η οποία εξετάζει την αιτιολόγηση της τροποποίησης του συστήματος τελών για την ασφάλεια ή

του ύψους των.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4β. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίζει να μην εφαρμόσει τις παραγράφους 3 και 4 για μεταβολές του ύψους ή της δομής των αερολιμενικών τελών σε αερολιμένες για τους οποίους:

(α) βάσει της νομοθεσίας του κράτους μέλους υφίσταται υποχρεωτική διαδικασία σύμφωνα με την οποία τα αερολιμενικά τέλη ή το μέγιστο ύψος τους καθορίζονται ή εγκρίνονται από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή· ή

(β) βάσει της νομοθεσίας του κράτους μέλους υφίσταται υποχρεωτική διαδικασία σύμφωνα με την οποία η ανεξάρτητη εποπτική αρχή εξετάζει, επί τακτικής βάσεως ή ανταποκρινόμενη σε αιτήματα ενδιαφερομένων μερών, εάν αυτοί οι αερολιμένες υπόκεινται στην πράξη σε καθεστώς ανταγωνισμού· οποτεδήποτε καθίσταται βάσει αυτής της εξέτασεως αναγκαίο, το κράτος μέλος αποφασίζει ότι τα αερολιμενικά τέλη ή το μέγιστο ύψος τους καθορίζονται ή εγκρίνονται από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή. Αυτή η απόφαση ισχύει εφ' όσον χρόνο απαιτείται βάσει της εξέτασεως που διενεργεί η ως άνω αρχή.

Οι διαδικασίες, οι προϋποθέσεις και τα κριτήρια που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου είναι συναφή με την

υπόθεση, αντικειμενικά, διαφανή και δεν εισάγουν διακρίσεις.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο φορέας **διαχείρισης του αερολιμένα** πληροφορεί κάθε χρήστη αερολιμένα **και** τους εκπροσώπους ή τις ενώσεις χρηστών του αερολιμένα, **μία φορά ανά έτος**, σχετικά με τα επιμέρους στοιχεία που χρησιμεύουν ως βάση για τον καθορισμό του ύψους όλων των εισπραττόμενων τελών ασφάλειας **στον αερολιμένα**. Η πληροφόρηση περιλαμβάνει τουλάχιστον:

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο **αρμόδιος** φορέας πληροφορεί κάθε χρήστη αερολιμένα **ή** τους εκπροσώπους ή τις ενώσεις χρηστών του αερολιμένα **κάθε φορά που πρόκειται να διενεργηθούν διαβουλεύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 2**, σχετικά με τα επιμέρους στοιχεία που χρησιμεύουν ως βάση για τον καθορισμό **της διάρθρωσης ή** του ύψους όλων των εισπραττόμενων τελών ασφάλειας **που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του**. Η πληροφόρηση περιλαμβάνει τουλάχιστον:

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(βα) γενική διάρθρωση του κόστους του αερολιμένος, σε σχέση με τις καλυπτόμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, που σχετίζονται με τα τέλη για

την ασφάλεια·

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γ) τα έσοδα και το κόστος κάθε κατηγορίας τελών ασφάλειας που εισπράττονται στον αερολιμένα·

(γ) τα έσοδα από τα τέλη για την ασφάλεια και το συνολικό κόστος των υπηρεσιών που καλύπτονται από αυτά·

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δα) στοιχεία για οιαδήποτε χρηματοδότηση από δημόσιες αρχές όσον αφορά τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που σχετίζονται με τα τέλη για την ασφάλεια,

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ε) προβλεπόμενο ύψος των τελών ασφαλείας·

Τροπολογία

(ε) προβλέψεις σχετικά με την κατάσταση του αερολιμένος όσον αφορά τα τέλη, την αύξηση της κίνησης και τις προτεινόμενες επενδύσεις·

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, πριν από κάθε διαβούλευση του άρθρου 4, οι χρήστες των αερολιμένων υποβάλλουν στον φορέα *διαχείρισης* πληροφορίες οι οποίες αφορούν ειδικότερα τα εξής:

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, πριν από κάθε διαβούλευση του άρθρου 4, οι χρήστες των αερολιμένων υποβάλλουν στον *αρμόδιο* φορέα πληροφορίες οι οποίες αφορούν ειδικότερα τα εξής:

Or. en

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δα) το ποσό των τελών για την ασφάλεια που επιβάλλονται από τους χρήστες αερολιμένων στους επιβάτες που αναχωρούν από τον αερολιμένα καθώς

και πληροφορίες σχετικά με τις συνιστώσες βάσει των οποίων καθορίζονται τα τέλη αυτά, σύμφωνα με τα εδάφια (α) έως (στ) της παραγράφου 1.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ορισμένα μέτρα ασφαλείας που καθορίζονται στον κανονισμό 2008/300 λαμβάνονται από τους αερομεταφορείς. Με τον τρόπο αυτό αυξάνεται η διαφάνεια του κόστους των μέτρων αυτών προς το συμφέρον του τελικού καταναλωτή, δηλαδή του επιβάτη, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η σύνδεση των επιπλέον αυτών τελών με το κόστος.

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Με την επιφύλαξη της εθνικής νομοθεσίας, οι πληροφορίες που παρέχονται βάσει του παρόντος άρθρου θεωρούνται εμπιστευτικές ή οικονομικώς ευαίσθητες και αντιμετωπίζονται αναλόγως. Στην περίπτωση φορέων διαχείρισης αερολιμένων εισηγμένων στο χρηματιστήριο πρέπει να τηρούνται ιδιαίτερα οι διατάξεις του χρηματιστηριακού δικαίου.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 6 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Εκτίμηση επιπτώσεων

Αυστηρότερα μέτρα

Or. en

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία αυτή συνδέεται με την επόμενη. Δεν υπάρχει λόγος αξιολόγησης των επιπτώσεων, εφόσον το κόστος των αυστηρότερων και πιο δαπανηρών μέτρων καταβάλλεται από τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Πριν από τη θέσπιση αυστηρότερων μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, τα κράτη μέλη διεξάγουν εκτίμηση επιπτώσεων όσον αφορά τον αντίκτυπό τους στο ύψος των τελών ασφάλειας.

Όσον αφορά αυστηρότερα εθνικά μέτρα που είναι ήδη σε ισχύ στις [ημερομηνία θέσης σε ισχύ της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη θα διεξάγουν εκτιμήσεις επιπτώσεων στη διάρκεια τριετούς μεταβατικής περιόδου υπολογιζόμενης από τη θέση σε ισχύ της παρούσας οδηγίας.

1. Το επιπλέον κόστος για την εφαρμογή αυστηρότερων μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008, επιβαρύνει τα κράτη μέλη.

Or. en

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή και διαβουλεύονται με τους χρήστες των αερολιμένων σύμφωνα με το άρθρο 4 σχετικά με την έκβαση των εκτιμήσεων επιπτώσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Συνδέεται με την τροπολογία 29.

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 8 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1α) Σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους, η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει την ανεξάρτητη εποπτική αρχή να αναθέτει, υπό τη δική της εποπτεία και πλήρη ευθύνη, την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας σε άλλες ανεξάρτητες εποπτικές αρχές, υπό την προϋπόθεση ότι η εφαρμογή διενεργείται υπό τις αυτές προδιαγραφές.

Τροπολογία

Or. en

Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, έχει ζωτική σημασία να υπάρχει δυνατότητα ανάθεσης εξουσιών της εθνικής εποπτικής αρχής στις περιφερειακές αρχές που είναι επιφορτισμένες με την οικονομική ρύθμιση των αερολιμένων στα ομοσπονδιακά συστήματα. Ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/12 περί αερολιμενικών τελών στην ΕΕ.

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 8 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη εγγυώνται την ανεξαρτησία της ανεξάρτητης εποπτικής αρχής, διασφαλίζοντας ότι είναι νομικά διακριτή και λειτουργικά ανεξάρτητη από οποιοδήποτε φορέα **διαχείρισης αερολιμένα** ή αερομεταφορέα. Στα κράτη μέλη που διατηρούν την κυριότητα ή τον έλεγχο των αερολιμένων, οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων ή οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν τον ουσιαστικό διαρθρωτικό διαχωρισμό της ρυθμιστικής λειτουργίας από δραστηριότητες συνδεδεμένες με την κυριότητα ή τον έλεγχο. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η ανεξάρτητη εποπτική αρχή ασκεί τις αρμοδιότητές της με αμεροληψία και διαφάνεια.

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη εγγυώνται την ανεξαρτησία της ανεξάρτητης εποπτικής αρχής, διασφαλίζοντας ότι είναι νομικά διακριτή και λειτουργικά ανεξάρτητη από οποιοδήποτε **αρμόδιο** φορέα ή αερομεταφορέα. Στα κράτη μέλη που διατηρούν την κυριότητα ή τον έλεγχο των αερολιμένων, οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων ή οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν τον ουσιαστικό διαρθρωτικό διαχωρισμό της ρυθμιστικής λειτουργίας από δραστηριότητες συνδεδεμένες με την κυριότητα ή τον έλεγχο. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η ανεξάρτητη εποπτική αρχή ασκεί τις αρμοδιότητές της με αμεροληψία και διαφάνεια.

Or. en

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 8 – παράγραφος 4 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) να οριστεί διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ του φορέα **διαχείρισης αερολιμένα** και των χρηστών του αερολιμένα·

Τροπολογία

(α) να οριστεί διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ του **αρμόδιου** φορέα και των χρηστών του αερολιμένα·

Or. en

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο **έως την [...]**. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο **πριν από***. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

* *EE: παρακαλώ να προστεθεί η ημερομηνία 2 έτη από τη θέση σε ισχύ αυτής της οδηγίας.*

Or. en

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Σε περίπτωση που δεν επιβάλλονται τέλη για την ασφάλεια σε κανένα αεροδρόμιο κράτους μέλους, και με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9, παράγραφος 2, δεν υπάρχει υποχρέωση συμμόρφωσης του εν λόγω κράτους μέλους στις παραγράφους 1 και 2.

Or. en

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ο εισηγητής υποστηρίζει εν πολλοίς την πρόταση της Επιτροπής που αποσκοπεί στην υιοθέτηση ορισμένων βασικών προτάσεων που πρέπει να τηρούνται κατά τον καθορισμό των τελών για την ασφάλεια. Αυτές είναι: η μη διακριτική μεταχείριση, η διαβούλευση και το δικαίωμα προσφυγής, η διαφάνεια και η σχέση κόστους των τελών για την ασφάλεια καθώς και η ίδρυση μίας εποπτικής αρχής

Οι προτεινόμενες τροπολογίες μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

1) Χρηματοδότηση (τροπολογίας 1, 3, 28, 29 και 30)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μάταια ζήτησε επανειλημμένα, να ρυθμισθεί η χρηματοδότηση του τέλους για την ασφάλεια, ιδιαίτερα στις διαπραγματεύσεις για τον κανονισμό (ΕΚ) 300/2008 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (έκθεση Costa) καθώς και στην οδηγία 2009/12 σχετικά με τα αερολιμενικά τέλη (έκθεση Stockmann).

Το Κοινοβούλιο ζητεί διαφάνεια και οι φόροι και τα τέλη για την ασφάλεια να συνδεθούν με τους σκοπούς που εξυπηρετούν και θεωρεί ότι τα κράτη μέλη πρέπει να καλύπτουν το κόστος επιβολής αυστηρότερων μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008.

Όπως έχει ήδη εξηγηθεί στο έγγραφο εργασίας, η Επιτροπή ήταν απρόθυμη ή ανίκανη να αντιμετωπίσει το θέμα αυτό. Προσπαθεί απλώς να περιορίσει το κόστος ή τουλάχιστο να το καταστήσει πιο κατανοητό (βλ. άρθρο 6 του πρότασης) με τη θέσπιση νέας υποχρεωτικής οικονομικής αξιολόγησης των επιπτώσεων των αυστηρότερων εθνικών μέτρων. Ωστόσο, ο εισηγητής προτείνει, σε περίπτωση που τα εν λόγω αυστηρότερα μέτρα επιφέρουν επιπλέον κόστος, αυτό να πρέπει να αναληφθεί από τα κράτη μέλη. Στην περίπτωση αυτή δεν είναι απαραίτητο να υπάρχει υποχρεωτική αξιολόγηση των επιπτώσεων, καθώς και το κάθε κράτος μέλος θα εξετάζει με μεγάλη σοβαρότητα την αναγκαιότητα των μέτρων αυτών, εφόσον δεν θα έχει τη δυνατότητα να μετακυλίσει το κόστος στους επιβάτες.

Το επεισόδιο τρομοκρατίας που έλαβε χώρα πριν από μερικές εβδομάδες απέδειξε και πάλι ότι η ασφάλεια των αερολιμένων εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών και ότι σκοπός των υφιστάμενων και των προβλεπόμενων μέτρων ασφαλείας είναι η αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών. Ωστόσο, το θέμα που δεν έχει μέχρι στιγμής τεθεί προς συζήτηση είναι το γεγονός ότι, σε τελική ανάλυση, το κόστος των μέτρων αυτών καταβάλλεται από τους επιβάτες.

2) Προστασία των καταναλωτών και δικαιώματα των επιβατών (τροπολογίες 9, 10, 15 και 26)

Η πρόταση της Επιτροπής θέτει ορισμένες βασικές αρχές και διαδικασίες που ισχύουν για τον αρμόδιο για την ασφάλεια φορέα καθώς και τις αεροπορικές εταιρείες. Η σχέση μεταξύ των χρηστών των αερολιμένων και των επιβατών ρυθμίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Το άρθρο 23 σχετικά με τα δικαιώματα και την πληροφόρηση καθώς και τη μη διακριτική μεταχείριση των επιβατών περιέχει διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες οι επιβάτες έχουν αξίωση η πραγματική τιμή για την αεροπορική ασφάλεια να αναφέρεται ξεχωριστά στο

τελικό αντίτιμο του εισιτηρίου. Μπορεί όμως πλέον ο επιβάτης να είναι βέβαιος ότι καταβάλλει την τιμή που έχει συμφωνηθεί πραγματικά μεταξύ του αρμόδιου φορέα και των αεροπορικών εταιρειών, σύμφωνα με το άρθρο 4 της παρούσας πρότασης οδηγίας; Ποια είναι τα μέτρα που μπορεί να ληφθούν για να διασφαλιστεί η διαφάνεια των συμπληρωματικών τελών για την ασφάλεια που επιβάλλουν οι αεροπορικές εταιρείες;

Ο εισηγητής υποστηρίζει ότι είναι ευκολότερο να εφαρμοστεί το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 με τις προτεινόμενες τροπολογίες. Αφενός προτείνεται οι ενώσεις προστασίας των επιβατών και των καταναλωτών να συμμετέχουν στις διαβουλεύσεις, έχοντας έτσι εσωτερική ενημέρωση σχετικά με την τιμολόγηση των μέτρων ασφαλείας που εν συνεχεία μπορούν να ελέγχουν στην τιμή του εισιτηρίου. Αφετέρου, οι τροποποιημένοι ή οι νέοι ορισμοί όσον αφορά τα τέλη για την ασφάλεια της αεροπορίας στοχεύουν στο να δείξουν ότι και οι αεροπορικές εταιρείες λαμβάνουν μέτρα ασφαλείας. Σύμφωνα με το άρθρο 5 της πρότασης οδηγίας, σε περίπτωση που οι αεροπορικές εταιρείες χρεώνουν τα εν λόγω μέτρα ασφαλείας στους επιβάτες ως επιπλέον κόστος πρέπει να παρέχουν τη σχετική πληροφορία.

3) Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (τροπολογίες 4, 7 και 35)

Η Επιτροπή προτείνει η οδηγία να εφαρμοστεί πρακτικά σε όλους τους αερολιμένες της ΕΕ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008. Ωστόσο, οι διαπραγματεύσεις που έγιναν με την ομάδα εργασίας του Συμβουλίου έδειξαν ότι πρόκειται περί ενός εξαιρετικά αμφιλεγόμενου θέματος. Ορισμένα κράτη μέλη θα προτιμούσαν η οδηγία να εφαρμοστεί μόνο στους αερολιμένες από τους οποίους διακινούνται περισσότεροι από 2 ή 5 εκατ. επιβάτες (σύμφωνα με την οδηγία για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στους αερολιμένες και τα αερολιμενικά τέλη). Ο εισηγητής επιθυμεί να επισημάνει ότι η οδηγία πρέπει να εφαρμοστεί μόνο στα κράτη μέλη που επιβάλλουν τέλη για την ασφάλεια. Επιπλέον, προορίζεται να εφαρμοστεί μόνο στους αερολιμένες που έχουν αδειοδότηση για εμπορική κυκλοφορία (και όχι στις αερολέσχες).

4) Εναρμόνιση της πρότασης της Επιτροπής με την οδηγία 2009/12/ΕΚ για τα αερολιμενικά τέλη (τροπολογίες 2, 5, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 27 και 31)

Η πρόταση της Επιτροπής στηρίζεται πολύ στην οδηγία για τα αερολιμενικά τέλη. Οι τροπολογίες αυτές αποσκοπούν, στο μέτρο του δυνατού και του ευκαταίου, στην εναρμόνιση των δύο νομικών κειμένων. Ο εισηγητής πιστεύει ότι αυτό δεν θα διευκολύνει απλώς τη μεταφορά στην εθνική νομοθεσία αλλά θα αποτρέψει περιττές παράλληλες διαδικασίες και επιπλέον διοικητικό κόστος κατά τη φάση της εφαρμογής.