



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0035/2010

9.3.2010

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione
(COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Jörg Leichtfried

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..... | 27 |
| PROCEDURA..... | 29 |

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione
(COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2009)0217),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0038/2009),
 - vista la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio dal titolo "Ripercussioni dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona sulle procedure decisionali interistituzionali in corso" (COM(2009)0665),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 3, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 5 novembre 2009¹,
 - dopo consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0035/2010),
1. adotta la posizione in prima lettura indicata in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 1

Testo della Commissione

(1) La sicurezza dell'aviazione negli aeroporti europei rientra essenzialmente fra le responsabilità dello Stato. **Ciascuno Stato membro decide i propri metodi di finanziamento della sicurezza dell'aviazione.** È **tuttavia** necessario istituire un quadro di norme comuni che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti per le misure di sicurezza e le modalità della loro fissazione poiché, in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i soggetti che gestiscono gli aeroporti e gli utenti degli aeroporti stessi rischiano di non essere rispettati.

Emendamento

(1) La sicurezza dell'aviazione negli aeroporti europei rientra essenzialmente fra le responsabilità dello Stato. È necessario istituire un quadro di norme comuni che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti per le misure di sicurezza e le modalità della loro fissazione poiché, in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra gli organi che fissano tali diritti e gli utenti dell'aeroporto stesso rischiano di non essere rispettati.

Motivazione

Necessario adeguamento all'articolo 6.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

(3) È essenziale che gli utenti dell'aeroporto ricevano periodicamente **dal gestore aeroportuale** le informazioni sulle modalità e sulla base di calcolo dei diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione. Tali informazioni consentiranno **ai vettori aerei** di conoscere le spese sostenute per la prestazione dei servizi di sicurezza e la produttività degli investimenti correlati. Per consentire **ai gestori aeroportuali** di valutare con precisione i requisiti che dovranno soddisfare i **loro** investimenti futuri, occorre che gli utenti degli aeroporti

Emendamento

(3) È essenziale che gli utenti dell'aeroporto ricevano periodicamente **dall'organo che li stabilisce e li applica**, le informazioni sulle modalità e sulla base di calcolo dei diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione civile. Tali informazioni consentiranno **agli utenti degli aeroporti** di conoscere le spese sostenute per la prestazione dei servizi di sicurezza **di cui al regolamento (CE) n. 300/2008, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile¹ e le sue regole di attuazione**, la produttività

abbiano l'obbligo di mettere a disposizione **dei gestori aeroportuali**, in tempo utile, tutte le loro previsioni operative, i loro progetti di sviluppo e le loro particolari richieste.

degli investimenti correlati, **ed eventuali contributi e sovvenzioni destinati dalle autorità a fini di sicurezza**. Per consentire **all'organo competente che stabilisce o applica i diritti** di valutare con precisione i requisiti che dovranno soddisfare i **suoi** investimenti futuri, occorre che gli utenti degli aeroporti abbiano l'obbligo di mettere a disposizione **dell'organo competente**, in tempo utile, tutte le loro previsioni operative, i loro progetti di sviluppo e le loro particolari richieste.

¹ *GU L 97, del 9.4.2008, pag. 72.*

Motivazione

La direttiva non dovrebbe concentrarsi solamente sui gestori aeroportuali, occorre pertanto un termine più neutro, come quello in seguito definito all'articolo 2, che rispecchi meglio le diverse situazioni degli Stati membri. In linea con la definizione dell'articolo 2, i vettori aerei andrebbero sostituiti con gli utenti degli aeroporti. È importante incrementare la trasparenza in merito a qualunque finanziamento da parte delle autorità pubbliche. Si veda anche l'emendamento 23.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

profilo dei costi negli aeroporti interessati.

Motivazione

I diritti per la sicurezza negli aeroporti europei dovrebbero essere legati al costo per la fornitura di servizi ed evitare qualsiasi profitto per l'ente incaricato della loro riscossione e/o raccolta. Il rapporto costo-efficacia quantifica il costo per unità di produzione dei servizi, compresa una valutazione del costo unitario per personale e operazioni. Questo emendamento permetterebbe di allineare la direttiva concernente i diritti per la sicurezza dell'aviazione con la direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali onde garantire la coerenza e l'agevole applicazione delle norme.

Emendamento 4

**Proposta di direttiva
Considerando 5**

Testo della Commissione

(5) È importante assicurare la trasparenza ***con riguardo all'impatto economico delle*** misure di sicurezza nazionali più severe rispetto alle norme fondamentali comuni stabilite in conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002.

Emendamento

(5) È importante assicurare la trasparenza ***in merito al ricorso a*** misure di sicurezza nazionali più severe rispetto alle norme fondamentali comuni stabilite in conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002.

Motivazione

Collegato all'articolo 6.

Emendamento 5

**Proposta di direttiva
Considerando 6**

Testo della Commissione

(6) ***È opportuno che*** un'autorità di vigilanza indipendente ***in ciascuno Stato membro garantisce*** l'applicazione corretta ed efficace della presente direttiva. Detta

Emendamento

(6) ***In ogni Stato membro nel quale sono riscossi diritti per le misure di sicurezza negli aeroporti*** un'autorità di vigilanza indipendente ***dovrebbe garantire***

autorità deve disporre di tutte le risorse necessarie in personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.

l'applicazione corretta ed efficace della presente direttiva. Detta autorità deve disporre di tutte le risorse necessarie in personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.

Motivazione

Collegato all'emendamento 35 sul recepimento.

Emendamento 6

**Proposta di direttiva
Considerando 6 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di applicare un sistema di tariffazione comune a una rete aeroportuale o ad altri gruppi di aeroporti, ivi compresi quelli che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano.

Motivazione

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

Emendamento 7

**Proposta di direttiva
Considerando 6 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) Nel calcolare i diritti per le misure di sicurezza con riguardo all'aderenza ai costi, sarebbe opportuno basarsi su criteri obiettivi, quali quelli definiti nei pertinenti documenti dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, che raccomandano l'uso del numero di passeggeri, del peso massimo al decollo dell'aeromobile o di una combinazione dei

due fattori.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 9

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

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) "rete aeroportuale", un gruppo di aeroporti situati in uno Stato membro, gestiti da un gestore aeroportuale designato dall'autorità nazionale competente.

Emendamento 10

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Motivazione

Gli Stati membri dispongono di vari sistemi per la fornitura delle misure di sicurezza aerea. A

seconda del contesto nazionale, i responsabili della sicurezza aerea possono essere le autorità pubbliche, il gestore aeroportuale o anche le compagnie aeree.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Articolo 2 – lettera d

Testo della Commissione

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

Emendamento

d) "diritti per le misure di sicurezza", i prelievi **raccolti, sotto varie forme, da un ente, aeroporto o utente di un aeroporto**, specificamente diretti a coprire **i costi** delle operazioni di sicurezza finalizzate a proteggere l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita. **Il costo inerente alla sicurezza dell'aviazione può includere le spese sostenute per garantire l'applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008 o per coprire i costi correlati della regolamentazione e della vigilanza a carico dell'autorità competente.**

Motivazione

Gli Stati membri dispongono di vari sistemi per la fornitura delle misure di sicurezza aerea. A seconda del contesto nazionale, i responsabili della sicurezza aerea possono essere le autorità pubbliche, il gestore aeroportuale o anche le compagnie aeree. Di conseguenza, anche il finanziamento delle misure di sicurezza spetta a soggetti diversi a seconda degli Stati membri. La definizione di "diritti per le misure di sicurezza" di cui all'articolo 2 deve pertanto tenere conto delle diverse responsabilità e tipi di diritti per le misure di sicurezza riscossi dagli aeroporti, dalle autorità pubbliche e dalle compagnie aeree

Emendamento 12

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

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) "sicurezza aerea", combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza;

Motivazione

Definizione ripresa dal regolamento n. 300/2008. La sua introduzione in questo contesto è necessaria poiché l'obiettivo non sono solamente gli aeroporti. Il presente emendamento è collegato agli emendamenti 15 e 26.

Emendamento 13

Proposta di direttiva Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 bis

Rete aeroportuale

Gli Stati membri possono autorizzare l'organo competente di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione dei diritti per le misure di sicurezza comune e trasparente da applicare all'intera rete.

Motivazione

Numerosi Stati membri (ad esempio Spagna, Portogallo, Grecia, Svezia, Finlandia e Norvegia) hanno creato reti aeroportuali nell'ambito della loro politica nazionale dei trasporti. Tali reti devono poter applicare un sistema di tariffazione comune in materia di diritti per le misure di sicurezza, al fine di promuovere la coesione territoriale e limitare lo svantaggio competitivo delle regioni periferiche. Pertanto, la proposta di direttiva dell'UE sui diritti per la sicurezza va allineata all'articolo 4 della direttiva comunitaria relativa ai diritti aeroportuali, ai fini del riconoscimento delle reti aeroportuali.

Emendamento 14

Proposta di direttiva Articolo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 ter

Sistemi di tariffazione comuni

Dopo aver informato la Commissione e nel rispetto del diritto comunitario, gli Stati membri possono consentire all'organo competente di applicare un

sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, purché ciascun aeroporto rispetti pienamente gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 5.

Motivazione

È necessario garantire la coerenza con la direttiva UE concernente i diritti aeroportuali. I gestori aeroportuali che operano negli aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano, hanno spesso creato sistemi di tariffazione comuni per motivi di distribuzione del traffico. Detti sistemi aeroportuali devono poter applicare un sistema di tariffazione comune anche per i diritti per le misure sicurezza. Pertanto, la proposta di direttiva dell'UE sui diritti per la sicurezza va allineata all'articolo 5 della direttiva comunitaria relativa ai diritti aeroportuali, ai fini del riconoscimento dei sistemi aeroportuali che servono la stessa città o agglomerato urbano.

Emendamento 15

**Proposta di direttiva
Articolo 4 – titolo**

Testo della Commissione

Emendamento

Consultazione

Consultazione *e ricorsi*

Motivazione

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

Emendamento 16

**Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

Emendamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché **il gestore aeroportuale** abbia accesso a tutte le necessarie informazioni sui costi inerenti alla prestazione dei servizi di sicurezza dell'aviazione nell'aeroporto.

1. Gli Stati membri provvedono affinché **l'organo competente** abbia accesso a tutte le necessarie informazioni sui costi inerenti alla prestazione dei servizi di sicurezza dell'aviazione nell'aeroporto.

Emendamento 17

Proposta di direttiva Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Motivazione

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

Emendamento 18

Proposta di direttiva Articolo 4 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. **Il gestore aeroportuale** sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema dei diritti per le misure di sicurezza o del loro ammontare al più tardi quattro mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni. **Il gestore aeroportuale** organizza

Emendamento

3. **L'organo competente** sottopone agli utenti dell'aeroporto **o ai rappresentanti o alle associazioni di utenti aeroportuali** ogni proposta di modifica del sistema dei diritti per le misure di sicurezza o del loro ammontare al più tardi quattro mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le

consultazioni con gli utenti dell'aeroporto sulle modifiche proposte e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione.

ragioni. **L'organo competente** organizza consultazioni con gli utenti dell'aeroporto sulle modifiche proposte e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione.

Motivazione

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

Emendamento 19

Proposta di direttiva Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. **Il gestore aeroportuale** pubblica la decisione al più tardi due mesi prima della sua entrata in vigore. **Il gestore aeroportuale** motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti nel caso in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra **il gestore** e gli utenti.

Emendamento

4. **L'organo competente** pubblica la decisione al più tardi due mesi prima della sua entrata in vigore. **L'organo competente** motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti nel caso in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra **l'organo competente** e gli utenti.

Emendamento 20

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

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Gli Stati membri provvedono affinché, in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti per le misure di sicurezza presa dall'organo competente, ciascuna delle due parti possa rivolgersi all'autorità di vigilanza indipendente di cui all'articolo 8, la quale esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti per le misure di sicurezza.

Motivazione

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

Emendamento 21

**Proposta di direttiva
Articolo 4 – comma 4 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

4 ter. Uno Stato membro può decidere di non applicare il paragrafo 4bis in relazione alle modifiche dell'ammontare o della struttura dei diritti per le misure di sicurezza per gli aeroporti per i quali:

a) esiste una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede che i diritti per le misure di sicurezza nel settore dell'aviazione, o il loro ammontare massimo, siano determinati o approvati dall'autorità di vigilanza indipendente; o

b) esiste una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede che l'autorità di vigilanza indipendente 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 per le misure di sicurezza dell'aviazione, o il loro ammontare massimo, devono essere determinati o approvati dall'autorità di vigilanza indipendente. Tale decisione si applica per il periodo necessario sulla base dell'esame effettuato da tale autorità.

Le procedure, le condizioni e i criteri applicati dallo Stato membro ai fini del presente paragrafo, sono pertinenti, oggettivi, non discriminatori e trasparenti.

Motivazione

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

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 1 – alinea

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Motivazione

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

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) la struttura globale dei costi relativamente alle infrastrutture e ai servizi connessi ai diritti per le misure di sicurezza;

Motivazione

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

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) gli introiti e il costo *di ciascuna categoria di diritti per le misure di sicurezza riscossi nell'aeroporto*;

Emendamento

c) gli introiti *dei diritti per le misure di sicurezza* e il costo *totale dei servizi forniti in cambio*;

Motivazione

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

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) qualsiasi finanziamento erogato da autorità pubbliche delle infrastrutture e dei servizi cui si riferiscono i diritti per le misure di sicurezza;

Motivazione

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

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 2 – alinea

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli utenti dell'aeroporto comunichino **al gestore aeroportuale**, prima di ogni consultazione di cui all'articolo 4, informazioni riguardanti in particolare:

Emendamento

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli utenti dell'aeroporto comunichino **all'organo competente**, prima di ogni consultazione di cui all'articolo 4, informazioni riguardanti in particolare:

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) l'importo dei diritti per le misure di sicurezza riscossi dagli utenti degli aeroporti a carico dei passeggeri in partenza dall'aeroporto e le informazioni sugli elementi che servono come base per la determinazione di tali diritti in conformità delle lettere da (a) a (f) del paragrafo 1.

Motivazione

Alcune misure di sicurezza ai sensi del regolamento 2008/300 sono adottate dai vettori aerei. Aumentare la trasparenza dei costi di queste misure è nell'interesse del consumatore finale, vale a dire del passeggero, in modo da garantire l'aderenza ai costi di questi supplementi.

Emendamento 29

Proposta di direttiva – atto modificativo

Articolo 5 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Gli Stati membri garantiscono che le informazioni relative all'importo dei diritti per le misure di sicurezza riscossi dall'organo competente e dagli utenti

dell'aeroporto siano accessibili al pubblico.

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Fatta salva la legislazione nazionale, le informazioni comunicate ai sensi del presente articolo sono considerate e trattate come informazioni riservate o economicamente sensibili. Nel caso di gestori aeroportuali quotati in borsa, devono essere rispettati in particolare i regolamenti di borsa.

Motivazione

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

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Articolo 6 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Valutazione d'impatto

Misure più severe

Motivazione

Il presente emendamento è collegato al successivo. Non vi è necessità di una valutazione d'impatto se gli Stati membri già finanziano misure più severe e costose.

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. *Prima di adottare* misure più severe in

1. *I costi aggiuntivi derivanti*

conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008 *gli Stati membri effettuano una valutazione d'impatto con riguardo all'incidenza di tali misure sull'ammontare dei diritti per le misure di sicurezza. Per quanto riguarda le misure nazionali più severe già in vigore al [data di entrata in vigore della presente direttiva], gli Stati membri effettuano valutazioni d'impatto per un periodo transitorio di tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.*

dall'applicazione di misure più severe in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008 *sono a carico degli* Stati membri.

Emendamento 33

Proposta di direttiva Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri informano la Commissione e consultano gli utenti degli aeroporti in conformità all'articolo 4 in merito ai risultati delle valutazioni d'impatto di cui al paragrafo 1.

Emendamento

soppresso

Motivazione

Si veda anche l'emendamento 29.

Emendamento 34

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

costituito ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 300/2008 in merito al risultato di tale valutazione di impatto.

Motivazione

La Commissione europea deve produrre altresì una valutazione d'impatto che determini l'impatto operativo sugli operatori e i passeggeri, prima di adottare nuove misure di sicurezza aerea in base alle norme di comitatologia. La necessità delle norme dovrebbe essere chiarissima. Il recente esempio delle norme sul trasporto di liquidi nel bagaglio a mano ha dimostrato l'importanza di tale valutazione e consultazione con gli operatori aeroportuali e gli utenti per scegliere una misura equilibrata, in grado di attenuare il rischio e limitare l'impatto sulle operazioni a vantaggio dei passeggeri e del settore aereo.

Emendamento 35

**Proposta di direttiva
Articolo 7 – comma 1**

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 36

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

*come misure di controllo generali,
raccolta di informazioni e sicurezza
nazionale.*

Motivazione

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

Emendamento 37

**Proposta di direttiva
Articolo 8 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) La presente direttiva non impedisce all'autorità di vigilanza nazionale indipendente di delegare, nel rispetto della legislazione nazionale, 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

Nel rispetto del principio di sussidiarietà, è fondamentale che vi sia la possibilità di delegare i poteri dell'autorità nazionale di vigilanza alle autorità regionali responsabili della regolamentazione economica degli aeroporti nei sistemi federali. Allineamento alla direttiva UE 2009/12 concernente i diritti aeroportuali.

Emendamento 38

**Proposta di direttiva
Articolo 8 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

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

2. Gli Stati membri garantiscono l'autonomia dell'autorità di vigilanza indipendente provvedendo affinché questa sia giuridicamente distinta e funzionalmente indipendente da qualsiasi *organo competente o* vettore aereo. Gli

Stati membri che mantengono la proprietà o il controllo degli aeroporti, di società di gestione aeroportuale o di vettori aerei garantiscono l'effettiva separazione strutturale della funzione regolatrice dalle attività inerenti l'esercizio della proprietà o del controllo. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità di vigilanza indipendente eserciti i propri poteri in modo imparziale e trasparente.

Stati membri che mantengono la proprietà o il controllo degli aeroporti, di società di gestione aeroportuale o di vettori aerei garantiscono l'effettiva separazione strutturale della funzione regolatrice dalle attività inerenti l'esercizio della proprietà o del controllo. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità di vigilanza indipendente eserciti i propri poteri in modo imparziale e trasparente.

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Articolo 8 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione

a) stabilire una procedura per la risoluzione delle controversie tra **il gestore aeroportuale** e gli utenti dell'aeroporto;

Emendamento

a) stabilire una procedura per la risoluzione delle controversie tra **l'organo competente** e gli utenti dell'aeroporto;

Emendamento 40

Proposta di direttiva

Articolo 8 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Motivazione

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

dei diritti di sicurezza.

Emendamento 41

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Motivazione

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

Emendamento 42

Proposta di direttiva Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Gli Stati membri provvedono all'applicazione delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva ***entro il [...]***. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva ***anteriamente al ... ****. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

****GU: inserire la data corrispondente a due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.***

Emendamento 43

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Qualora in nessun aeroporto di uno Stato membro siano riscossi diritti per le misure di sicurezza e fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 2, lo Stato membro in questione non è tenuto a conformarsi ai paragrafi 1 e 2.

MOTIVAZIONE

Il relatore sostiene ampiamente la proposta della Commissione, che mira a fissare una serie di principi da rispettare nella determinazione dei diritti per le misure di sicurezza. Questi principi sono: non discriminazione, consultazione e ricorso, trasparenza e aderenza dei diritti ai costi. È altresì prevista l'istituzione di un'autorità di vigilanza.

Gli emendamenti proposti possono essere sintetizzati nel modo seguente:

1) Finanziamento

Il Parlamento europeo ha più volte chiesto invano una disciplina del finanziamento dei diritti per le misure di sicurezza, in particolare nei dibattiti relativi al regolamento (CE) n. 300/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza nell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 (relazione Costa) e alla direttiva 2009/12 concernente i diritti aeroportuali (relazione Stockmann).

Il Parlamento europeo chiedeva trasparenza e uno scopo specifico per i diritti per le misure di sicurezza, ritenendo inoltre che gli Stati membri dovessero sostenere i costi per l'applicazione di misure più severe ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 300/2008.

Come già chiarito nel documento di lavoro, la Commissione non ha voluto o potuto affrontare questi temi. Essa cerca soltanto, mediante una nuova valutazione obbligatoria dell'impatto economico delle misure più severe introdotte dai singoli Stati membri, di limitare o per lo meno di rendere più trasparenti i costi (cfr. l'articolo 6 della proposta). Il relatore propone invece che i costi aggiuntivi risultanti da queste misure più severe siano pagati dagli Stati membri. In questo caso non c'è bisogno di alcuna valutazione obbligatoria dell'impatto, in quanto lo Stato membro, se non sarà possibile addebitare i costi ai passeggeri, esaminerà in modo approfondito l'opportunità o meno delle misure.

Il tentativo di attentato terroristico verificatosi alcune settimane fa ha dimostrato nuovamente che la sicurezza aeroportuale rientra tra le responsabilità degli Stati e che lo scopo delle misure di sicurezza già esistenti o di nuova concezione è di prevenire gli atti di terrorismo. Tuttavia, nel corso del dibattito non si è tenuto conto del fatto che in ultima analisi le misure vengono pagate dai passeggeri.

2) Protezione dei consumatori e diritti dei passeggeri

La proposta della Commissione disciplina i principi fondamentali e le procedure che devono seguire l'autorità competente per la sicurezza e le compagnie aeree. Le relazioni tra le compagnie aeree e i passeggeri sono disciplinate dal regolamento (CE) n. 1008/2008. L'articolo 23, concernente il diritto all'informazione e alla non discriminazione dei passeggeri, contiene disposizioni che danno a questi ultimi il diritto di conoscere il prezzo effettivo delle misure per la sicurezza aerea, distinto dal prezzo finale. Però, come possono i passeggeri essere sicuri di pagare il prezzo effettivo concordato tra l'organismo competente e le

compagnie aeree, a norma dell'articolo 4 della proposta di direttiva? E come può essere garantita la trasparenza dei diritti supplementari richiesti per la sicurezza dalle compagnie aeree?

Il relatore ritiene che l'articolo 23 del regolamento (CE) n. 1008/2008 possa essere attuato in modo migliore grazie agli emendamenti proposti. Da un lato, le organizzazioni dei passeggeri e a tutela dei consumatori devono poter partecipare alle consultazioni e avere così la possibilità di studiare la configurazione dei costi delle misure di sicurezza e raffrontarli con il prezzo del biglietto aereo. Dall'altro, grazie alle definizioni modificate o nuove dei diritti per le misure di sicurezza e della sicurezza aerea, si vuole chiarire che anche le compagnie aeree attuano misure di sicurezza. Se le compagnie aeree addebitano ai passeggeri queste misure di sicurezza come costi aggiuntivi, l'informazione deve essere fornita ai sensi dell'articolo 5 della proposta di direttiva.

3) Campo di applicazione della direttiva

La Commissione, in linea con il regolamento (CE) n. 300/2008, propone in pratica l'attuazione della direttiva in tutti gli aeroporti dell'Unione europea. Tuttavia, dalle discussioni in seno al gruppo di lavoro del Consiglio, è risultato che la questione è molto controversa. Per alcuni Stati membri la direttiva dovrebbe essere applicata solo ad aeroporti con oltre 2 o 5 milioni di passeggeri (in linea con la direttiva sui servizi di assistenza a terra e sui diritti aeroportuali). Secondo il relatore, da un lato andrebbe chiarito che la direttiva può essere applicata solo negli Stati membri che impongono diritti per le misure di sicurezza. Inoltre, la direttiva può avere applicazione solo negli aeroporti in cui è consentito il traffico commerciale (sono quindi esclusi gli aeroporti sociali e sportivi).

4) Armonizzazione della proposta della Commissione con la direttiva n. 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali

La proposta della Commissione per molti punti è conforme alla direttiva concernente i diritti aeroportuali. Lo scopo degli emendamenti è di creare, se possibile e opportuno, una concordanza tra i due testi giuridici. Secondo il relatore in tal modo non solo si facilita il recepimento nella legislazione nazionale ma è anche possibile evitare, al momento dell'applicazione, inutili procedure parallele e costi amministrativi.

PROCEDURA

| | | | |
|--|---|--------------|-----------|
| Titolo | Diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione | | |
| Riferimenti | COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD) | | |
| Presentazione della proposta al PE | 11.5.2009 | | |
| Commissione competente per il merito Annuncio in Aula | TRAN 14.7.2009 | | |
| Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula | LIBE 14.7.2009 | | |
| Pareri non espressi Decisione | LIBE 3.9.2009 | | |
| Relatore(i) Nomina | Jörg Leichtfried 2.9.2009 | | |
| Esame in commissione | 10.11.2009 | 27.1.2010 | 23.2.2010 |
| Approvazione | 1.3.2010 | | |
| Esito della votazione finale | +: -: 0: | 34 0 5 | |
| Membri titolari presenti al momento della votazione finale | Magdalena Alvarez, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zile | | |
| Supplenti presenti al momento della votazione finale | Frieda Brepoels, Michel Dantin, Derk Jan Eppink, Tanja Fajon, Markus Ferber, Jeanine Hennis-Plasschaert, Gilles Pargneaux, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke | | |