

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

A6-0375/2008

8.10.2008

*****II**

RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA

relativa alla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti aeroportuali
(08332/2/2008 – C6-0259/2008 – 2007/0013(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Ulrich Stockmann

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento il testo modificato è evidenziato in ***corsivo grassetto***. Per gli atti modificativi, nel caso in cui il Parlamento intenda emendare una disposizione esistente che la Commissione non propone di modificare, le parti immutate di tale disposizione sono evidenziate in ***grassetto semplice*** e le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione [...]. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	23
PROCEDURA	26

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti aeroportuali (8332/2/2008 – C6-0259/2008 – 2007/0013(COD))

(Procedura di codecisione: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione comune del Consiglio (8332/2/2008 – C6-0259/2008)¹,
 - vista la sua posizione in prima lettura² sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2006)0820),
 - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE
 - visto l'articolo 62 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0375/2008),
1. approva la posizione comune quale emendata;
 2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Emendamento 1

Posizione comune del Consiglio Considerando 2

<i>Posizione comune del Consiglio</i>	<i>Emendamento</i>
(2) È necessario istituire un quadro comune che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione poiché, in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i gestori aeroportuali e gli utenti degli aeroporti rischiano di non essere rispettati. Tale quadro non dovrebbe pregiudicare la possibilità per gli Stati membri di determinare <i>la misura in cui</i> si può tenere conto, nel fissare i diritti	(2) È necessario istituire un quadro comune che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione poiché, in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i gestori aeroportuali e gli utenti degli aeroporti rischiano di non essere rispettati. Tale quadro non dovrebbe pregiudicare la possibilità per gli Stati membri di determinare <i>se e in che misura</i> si può tenere conto, nel fissare i diritti

¹ GU C 254E del 7.10.2008, pag. 18.

² Testi approvati del 15.1.2008, P6_TA(2008)0004.

aeroportuali, delle entrate risultanti dalle attività commerciali di un aeroporto.

aeroportuali, delle entrate risultanti dalle attività commerciali di un aeroporto.

Motivazione

Chiarisce il carattere discrezionale di tale azione.

Emendamento 2

**Posizione comune del Consiglio
Considerando 3**

Posizione comune del Consiglio

(3) La presente direttiva dovrebbe applicarsi agli aeroporti situati nella Comunità di dimensioni superiori ad una soglia minima, poiché la gestione e il finanziamento degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario, ***e all'aeroporto con il movimento di passeggeri più elevato in ciascuno Stato membro.***

Emendamento

(3) La presente direttiva dovrebbe applicarsi agli aeroporti situati nella Comunità di dimensioni superiori ad una soglia minima, poiché la gestione e il finanziamento degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario.

Motivazione

Da leggersi in combinazione con l'emendamento 3 in appresso.

Emendamento 3

**Posizione comune del Consiglio
Considerando 3 bis (nuovo)**

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(3 bis) Inoltre in uno Stato membro nel quale nessun aeroporto raggiunge la soglia minima ai fini dell'applicazione della presente direttiva, l'aeroporto con il movimento di passeggeri più elevato gode di una posizione privilegiata tale, quale punto di entrata in tale Stato membro, da rendere necessaria l'applicazione delle disposizioni della presente direttiva a tale

aeroporto al fine di garantire il rispetto di taluni principi essenziali nella relazione tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto, in particolare in materia di trasparenza dei diritti e di non discriminazione tra i diversi utenti dell'aeroporto.

Motivazione

Sarebbe dannoso ai fini del funzionamento della direttiva se il più grande aeroporto di uno Stato membro non figurasse nel suo campo di applicazione.

Emendamento 4

Posizione comune del Consiglio

Recital 5

Posizione comune del Consiglio

(5) Per ragioni di distribuzione del traffico gli Stati membri dovrebbero poter consentire ad un gestore aeroportuale, per gli aeroporti che servono una stessa città o conurbazione, di applicare ***diritti aeroportuali di livello analogo***. I trasferimenti economici tra detti aeroporti dovrebbero avvenire nel rispetto del pertinente diritto comunitario.

Emendamento

(5) Per ragioni di distribuzione del traffico gli Stati membri dovrebbero poter consentire ad un gestore aeroportuale, per gli aeroporti che servono una stessa città o conurbazione, di applicare ***un sistema di tariffazione comune e trasparente***. I trasferimenti economici tra detti aeroporti dovrebbero avvenire nel rispetto del pertinente diritto comunitario.

Motivazione

Non è necessario applicare diritti di livello analogo, ma il sistema di tariffazione deve essere comune e trasparente. Un livello analogo di diritti non sarebbe adeguato in quanto non sarebbe correlato ai costi o al livello del servizio o delle infrastrutture fornite.

Emendamento 5

Posizione comune del Consiglio

Recital 10

Posizione comune del Consiglio

(10) I diritti aeroportuali non dovrebbero essere discriminatori. È opportuno istituire una procedura di periodica consultazione tra i gestori aeroportuali e gli utenti degli aeroporti offrendo la possibilità alle due

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

parti di rivolgersi in ultima istanza ad un'autorità di vigilanza indipendente ogni qualvolta una decisione sui diritti aeroportuali o sulla modifica del sistema di tariffazione è contestata dagli utenti degli aeroporti.

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 6

Posizione comune del Consiglio

Recital 11

Posizione comune del Consiglio

(11) Per garantire l'imparzialità delle sue decisioni e la corretta ed efficace applicazione della presente direttiva, in ciascuno Stato membro dovrebbe essere istituita un'autorità di vigilanza indipendente. Detta autorità dovrebbe disporre di tutte le risorse necessarie in termini di personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 7

Posizione comune del Consiglio

Considerando 14 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(14 bis) Nei vari Stati membri esistono sistemi diversi per il prefinanziamento degli investimenti degli aeroporti. Negli Stati membri in cui esiste il prefinanziamento, gli Stati membri o gli aeroporti devono far riferimento alle politiche dell'ICAO e/o istituire proprie misure di salvaguardia.

Motivazione

Devono essere predisposte chiare misure di salvaguardia nei casi in cui esista un prefinanziamento.

Emendamento 8

**Posizione comune del Consiglio
Articolo 4 – paragrafo 1**

Posizione comune del Consiglio

1. Gli Stati membri possono autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete.

Emendamento

Gli Stati membri possono autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete.

Emendamento 9

**Posizione comune del Consiglio
Articolo 4 – paragrafo 2**

Posizione comune del Consiglio

2. Gli Stati membri possono autorizzare un gestore aeroportuale, per gli aeroporti che servono una stessa città o conurbazione, ad applicare diritti aeroportuali di livello analogo a tutti gli aeroporti interessati, a condizione che ciascun aeroporto soddisfi pienamente gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 6.

Emendamento

soppresso

Motivazione

Non è necessario applicare lo stesso ammontare di diritti, ma il sistema di tariffazione deve essere comune e trasparente. Un livello analogo di diritti non sarebbe adeguato in quanto non sarebbe correlato ai costi o al livello del servizio o delle infrastrutture fornite.

Emendamento 10

Posizione comune del Consiglio Articolo 4 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Articolo 4 bis

Sistemi di tariffazione comuni

Dopo aver informato la Commissione e nel rispetto del diritto comunitario, gli Stati membri possono consentire a un gestore aeroportuale di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 6.

Motivazione

Non è necessario applicare lo stesso ammontare di diritti, ma il sistema di tariffazione deve essere comune e trasparente. Un livello analogo di diritti non sarebbe adeguato in quanto non sarebbe correlato ai costi o al livello del servizio o delle infrastrutture fornite.

Emendamento 11

Posizione comune del Consiglio Articolo 5 – paragrafo 2

Posizione comune del Consiglio

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema o all'ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, il gestore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali al più tardi quattro mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni, tranne in caso di circostanze eccezionali da giustificare con gli utenti ***dell'aeroporto nel qual caso tale termine non può essere inferiore a due mesi***. Il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione. Il gestore aeroportuale pubblica la sua decisione o raccomandazione entro ***un termine ragionevole*** prima della sua entrata in vigore. Il gestore aeroportuale motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

Emendamento

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema o all'ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, il gestore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema o del loro ammontare al più tardi quattro mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni, tranne in caso di circostanze eccezionali da giustificare con gli utenti. Il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione. Il gestore aeroportuale pubblica ***di norma*** la sua decisione definitiva entro ***due mesi*** prima della sua entrata in vigore. Il gestore aeroportuale motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

Motivazione

Occorre flessibilità per il periodo richiesto tra la presentazione dei diritti proposti e la loro entrata in vigore qualora si verificano circostanze eccezionali. Tuttavia le decisioni dovrebbero di norma essere pubblicate due mesi prima della loro entrata in vigore.

Emendamento 12

Posizione comune del Consiglio Articolo 5 – paragrafo 3

Posizione comune del Consiglio

3. Gli Stati membri provvedono affinché, in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal gestore aeroportuale, ciascuna delle due parti possa rivolgersi all'autorità di vigilanza indipendente di cui all'articolo 10, la quale esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali.

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 13

Posizione comune del Consiglio Articolo 5 – paragrafo 4

Posizione comune del Consiglio

4. Qualora sia sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente una modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali decisa dal gestore aeroportuale non ha efficacia sino a quando non sia stata esaminata dall'autorità di vigilanza. Quest'ultima **può prendere** una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore della modifica in questione.

Emendamento

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

Motivazione

(Non concerne la versione italiana). Occorre un periodo di tempo ragionevole per le decisioni interlocutorie.

Emendamento 14

Posizione comune del Consiglio Articolo 5 – paragrafo 5

Posizione comune del Consiglio

5. Uno Stato membro può decidere di non applicare i paragrafi 3 e 4 in relazione alle modifiche **del sistema o** dell'ammontare dei diritti aeroportuali per gli aeroporti per i quali ha stabilito una procedura che prevede una supervisione economica. **Le misure di supervisione economica possono essere le stesse previste all'articolo 1, paragrafo 5. Qualora comprendano l'approvazione del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali, dette misure devono essere approvate dal medesimo organismo che è stato nominato o istituito come autorità di vigilanza indipendente ai fini della presente direttiva.**

Emendamento

5. Uno Stato membro può decidere di non applicare i paragrafi 3 e 4 in relazione alle modifiche dell'ammontare dei diritti **o della struttura dei diritti** aeroportuali per gli aeroporti per i quali:

a) **esiste una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede che i diritti aeroportuali, o il loro ammontare massimo, siano determinati o approvati dall'autorità di cui all'articolo 10; o**

b) **esiste una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede che l'autorità di cui all'articolo 10 esamini periodicamente o in risposta a richieste da soggetti interessati se gli aeroporti sono soggetti o meno ad un'effettiva concorrenza. Laddove giustificato sulla base di un tale esame, lo Stato membro decide che i diritti aeroportuali, o il loro ammontare massimo, deve essere determinato o approvato dall'autorità di cui all'articolo 10. Tale decisione si applica per il periodo necessario sulla base dell'esame effettuato dalla stessa autorità. Le procedure, le condizioni e i criteri applicati ai fini del**

presente paragrafo dallo Stato membro devono essere pertinenti, oggettive, non discriminatorie e trasparenti.

Motivazione

L'emendamento garantisce che vi sia una procedura obbligatoria nazionale per determinare i diritti aeroportuali o una procedura obbligatoria per la loro revisione periodica negli Stati membri che decidono di non incaricare l'autorità di vigilanza indipendente di fungere da arbitri sul livello dei diritti.

Emendamento 15

**Posizione comune del Consiglio
Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera d bis (nuova)**

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

d bis) qualsiasi finanziamento erogato da autorità pubbliche delle infrastrutture e dei servizi ai quali i diritti aeroportuali si riferiscono;

Motivazione

È necessario avere completa chiarezza sui finanziamenti erogati da fonti pubbliche.

Emendamento 16

**Posizione comune del Consiglio
Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera f**

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(f) l'utilizzazione effettiva delle infrastrutture e delle installazioni aeroportuali nel corso di un periodo determinato.

(f) l'utilizzazione effettiva delle infrastrutture e delle installazioni aeroportuali nel corso di un periodo determinato; ***e***

Motivazione

Chiarimento.

Emendamento 17

Posizione comune del Consiglio

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera f bis (nuova)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(f bis) i risultati attesi dai grandi investimenti proposti con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto.

Motivazione

Emendamento necessario ai fini della trasparenza e per permettere ai soggetti interessati di prendere le opportune decisioni.

Emendamento 18

Posizione comune del Consiglio

Articolo 9 – titolo

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Servizi personalizzati

Differenziazione dei servizi

Motivazione

L'emendamento riflette più accuratamente lo scopo di questo articolo.

Emendamento 19

Posizione comune del Consiglio Articolo 9 – paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. **Il sistema o** l'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi e dei relativi costi o di qualsiasi altra motivazione oggettiva. **I** gestori aeroportuali restano liberi di fissare tali diritti aeroportuali differenziati.

Emendamento

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi e dei relativi costi o di qualsiasi altra motivazione oggettiva **e trasparente. Fatto salvo l'articolo 3 sulla non discriminazione tra i diversi utenti dell'aeroporto, i** gestori aeroportuali restano liberi di fissare tali diritti aeroportuali differenziati

Motivazione

È necessario porre l'accento sulla trasparenza e la non discriminazione.

Emendamento 20

Posizione comune del Consiglio Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 2

Posizione comune del Consiglio

Qualora il numero degli utenti dell'aeroporto che desiderano avere accesso ai servizi personalizzati e/o a un terminale o parte di un terminale specializzato ecceda il numero di utenti che è possibile accogliere a causa di vincoli di capacità, l'accesso è determinato in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. Tali criteri possono essere stabiliti dal gestore aeroportuale e gli Stati

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

membri possono richiedere che essi siano approvati dall'autorità di vigilanza indipendente.

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 21

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – titolo

Posizione comune del Consiglio

Autorità di vigilanza indipendente

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 22

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

1. Gli Stati membri designano o istituiscono un'autorità di vigilanza nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate per conformarsi alla presente direttiva e di svolgere, come minimo, le funzioni di cui all'articolo 5. Questo organo può essere lo stesso al quale lo Stato membro ha affidato l'applicazione delle misure normative supplementari di cui all'articolo 1, paragrafo 5, compresa l'approvazione del sistema dei diritti e/o dell'ammontare di tali diritti aeroportuali, a condizione che soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2 del presente articolo.

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 23

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

1 bis. Nel rispetto della legislazione nazionale, le disposizioni della presente direttiva non impediscono all'autorità di vigilanza indipendente di delegare, sotto il suo controllo e la sua piena responsabilità, l'attuazione della presente direttiva ad altre autorità di vigilanza indipendenti, a condizione che tale attuazione si svolga conformemente alle stesse norme.

Motivazione

L'emendamento conferma che ci sarà un'autorità di vigilanza indipendente ma tiene conto della struttura costituzionale e amministrativa di taluni Stati membri.

Emendamento 24

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – paragrafo 2

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

2. Gli Stati membri garantiscono l'autonomia dell'autorità di vigilanza indipendente, provvedendo affinché questa sia giuridicamente distinta e funzionalmente indipendente da qualsiasi gestore aeroportuale e vettore aereo. Gli Stati membri che mantengono la proprietà di aeroporti, di gestori aeroportuali o di vettori aerei o che mantengono la vigilanza di gestori aeroportuali o di vettori aerei garantiscono che le funzioni inerenti alla proprietà o alla vigilanza suddetti non siano conferite all'autorità di vigilanza indipendente. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità di vigilanza indipendente eserciti i propri poteri in modo imparziale e

(Non concerne la versione italiana)

trasparente.

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 25

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – paragrafo 3

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

3. Gli Stati membri notificano alla Commissione il nome e l'indirizzo dell'autorità di vigilanza indipendente, le funzioni e le competenze ad essa conferite, nonché i provvedimenti presi per garantire l'osservanza del paragrafo 2.

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 26

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – paragrafo 4

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

4. Gli Stati membri possono istituire un meccanismo di finanziamento dell'autorità di vigilanza indipendente, che può comprendere l'imposizione di diritti a carico degli utenti degli aeroporti e dei gestori aeroportuali.

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 27

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – paragrafo 5 – alinea

Posizione comune del Consiglio

Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 5, gli Stati membri provvedono affinché per l'autorità di vigilanza indipendente, con riguardo ai casi di disaccordo di cui all'articolo 5, paragrafo 3, siano adottate le misure necessarie per quanto riguarda il sistema o l'ammontare dei diritti aeroportuali, compreso in relazione alla qualità del servizio, al fine di:

Emendamento

Gli Stati membri provvedono affinché, con riguardo ai casi di disaccordo di cui all'articolo 5, paragrafo 3, siano adottate misure al fine di:

Motivazione

Chiarimento.

Emendamento 28

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – paragrafo 5 – lettera b

Posizione comune del Consiglio

(b) determinare le condizioni affinché una controversia possa essere sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente. Quest'ultima **può**, in particolare, **respingere** i reclami non opportunamente giustificati o adeguatamente documentati;

Emendamento

(b) determinare le condizioni affinché una controversia possa essere sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente. Quest'ultima, in particolare, **respinge** i reclami **che reputa** non opportunamente giustificati o adeguatamente documentati; **e**

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 29

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – paragrafo 6

Posizione comune del Consiglio

6. Nell'avviare un'indagine riguardo alla motivazione della modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali di cui all'articolo 5, l'autorità di vigilanza indipendente ottiene dalle parti interessate accesso alle necessarie informazioni ed è tenuta a consultarle al fine di formulare la sua decisione. **Essa** pronuncia una decisione il più rapidamente possibile, e comunque entro **sei** mesi dal **ricevimento del reclamo**. Le decisioni dell'autorità di vigilanza indipendente sono vincolanti, fatto salvo un controllo parlamentare o giurisdizionale a seconda della procedura prevista nei diversi Stati membri.

Emendamento

6. Nell'avviare un'indagine riguardo alla motivazione della modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali di cui all'articolo 5, l'autorità di vigilanza indipendente ottiene dalle parti interessate accesso alle necessarie informazioni ed è tenuta a consultarle al fine di formulare la sua decisione. **Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 4**, essa pronuncia una decisione **definitiva** il più rapidamente possibile, e comunque entro **quattro** mesi **dal deferimento della questione. Questo periodo può essere prorogato di due mesi in casi eccezionali e debitamente giustificati**. Le decisioni dell'autorità di vigilanza indipendente sono vincolanti, fatto salvo un controllo parlamentare o giurisdizionale a seconda della procedura prevista nei diversi Stati membri.

Motivazione

L'emendamento riduce il periodo di incertezza per i soggetti interessati ma tiene conto di circostanze eccezionali.

Emendamento 30

Posizione comune del Consiglio Articolo 10 – paragrafo 7

Posizione comune del Consiglio

7. L'autorità di vigilanza indipendente pubblica ogni anno una relazione sull'attività svolta.

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 31

Posizione comune del Consiglio Articolo 12 – paragrafo 1 – comma 1

Posizione comune del Consiglio

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ...* Essi ne informano immediatamente la Commissione.

* GU: *trentasei mesi* dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ...*. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

* GU: *ventiquattro mesi* dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Motivazione

36 mesi sono un periodo troppo lungo prima che la direttiva entri in vigore.

MOTIVAZIONE

Introduzione

La presente direttiva ha l'obiettivo di dettare i principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità. Per la realizzazione di tale intento, la direttiva è dunque finalizzata all'instaurazione delle condizioni necessarie per una concorrenza equa e trasparente mediante l'adozione del principio di non discriminazione nella riscossione dei diritti aeroportuali presso gli utenti. La direttiva prevede inoltre un sistema di consultazione destinato a questi ultimi e istituisce autorità arbitrali indipendenti incaricate della composizione delle controversie fra aeroporti e utenti aeroportuali. Tali requisiti sono necessari al fine di creare condizioni di parità per i soggetti economici in gioco e, in ultima analisi, salvaguardare gli interessi dei consumatori.

La Commissione ha provveduto a trasmettere la proposta originaria il 29 gennaio 2007, mentre il Parlamento ha completato la prima lettura nell'ambito della procedura di codecisione il 15 gennaio 2008. Il Consiglio ha infine approvato la sua posizione comune in data 23 giugno 2008. Quest'ultima includeva, integralmente o nella sostanza, 11 dei 45 emendamenti del Parlamento. Alcuni emendamenti del Parlamento hanno finito per risultare ripetitivi a seguito delle evoluzioni intervenute nel frattempo e dell'adozione di nuova normativa.

Le preoccupazioni del Parlamento trovano riscontro nella posizione comune

Uno dei settori di maggiore preoccupazione era il campo di applicazione della proposta. La proposta iniziale della Commissione prevedeva infatti l'inclusione degli aeroporti che superano la soglia annua di 1 milione di movimenti passeggeri. Di fatto, ciò avrebbe determinato l'inclusione degli aeroporti più piccoli e comportato l'imposizione di oneri amministrativi e burocratici senza che ciò producesse effetti positivi di rilievo per gli aeroporti non in concorrenza per via di fattori geografici e strutturali. L'emendamento del Parlamento volto a circoscrivere il campo di applicazione della direttiva agli aeroporti con oltre 5 milioni di movimenti passeggeri è stato accolto all'interno della posizione comune. Nondimeno, indipendentemente dal numero di passeggeri, la direttiva sarà applicata al maggiore aeroporto di ogni Stato membro.

Il Consiglio riconosce che ogni differenziazione dei diritti aeroportuali deve basarsi su criteri trasparenti, oggettivi e chiari. Accetta inoltre un riferimento alla necessità, da parte degli aeroporti, di provvedere a una gestione efficiente in termini di costi. In linea con la posizione del Parlamento, la posizione comune chiarisce l'esigenza di un organo di controllo nazionale indipendente, anziché di organi puramente regionali.

All'interno della posizione comune, il Parlamento ha inoltre ottenuto una definizione più rigorosa di "rete aeroportuale", vale a dire una rete di aeroporti gestiti dallo stesso gestore.

Il Consiglio ha inoltre accettato che sia consentita l'erogazione di incentivi per nuove rotte verso regioni sfavorite e ultraperiferiche e che l'applicazione di sistemi di diritti aeroportuali

uniformi ad aeroporti della medesima rete da parte degli organi di gestione debba avvenire unicamente sulla base di criteri trasparenti.

Il Parlamento ha avuto la possibilità di introdurre criteri di ordine ambientale ai fini della modulazione dei diritti.

In aggiunta a quanto esposto, i diritti riscossi per i servizi forniti ai passeggeri con disabilità e ai passeggeri a mobilità ridotta saranno esclusi dal campo di applicazione della direttiva, mentre sarà pubblicato un elenco degli aeroporti inclusi nella medesima.

Nuovo impegno del Consiglio

Nonostante gli aspetti sostanziali della prima lettura del Parlamento inclusi nella posizione comune del Consiglio, quest'ultimo ha assunto un impegno formale scritto ad accettare un'ulteriore serie di emendamenti presentanti in seconda lettura dal Parlamento. Ciò fa seguito a una serie di incontri fra il relatore e i relatori ombra, da un lato, e la Presidenza del Consiglio, dall'altro, entrambi assistiti dalla Commissione. Tali emendamenti sono ora proposti dal relatore. Il relatore ritiene che i presenti emendamenti di seconda lettura, unitamente alla posizione comune incentrata sugli aspetti sopra delineati, siano sufficienti ad archiviare il fascicolo in seconda lettura e che essi rappresentino una direttiva che persegue gli obiettivi fissati nel modo e nella forma precisati dal Parlamento nella sua prima lettura. Il relatore sollecita pertanto l'adozione dei propri emendamenti, e solo di quelli. Il relatore e i relatori ombra sono del parere che ciò rappresenterebbe un risultato migliore di quello ottenibile al termine di una lunga procedura di conciliazione.

Emendamenti proposti alla posizione comune

Gli emendamenti alla posizione comune riguardano il prefinanziamento degli investimenti aeroportuali e collegano tale prefinanziamento alle politiche dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) e alla necessità di garanzie. Ciò determina un equilibrio fra le esigenze di pianificazione dei prefinanziamenti da parte degli aeroporti e la necessità delle compagnie aeree di ottenere garanzie. Sistemi di diritti aeroportuali comuni per gli aeroporti che servono le medesime conurbazioni devono necessariamente essere trasparenti. Scadenze rigorose per la pubblicazione delle decisioni relative ai diritti aeroportuali, incluse le decisioni provvisorie, vengono stabilite per i soggetti che gestiscono gli aeroporti e le autorità di controllo indipendenti. Il gestore è tenuto alla pubblicazione dei nuovi diritti con un anticipo di almeno due mesi rispetto alla loro entrata in vigore e l'autorità di controllo indipendente ha a disposizione un periodo di quattro settimane per pervenire a una decisione provvisoria e, dal momento della ricezione del reclamo, un periodo di quattro mesi, estensibile a sei in casi eccezionali, per giungere a una decisione definitiva. Ciò ha l'effetto di ridurre l'incertezza fra le parti interessate.

Il ruolo delle autorità di controllo indipendenti nell'approvazione o nella fissazione dei diritti aeroportuali o del livello massimo previsto per gli stessi assume carattere obbligatorio ogniqualvolta un aeroporto sia considerato, da parte delle medesime autorità e in virtù della normativa nazionale, soggetto a effettiva concorrenza.

I finanziamenti a carico delle autorità pubbliche destinati a strutture o servizi cui i diritti si

riferiscono devono essere resi noti dai soggetti che gestiscono gli aeroporti, al pari dell'esito di qualsivoglia investimento di rilievo proposto con riguardo ai suoi effetti sulla capacità dell'aeroporto. È altresì prevista la delega degli incarichi sotto la responsabilità dell'autorità di controllo indipendente ad autorità di livello inferiore al fine di riflettere il quadro costituzionale di taluni Stati membri.

Conclusionione

Complessivamente, i due elementi sopra esposti consentono il raggiungimento di un esito soddisfacente, garantendo una concorrenza equa e trasparente negli aeroporti all'interno di un contesto concorrenziale, senza indebite parzialità né a favore degli aeroporti e ai danni degli utenti né fra utenti che usufruiscono di modelli commerciali differenti. Agli utenti aeroportuali, la normativa proposta offre un quadro di riferimento per la fissazione dei diritti aeroportuali che li coinvolge direttamente e garantisce trasparenza e diritto di ricorso. Alla luce di tale equilibrio, il relatore raccomanda gli emendamenti di seconda lettura qui presentati.

PROCEDURA

Titolo	Tasse aeroportuali
Riferimenti	08332/2/2008 – C6-0259/2008 – 2007/0013(COD)
Prima lettura del PE – Numero P	15.1.2008 T6-0004/2008
Proposta della Commissione	COM(2006)0820 - C6-0056/2007
Annuncio in Aula del ricevimento della posizione comune	10.7.2008
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 10.7.2008
Relatore(i) Nomina	Ulrich Stockmann 15.7.2008
Esame in commissione	9.9.2008
Approvazione	7.10.2008
Esito della votazione finale	+: 16 -: 0 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Seán Ó Neachtain, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Lars Wohlin
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Zsolt László Becsey, Jeanine Hennis-Plasschaert, Lily Jacobs