

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Regionaalarengukomisjon

2007/0013(COD)

17.9.2007

ARVAMUS

Esitaja: regionaalarengukomisjon

Saaja: transpordi- ja turismikomisjon

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv
lennujaamamaksude kohta
(KOM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Arvamuse koostaja: Antonio De Blasio

PA_Legam

LÜHISELGITUS

Komisjon teeb ettepaneku lennujaamamakse käsitleva direktiivi kohta, mida tuleks vaadelda kui osa „lennujaamapaketist”¹, mille üldeesmärk on suurendada Euroopa lennujaamade kui Euroopa majanduse ja konkurentsivõime tagamise peamise teguri tähtsat rolli vastavalt Lissaboni tegevuskava eesmärkidele. Euroopa lennujaamadel on senini olnud võimsuse, rahastuse ja keskkonna küsimustes erinevaid regulatiivseid, ärilisi ja väljastpoolt tulenevaid probleeme. Uute meetmete eesmärk on pakkuda ühtselt rakendatavat ja elluviidavat ühist eeskirjade kogumit. Ettepanekus keskendutakse lennujaamade rollile Euroopa lennunduse siseturu edasises arengus ja konkurentsivõimes ning määratletakse lennujaamu käsitlevad tulevased õigusnormid Euroopas, mis saavutatakse liikmesriikide õigusnormide lähendamise tagamisega ning vaidlusküsimuste lahendamiseks sõltumatu siseriikliku asutuse loomisega.

Arvamuse ulatust arvestades oli arvamuse koostaja eesmärk keskenduda piirkondliku arengu aspektidele ja küsimuse haldusmõõtmele ning reguleeriva asutuse rollile. Paljusid teisi küsimusi, näiteks läbipaistvuse artikkel, tulud, mida saadakse muust kui lennundusest, ning turvamaksud, uuriti samuti üksikasjalikult, kuid regionaalarengukomisjon ei pidanud neid oma vastutusalasse kuuluvaks.

Euroopa õhutransport loob majanduslikku väärtust ja rahuldab teenindatavate ühiskondade sotsiaalseid vajadusi. Raportöör rõhutab asjaolu, et ELi kodanikest elab üheksa kümnendikku väljaspool pealinnu. Õhutransport ühendab peamisi ELi keskusi muude piirkondadega, mis teeb elu kergemaks 90% ELi kodanikel, kes elavad väljaspool pealinnu, suurendades ühtlasi ELi muude piirkondade atraktiivsust, mis omakorda vähendab ELi kaugematest piirkondadest lahkumise tendentsi. Kõikide piirkondade juurdepääsetavus ja lennureisijate huvid on otsustava tähtsusega. Direktiivi on oluline lisada ka õhutranspordi mitte väike roll sotsiaalse ja majandusliku ühtekuuluvuse suurendamisel kogu liidus, sest lennujaamad annavad oma panuse ettevõtete loomisse ja arengusse, posti ja kiireloomulise kauba liikumisse ning kaupade õigeaegsaks kohaletoimetamiseks, mis teenib eriti ELi piirkondliku arengu huve. Lisaks loob õhutransport töökohti lennujaamades ja nende läheduses. Seega on investeringute tegemise edasiseks soodustamiseks Euroopa piirkondadesse vaja kõrge kvaliteedilisi transpordiühendusi.

Lennujaamamaksud kehtestatakse ning neid kohaldatakse tavaliselt vastavalt põhimõtete ja kriteeriumide kogumile, mis moodustavad lennujaamamaksude süsteemi. Lennujaamad saavad teatud maksude varieerimise abil püüda suurendada lennujaama infrastruktuuri kasutamist ning vähendada lennunduse keskkonnamõju. Raportöör tervitab komisjoni soovi uuesti määratleda lennujaamade käitajate ja lennujaamade kasutajate suhe, mis nõuab täielikku läbipaistvust, kasutajatega konsulteerimist ja mittediskrimineerimise põhimõtte rakendamist kasutajatele sama teenuse eest kohaldatavate maksude arvutamisel. Halduskoormuse kõrvaldamiseks tuleks lennujaamadel ja lennujaamade kasutajatel lennujaamamaksude küsimuses konsulteerida ainult siis, kui aruteluks on põhjust, näiteks maksude ülevaatamise või uute maksude kehtestamise puhul.

¹ Sisaldab: ettepanek lennujaamamakse käsitleva direktiivi kohta, teatis lennujaamade võimsuse, tõhususe ja ohutuse kohta Euroopas ning aruanne maapealse teeninduse direktiivi rakendamise kohta (vastu võetud 24. jaanuaril 2007).

Samal ajal tuleks tagada, et lennujaamad ja lennujaamade kasutajad pöörduvad sõltumatu reguleeriva asutuse poolt ainult siis, kui kõik dialoogi võimalused on ammendatud ja kui kaebus on piisavalt põhjendatud. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema võimalus kehtestada teatavad kriteeriumid, mis määravad, millal pooltel on õigus sekkumist taotleda.

Euroopa lennujaamasüsteemi võimsuse tõstmiseks on võimalik arendada piirkondlikke lennujaamu, mis võivad mängida rolli Euroopa peamiste sõlmlennujaamade ülekoormuse leevendamisel. Piirkondlikud lennujaamad ei peaks kuuluma direktiivi reguleerimisalasse, sest täiendav reguleerimine ainult suurendaks piirkondlike lennujaamade halduskoormust, mis takistaks nende arengut ning järelikult ka piirkonna juurdepääsetavust. Suurimaid transiitkeskusi ja peamisi Euroopa ja siseriiklikke lennujaamu tuleks siiski õigusnormidega reguleerida nii, nagu reguleeritakse kõiki lennujaamu, mis toimivad monopoolsel turul. Paljud väiksemad lennujaamad on juba silmitsi konkurentsiga, mis surub lennujaamamakse alla.

Peale selle peaksid siseriiklikud asutused täpselt mõistma oma lennujaama olukorda, et nad saaksid välja töötada asjakohased piirkondlikud arengukavad. Seetõttu võiks piirkonna propageerimise ja ühise äritegevuse arendamise eesmärgil sisse seada ametivõimude ja piirkondlike lennujaamade vahelised partnerlussuhted.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Regionaalarengukomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Komisjoni ettepanek¹

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 Põhjendus 2

(2) On vaja kehtestada lennujaamamaksude olulisi tunnuseid ja maksude kehtestamisviisi reguleeriv ühine raamistik, kuna sellise raamistiku puudumisel võidakse eirata põhinõudeid lennujaama juhtorganite ja lennujaama kasutajate vahelistes suhetes.

(2) On vaja kehtestada lennujaamamaksude olulisi tunnuseid ja maksude kehtestamisviisi reguleeriv ühine raamistik, kuna sellise raamistiku puudumisel võidakse eirata põhinõudeid lennujaama juhtorganite ja lennujaama kasutajate vahelistes suhetes. ***Selles raamistikus tuleks tunnustada tähtsust, mida piirkondlikud lennujaamad omavad piirkondade sotsiaalsele ja majanduslikule arengule, eriti suuresti turismist sõltuvatele piirkondadele ja ebasoodsate geograafiliste ja looduslike***

¹ ELTs seni avaldamata.

**tingimustega piirkondadele (näiteks
äärepoolseimad piirkonnad ja saared).**

Selgitus

Direktiivis tuleb tunnustada õhustranspordi rolli ELi majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse seisukohast ning samuti tuleks edendada piirkondlike lennujaamade arengut kõikjal liidus.

Muudatusettepanek 2
Põhjendus 2 a (uus)

(2 a) Lennujaamad, lennuettevõtjad ja nendega kaasnev infrastruktuur aitavad oluliselt kaasa sotsiaalsele, majanduslikule ja territoriaalsele ühtekuuluvusele Euroopa Liidus, ühendades piirkondi, luues töökohti ja pakkudes huvi ettevõtjatele.

Selgitus

Euroopa õhustransport loob majanduslikku väärtust ja rahuldab teenindatavate ühiskondade sotsiaalseid vajadusi. Üheksa kümnendikku ELi kodanikest elab väljaspool pealinnu. Õhustransport ühendab peamisi ELi keskusi piirkondadega ning hoiab seega üleval ELi piirkondade atraktiivsust ja vähendab kaugematelt aladelt lahkumise tendentsi. Lennujaamad ja lennuettevõtjad – kaks kõige olulisemat lisaväärtuse loojat õhustranspordisektoris – aitavad ühiselt kaasa ELi arengule.

Hea lennujaamavõrgustik ei soodusta ELis mitte ainult sotsiaalset ja majanduslikku ühtekuuluvust, vaid ka territoriaalset ühtekuuluvust.

Muudatusettepanek 3
Põhjendus 2 b (uus)

(2 b) Lennujaama piirkonna propageerimise ja ühise majandustegevuse arendamise eesmärgil tuleks sisse seada erinevate kohalike ja piirkondlike asutuste, lennuettevõtjate ja piirkondlike lennujaamade vahelised partnerlussuhted.

Selgitus

Ametivõimud peavad täpselt mõistma oma lennujaama olukorda, et välja töötada asjakohased piirkondlikud arengukavad. Seetõttu võiks piirkonna propageerimise ja ühise äritegevuse arendamise eesmärgil sisse seada riigiasutuste ja piirkondlike lennujaamade vahelised partnerlussuhted.

Siseriiklikud asutused peaksid täpselt mõistma oma lennujaama olukorda, et välja töötada vajalikud piirkondlikud arengukavad. Seetõttu võiks piirkonna propageerimise ja ühise äritegevuse arendamise eesmärgil sisse seada kohalike ja piirkondlike asutuste ning piirkondlike lennujaamade vahelised partnerlussuhted. Kuna lennuettevõtjad on õhutranspordisektoris lennujaamade järel lisaväärtuse kõige tähtsamad loojad, tuleks ka nemad nimetatud partnerlussuhetesse kaasata.

Termini „äritegevus” asemel kasutatakse laiema ulatusega terminit „majandustegevus”, sest lennujaamade vahetusse lähedusse rajatakse sageli teadus- ja tehnikaparke ning muud tüüpi ettevõtted saavad otse lennujaamaga koostööd teha.

Muudatusettepanek 4 Põhjendus 3

(3) Käesolevat direktiivi tuleks kohaldada ühenduse territooriumil asuvate minimaalset suurust ületavate lennujaamade suhtes, kuna väikeste lennujaamade juhtimine ja rahastamine ei nõua ühenduse raamistiku kohaldamist.

(3) Käesolevat direktiivi tuleks kohaldada ühenduse territooriumil asuvate minimaalset suurust ületavate lennujaamade suhtes, kuna väikeste lennujaamade juhtimine ja rahastamine ei nõua ühenduse raamistiku kohaldamist, **sest enamik neist toimib järjest tiheneva konkurentsi tingimustes ning see konkurents surub lennujaamamakse alla.**

Selgitus

Paljud väikesed lennujaamad on eraomanduses ning omanikud ei ole paljudel juhtudel piirkonna ainsad lennuettevõtjad, seega toimivad nad tihedas konkurentsisis, mis surub lennujaamamakse alla.

Muudatusettepanek 5 Põhjendus 4 a (uus)

(4 a) Lennujaama käitajate sissetulekute reguleerimise raamistik peaks olema kindlaks määratud ühenduse suunistes lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta¹.

¹ ELT C 312, 09.12.2005, lk 1.

Selgitus

Ausa konkurentsi ja kulude läbipaistvuse tagamiseks tuleb lisaks lennujaama käitajate lennujaamamaksudest saadavatele sissetulekutele muu hulgas arvesse võtta ka sissetulekuid

avaliku sektori vahendeist (näiteks riigiabi, abirahad ja muud toetused). See on eriti tähtis ELi rahaliste vahendite jaotamise tõhususe suurendamisel.

Muudatusettepanek 6
Põhjendus 5

(5) Lennujaamamaksud peaksid olema mittediskrimineerivad. Tuleks kehtestada lennujaama juhtorganite ja lennujaama kasutajate vahelise korrapärase konsulteerimise kohustuslik kord ning võimaldada mõlemal poolel pöörduda sõltumatu reguleeriva asutuse poole, kui lennujaama kasutajad vaidlustavad lennujaamamaksude kohta tehtud otsuse või maksustamissüsteemi muutmise.

(5) Lennujaamamaksud peaksid olema mittediskrimineerivad **ja kajastama tegelikke kulusid**. Tuleks kehtestada lennujaama juhtorganite ja lennujaama kasutajate vahelise korrapärase konsulteerimise kohustuslik kord ning võimaldada mõlemal poolel pöörduda sõltumatu reguleeriva asutuse poole, kui lennujaama kasutajad vaidlustavad lennujaamamaksude kohta tehtud otsuse või maksustamissüsteemi muutmise. **Sõltumatul reguleerival asutusel peaksid olema täpsed ülesanded, mis on selgelt määratletud ja hõlmavad eelkõige võimalikke volitusi rakendada karistavaid meetmeid.**

Muudatusettepanek 7
Põhjendus 6

(6) Igas liikmesriigis tuleks luua sõltumatu reguleeriv asutus, et tagada tema otsuste objektiivsus ning käesoleva direktiivi nõuetekohane ja tõhus kohaldamine. Kõnealusel asutusel peaksid olema oma ülesannete täitmiseks kõik vajalikud vahendid, s.t töötajad, ekspertteadmised ja rahalised vahendid.

(6) Igas liikmesriigis tuleks **nimetada või** luua sõltumatu reguleeriv asutus, et tagada tema otsuste objektiivsus ning käesoleva direktiivi nõuetekohane ja tõhus kohaldamine. Kõnealusel asutusel peaksid olema oma ülesannete täitmiseks kõik vajalikud vahendid, s.t töötajad, ekspertteadmised ja rahalised vahendid.

Selgitus

Koos muudatusega on põhjendus artikli 10 lõikega 1 kooskõlas. Võimaluse korral tuleks alati nimetada sõltumatu reguleeriv asutus, et vältida bürokraatia edasist kasvu liikmesriikides.

Muudatusettepanek 8
Põhjendus 9

(9) Odavaid lennuteenuseid pakkuvate lennuettevõtjate ilmumise tõttu tuleks neid ettevõtjaid teenindavatel lennujaamadel lubada kohaldada makse, mis vastavad

Odavaid lennuteenuseid pakkuvate lennuettevõtjate ilmumise tõttu tuleks neid ettevõtjaid teenindavatel lennujaamadel lubada kohaldada makse, mis vastavad

infrastruktuurile ja/või osutatud teenuse tasemele, kuna lennuettevõtjatel on õigustatud huvi nõuda lennujaamalt hinna/kvaliteedi suhtele vastavaid teenuseid. Juurdepääs sellisele madalama taseme infrastruktuurile või teenustele peaks olema siiski avatud kõigile ettevõtjatele, kes soovivad neid mittediskrimineerimise põhimõttel kasutada. Kui nõudlus ületab pakkumist, tuleb juurdepääs otsustada objektiivsete ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel, mille töötab välja lennujaama juhtorgan.

infrastruktuurile ja/või osutatud teenuse tasemele, kuna lennuettevõtjatel on õigustatud huvi nõuda lennujaamalt hinna/kvaliteedi suhtele vastavaid teenuseid. Juurdepääs sellisele madalama taseme infrastruktuurile või teenustele peaks olema siiski avatud kõigile ettevõtjatele, kes soovivad neid mittediskrimineerimise põhimõttel kasutada. Kui nõudlus ületab pakkumist, tuleb juurdepääs otsustada objektiivsete ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel, mille töötab välja lennujaama juhtorgan. ***Igasugune diferentseerimine ja/või maksude tõstmine peaks olema läbipaistev, objektiivne ja põhinema selgetel kriteeriumidel. Diferentseerimist võib käsitleda kui stiimulit uute liinide avamiseks ja seeläbi abi regionaalarengule ebasoodsate geograafiliste ja looduslike tingimustega piirkondades (sealhulgas äärepoolseimates piirkondades).***

Selgitus

Käesoleva muudatusettepanekuga soovitakse täpsustada tingimusi, mille alusel võidakse diferentseerida.

Muudatusettepanek 9 Artikli 1 lõige 2

2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse igale lennujaamale, mis asub asutamislepingu sätete kohaldamisalasse kuuluval territooriumil ja on avatud äriliseks lennuliikluseks ning mille aastane vedude maht ***on üle 1 miljoni reisija või 25 000 tonni kauba.***

2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse igale lennujaamale, mis asub asutamislepingu sätete kohaldamisalasse kuuluval territooriumil ja on avatud äriliseks lennuliikluseks ning mille aastane vedude maht ***moodustab rohkem kui 0,5% kõikidest liidus aastas teenindatud reisijatest.***
3. Ilma et see piiraks lõiget 2, võivad liikmesriigid:

i) kohaldada käesolevat direktiivi kõikide oma territooriumil asuvate lennujaamade suhtes, mis on avatud ärilisele lennuliiklusele ning mille aastane vedude maht moodustab üle 10% kõikidest

liikmesriigis aastas teenindatud reisijatest;

ii) kohaldada seda direktiivi pädeva siseriikliku asutuse läbiviidud turu-uuringu alusel kõikide oma territooriumil asuvate lennujaamade suhtes, mis on avatud ärilisele lennuliiklusele. Selline turu-uuring korraldatakse pärast igakülgset konsulteerimist asjassepuutuva lennujaama juhtorgani ja kasutajatega.

4. Liikmesriigid avaldavad nimekirja nendest lennujaamadest, millele käesolevat direktiivi kohaldatakse, ning tagavad kõikidele huvitatud osapooltele juurdepääsu turu-uuringutele, millele viidati lõigus 3 (ii), ilma konfidentsiaalset äriteavet avalikustamata.

5. Direktiivi ei kohaldata maksude suhtes, mida kogutakse marsruudil ja terminalis osutatavate aeronavigatsiooniteenuste eest vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) 1794/2006 (milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste ühine maksustamiskava) ega maksude suhtes, mida kogutakse nõukogu direktiivi 96/67/EÜ (juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades) lisas kirjeldatud maapealse käitluse teenuste hüvitamiseks.

Direktiivi ei kohaldata maksude suhtes, mida kogutakse marsruudil ja terminalis osutatavate aeronavigatsiooniteenuste eest vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) 1794/2006 (milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste ühine maksustamiskava) ega maksude suhtes, mida kogutakse nõukogu direktiivi 96/67/EÜ (juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades) lisas kirjeldatud maapealse käitluse teenuste hüvitamiseks.

Käesolev direktiiv ei mõjuta ühegi liikmesriigi õigust kohaldada iga tema territooriumil asuva lennujaama juhtorgani suhtes täiendavaid reguleerivaid meetmeid, mis ei ole vastuolus käesoleva direktiiviga ega muude ühenduse õiguse asjakohaste sätetega. Eelkõige võib see hõlmata maksustamissüsteemide heakskiitmist ja/või konkurentsioigusel põhinevate maksude määra.

6. Käesolev direktiiv ei mõjuta ühegi liikmesriigi õigust kohaldada iga tema territooriumil asuva lennujaama juhtorgani suhtes täiendavaid reguleerivaid meetmeid, mis ei ole vastuolus käesoleva direktiiviga ega muude ühenduse õiguse asjakohaste sätetega. Eelkõige võib see hõlmata maksustamissüsteemide heakskiitmist ja/või konkurentsioigusel põhinevate maksude määra.

Selgitus

Piirkondlikud lennujaamad ei peaks kuuluma direktiivi reguleerimisalasse, sest täiendav reguleerimine ainult suurendaks piirkondlike lennujaamade halduskoormust, mis takistaks nende arengut ning järelikult ka piirkonna juurdepääsetavust. Suurimaid transiitkeskusi ja peamisi Euroopa ja siseriiklike lennujaamu tuleks siiski õigusnormidega reguleerida nii,

nagu reguleeritakse kõiki teisi lennujaamu, mis toimivad monopoolsel turul. Paljud väiksemad lennujaamad tegutsevad juba konkurentsitingimustes, mis surub lennujaamamaksude taset allapoole.

Muudatusettepanek 10
Lõike 2 punkt e a (uus)

(e a) tarbija – iga füüsiline või juriidiline isik, kes ostab lennujaama kasutajalt transporditeenust.

Muudatusettepanek 11
Artikkel 3

Liikmesriigid tagavad, et lennujaamamaksud ei diskrimineeri lennujaama kasutajaid ega lennureisijaid.

Liikmesriigid tagavad, et lennujaamamaksud ei diskrimineeri ***sama teenust kasutavaid*** lennujaama kasutajaid ega lennureisijaid.

Selgitus

Kui lennujaama kasutajad kasutavad erinevat lennujaama infrastruktuuri ja erinevaid teenuseid, võivad lennujaamamaksud olla erinevad. Sama teenuse puhul ei tohi lennujaama kasutajate ega lennureisijate vahel olla mingit diskrimineerimist.

Muudatusettepanek 12
Artikli 4 lõige 1

1. Liikmesriigid tagavad, et igas lennujaamas kehtestatakse seoses lennujaamamaksude toimimise ja selliste maksude määradega lennujaama juhtorgani ja lennujaama kasutajate või lennujaama kasutajate esindajate vahelise kohustusliku ja korrapärase konsulteerimise kord. Sellised konsultatsioonid toimuvad vähemalt kord aastas.

1. Liikmesriigid tagavad, et igas lennujaamas kehtestatakse seoses lennujaamamaksude toimimise ja selliste maksude määradega lennujaama juhtorgani ja lennujaama kasutajate või lennujaama kasutajate esindajate vahelise kohustusliku ja korrapärase konsulteerimise kord. Sellised konsultatsioonid toimuvad ***siis, kui kaalutakse maksude läbivaatamist või uute maksude kehtestamist, kuid igal juhul vähemalt kord kahe aasta jooksul.***

Selgitus

Muudatusettepaneku eesmärk on halduskoormuse kõrvaldamine, konsulteerides lennujaamamaksude küsimuses vaid siis, kui aruteluks on põhjust. Sellega arvestatakse ka olukorda, kui lennujaamad ja lennuettevõtjad on leppinud hindades kokku mitmeks aastaks

ette.

Muudatusettepanek 13 Artikli 4 lõige 2

2. Liikmesriigid tagavad, et lennujaama juhtorgan kooskõlastab lennujaamamaksude süsteemi või maksumäärade muudatused võimaluse korral lennujaama kasutajatega. Sel eesmärgil esitab lennujaama juhtorgan lennujaama kasutajatele mis tahes ettepaneku lennujaamamaksude süsteemi või lennujaamamaksude määra muutmiseks ning kavandatud muudatuste põhjused hiljemalt 4 kuud enne muudatuste jõustumist. Lennujaama kasutaja nõudel arutab lennujaama juhtorgan lennujaama kasutajatega kavandatud muudatused läbi ja arvestab nende seisukohti enne lõpliku otsuse tegemist. Lennujaama juhtorgan avaldab oma lõpliku otsuse hiljemalt **2 kuud** enne selle jõustumist. Kui lennujaama juhtorgan ja lennujaama kasutajad ei jõua seoses kavandatud muudatustega kokkuleppele, põhjendab lennujaama juhtorgan oma otsust lennujaama kasutajate seisukohtade suhtes.

2. Liikmesriigid tagavad, et lennujaama juhtorgan kooskõlastab lennujaamamaksude süsteemi või maksumäärade muudatused võimaluse korral lennujaama kasutajatega. Sel eesmärgil esitab lennujaama juhtorgan lennujaama kasutajatele mis tahes ettepaneku lennujaamamaksude süsteemi või lennujaamamaksude määra muutmiseks ning kavandatud muudatuste põhjused hiljemalt 4 kuud enne muudatuste jõustumist. Lennujaama kasutaja nõudel arutab lennujaama juhtorgan lennujaama kasutajatega kavandatud muudatused läbi ja arvestab nende seisukohti enne lõpliku otsuse tegemist. Lennujaama juhtorgan avaldab oma lõpliku otsuse hiljemalt **6 kuud** enne selle jõustumist. **Avaldamise kriteeriumid määratleb reguleeriv asutus.** Kui lennujaama juhtorgan ja lennujaama kasutajad ei jõua seoses kavandatud muudatustega kokkuleppele, põhjendab lennujaama juhtorgan oma otsust lennujaama kasutajate seisukohtade suhtes.

Selgitus

Kaks kuud on liiga lühike ajavahemik. See võib valusalt tabada turismist sõltuvaid piirkondi, sest reisikorraldajad vajavad enam aega otsusega kohanemiseks, kuna neil tuleb sageli sõlmida teenuste osutamise kokkulepped üsna palju aega ette.

Muudatusettepanek 14 Artikli 5 lõige 1

1. Liikmesriigid tagavad, et **lennujaama juhtorgan annab** igale lennujaama kasutajale või lennujaama kasutajate esindajatele või ühendustele **kord aastas** teavet osiste kohta, mille alusel määratakse kõigi lennujaamas kehtestatud maksude suurus. Kõnealune teave hõlmab vähemalt järgmist:

1. Liikmesriigid tagavad, et **kui kaalutakse maksude muutmist või uute maksude kehtestamist, annab lennujaama juhtorgan** igale lennujaama kasutajale või lennujaama kasutajate esindajatele või ühendustele teavet osiste kohta, mille alusel määratakse kõigi lennujaamas kehtestatud maksude suurus. Kõnealune teave hõlmab vähemalt

järgmist:

Selgitus

On kooskõlas artikli 4 lõikega 1.

Muudatusettepanek 15
Artikli 5 lõige 2

2. Liikmesriigid tagavad, et **lennujaama kasutajad esitavad** lennujaama juhtorganile **korrapäraselt** teavet, mis hõlmab eelkõige järgmist:

2. Liikmesriigid tagavad, et **kui arutatakse maksude muutmist või uute maksude kehtestamist, esitavad lennujaama kasutajad** lennujaama juhtorganile teavet, mis hõlmab eelkõige järgmist:

Selgitus

On kooskõlas artikli 4 lõikega 1.

Muudatusettepanek 16
Artikkel 6

Liikmesriigid tagavad, et lennujaama juhtorgan konsulteerib lennujaama kasutajatega enne uut infrastruktuuri käsitlevate projektide kavade lõplikku otsustamist.

Liikmesriigid tagavad, et lennujaama juhtorgan konsulteerib lennujaama kasutajatega enne uut infrastruktuuri käsitlevate projektide kavade lõplikku otsustamist. **Uute maksude kehtestamise kriteeriumid peaksid kajastama lennujaama põhitegevust, mis võib mõjutada lennujaama kasutajaid ja tarbijaid.**

Muudatusettepanek 17
Artikli 7 lõige 2

2. Liikmesriigid tagavad, et kui teenuse tasemete osas ei jõuta kokkuleppele, võib kumbki pool taotleda sõltumatu reguleeriva asutuse sekkumist.

2. Liikmesriigid tagavad, et kui teenuse tasemete osas ei jõuta kokkuleppele, võib kumbki pool taotleda sõltumatu reguleeriva asutuse sekkumist. **Liikmesriigid määratlevad täpsed tingimused, mille puhul kumbki pool võib sõltumatu reguleeriva asutuse sekkumist taotleda.**

Selgitus

Tuleb tagada, et pooled pöörduvad sõltumatu reguleeriva asutuse poolt ainult siis, kui kõik dialoogi võimalused on ammendatud ja kui kaebus on piisavalt põhjendatud.

Muudatusettepanek 18

Artikli 8 lõige 1

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et võimaldada lennujaama juhtorganil muuta konkreetsete lennujaamateenuste, terminalide või terminalide osade kvaliteeti ja ulatust, et pakkuda sihtotstarbelisi teenuseid või eriotstarbelist terminali või terminali osa. Lennujaamamaksude suurust võib diferentseerida vastavalt selliste teenuste kvaliteedile ja ulatusele.

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et võimaldada lennujaama juhtorganil muuta konkreetsete lennujaamateenuste, terminalide või terminalide osade kvaliteeti ja ulatust, et pakkuda sihtotstarbelisi teenuseid või eriotstarbelist terminali või terminali osa ning ***seeläbi tagada avaliku teenuse kohustuse täitmine.***

Lennujaamamaksude suurust võib diferentseerida vastavalt selliste teenuste kvaliteedile ja ulatusele ***ning sellega tagada, et kõigil tarbijatel on juurdepääs teenustele asutamislepingu artikli 299 lõikes 2 märgitud piirkondades.***

Selgitus

Muudatusega soovitakse tagada avaliku teenuse kohustuste täitmine ning äärepoolseimate piirkondade puhul kõigile tarbijatele ligipääs õhustranspordile, arvestades, et kõnealused saared on maismaast väga kaugel ning seetõttu antud transpordiliigist eriti sõltuvad.

Muudatusettepanek 19

Artikli 8 lõige 2

2. Liikmesriigid tagavad, et igal lennujaama kasutajal, kes soovib kasutada sihtotstarbelisi teenuseid või eriotstarbelist terminali või terminali osa, on juurdepääs kõnealustele teenustele ja terminalile või terminali osale.

2. Liikmesriigid tagavad ***mittediskrimineerimise seeläbi***, et igal lennujaama kasutajal, kes soovib kasutada sihtotstarbelisi teenuseid või eriotstarbelist terminali või terminali osa, on juurdepääs kõnealustele teenustele ja terminalile või terminali osale.

Muudatusettepanek 20

Artikli 10 lõige 4

4. Kui lennujaama juhtorganil või lennujaama kasutajal on kaebus mis tahes küsimuses, mis kuulub käesoleva direktiivi

4. Ilma et see piiraks olemasoleva vaidluste lahendamise mehhanismi või sätestatud edasikaebamiskorra kohaldamist, kui

kohaldamisalasse, võib ta selle esitada sõltumatule reguleerivale asutusele, kes teeb vaidlusi lahendava asutusena tegutsedes otsuse kahe kuu jooksul pärast kaebuse kättesaamist. Sõltumatul reguleerival asutusel on õigus nõuda pooltelt otsuse tegemiseks vajalikku teavet. Reguleeriva asutuse otsused on siduvad.

lennujaama juhtorganil või lennujaama kasutajal on kaebus mis tahes küsimuses, mis kuulub käesoleva direktiivi kohaldamisalasse, võib ta selle **asjaomase liikmesriigi kehtestatud tingimusi järgides** esitada sõltumatule reguleerivale asutusele, kes teeb vaidlusi lahendava asutusena tegutsedes otsuse kahe kuu jooksul pärast kaebuse kättesaamist. Sõltumatul reguleerival asutusel on õigus nõuda pooltelt otsuse tegemiseks vajalikku teavet. Reguleeriva asutuse otsused on siduvad.

Selgitus

Tuleb tagada, et pooled pöörduvad sõltumatu reguleeriva asutuse poole ainult siis, kui kõik dialoogi võimalused on ammendatud ja kui kaebus on piisavalt põhjendatud. Edasikaebamisõigus tuleb tagada iga liikmesriigi õigussüsteemist lähtuvalt.

Muudatusettepanek 21 Artikli 10 lõige 5

5. Sõltumatu reguleeriv asutus avaldab oma tegevuse kohta aastaaruande.

5. Sõltumatu reguleeriv asutus avaldab **iga aasta viiendal kuul** oma tegevuse kohta aastaaruande. **Asutus peaks aruande tegema kättesaadavaks kasutajatele, Euroopa Komisjonile ja üldsusele.**

Muudatusettepanek 22 Artikli 11 lõige 1

1. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi toimimise kohta hiljemalt 4 aasta jooksul pärast selle jõustumist ning teeb vajaduse korral asjakohase muudatusettepaneku.

1. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi toimimise kohta, **hinnates direktiivis sätestatud regulatsiooni eesmärkide saavutamises tehtud edusamme**, hiljemalt 4 aasta jooksul pärast selle jõustumist ning teeb vajaduse korral asjakohase muudatusettepaneku.

Selgitus

Direktiivi kohaldamist puudutav sõltumatu hinnang tuleb siduda seatud eesmärkide saavutamisel tehtud edusammudega.

MENETLUS

Pealkiri	Lennujaamamaksud
Viited	KOM(2006)0820 - C6-0056/2007 - 2007/0013(COD)
Vastutav komisjon	TRAN
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	REGI 13.3.2007
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Antonio De Blasio 20.3.2007
Arutamine parlamendikomisjonis	12.4.2007 7.6.2007
Vastuvõtmise kuupäev	13.9.2007
Lõpphääletuse tulemused	+: 36 -: 2 0: 2
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Elspeth Attwooll, Jean Marie Beaupuy, Rolf Berend, Jana Bobošíková, Antonio De Blasio, Bairbre de Brún, Vasile Dîncu, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Ambroise Guellec, Mieczysław Edmund Janowski, Rumiana Jeleva, Gisela Kallenbach, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Jamila Madeira, Mario Mantovani, Sérgio Marques, Miguel Angel Martínez Martínez, Yiannakis Matsis, Miroslav Mikolášik, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Pierre Pribetich, Wojciech Roszkowski, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszewska, Margie Sudre, Kyriacos Triantaphyllides, Oldřich Vlasák
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Jan Březina, Den Dover, Emanuel Jardim Fernandes, Louis Grech, Ljudmila Novak, Zita Pleštinská, Richard Seeber, László Surján, Nikolaos Vakalis
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Olle Schmidt