

Сряда, 5 май 2010 г.

Такси за сигурността на въздухоплаването *I**

P7_TA(2010)0123

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 5 май 2010 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и Съвета относно такси за сигурността на въздухоплаването (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

(2011/C 81 E/29)

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2009)0217),
 - като взе предвид член 251, параграф 2 и член 80, параграф 2 от Договора за ЕО, съгласно които предложението е внесено от Комисията (C7-0038/2009),
 - като взе предвид съобщението на Комисията до Европейския парламент и Съвета, озаглавено „Последствия от влизането в сила на Договора от Лисабон за междуинституционалните механизми за вземане на решения, които са в ход“ (COM(2009)0665),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 и член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид становището на Европейския икономическия и социален комитет от 5 ноември 2009 г.,
 - след консултация с Комитета на регионите,
 - като взе предвид член 55 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на Комисията по транспорт и туризъм (A7-0035/2010),
1. Одобрява предложението на Комисията във вида, в който е изменено;
 2. Призовава Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени изменения в своето предложение или да го замени с друг текст;
 3. Възлага на своя председател да предаде позицията на Съвета, на Комисията и на националните парламенти.

Сряда, 5 май 2010 г.

P7_TC1-COD(2009)0063

Позиция на Европейския парламент приета на първо четене на 5 май 2010 г. с оглед приемането на Директива 2010/.../ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно такси за сигурността на въздухоплаването

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функциониране на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) За сигурността на въздухоплаването по европейските летища по същество отговаря държавата. Необходимо е да се установи обща рамка за регулиране на основните характеристики на таксите за сигурност и на начина на тяхното определяне, тъй като при липса на такава рамка е възможно основните изисквания в отношенията между **органите, определящи тези такси** и ползвателите на летищата да не бъдат спазвани.
- (2) Събирането на такси за предоставяне на авионавигационни и наземни услуги вече е уредено съответно с Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване ⁽³⁾ и с Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността ⁽⁴⁾.
- (3) Изключително важно е ползвателите на летища редовно да получават от **органа, определящ или прилагащ таксите, информация** относно начина и базата, на която се изчисляват основните такси за сигурност. Такава информация ще даде яснота на **ползвателите на летища** по отношение на разходите за предоставянето на услугите по сигурността, **като посочените в Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване ⁽⁵⁾ и в правилата за изпълнението му**, по отношение на възвръщаемостта на съответните инвестиции и **безвъзмездните помощи и субсидии, предоставяни от властите за целите на сигурността**. За да позволят на **компетентния орган, определящ или прилагащ таксите**, правилно да оцени изискванията по отношение на своите бъдещи инвестиции, ползвателите на летища следва да се задължават своевременно да уведомяват **компетентния орган** за своите експлоатационни прогнози, планове за развитие и конкретни изисквания и желания.

⁽¹⁾ ОВ С 128, 18.5.2010 г., стр. 142.

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 5 май 2010 г.

⁽³⁾ ОВ L 341, 7.12.2006 г., стр. 3.

⁽⁴⁾ ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36.

⁽⁵⁾ ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72.

Сряда, 5 май 2010 г.

- (4) Тъй като методите за **финансиране или** определяне и събиране на дължимите суми за покриване на разходите по сигурността се различават в рамките на Съюза, е необходимо да се хармонизира основата за определяне на разходите за сигурност в летищата на Съюза, където тези разходи се отразяват в таксите за сигурност. На тези летища таксата следва да е свързана с разходите за осигуряване на сигурност, като се взема предвид всякакво публично финансиране на разходите за сигурност, **с оглед избягване фортирането на печалба и предоставянето на подходящи и ефективни по отношение на разходите услуги и оборудване за сигурност по въпросните летища.**
- (5) Важно е да се създаде прозрачност по отношение на **ползването** на такива национални мерки по сигурността, които са по-строги от общите основни стандарти, установени с Регламент (ЕО) № 300/2008.
- (6) **Във** всяка държава-членка, **на чиито летища се събират такси за сигурност**, независим надзорен орган следва да осигури правилното и ефективно прилагане на настоящата директива. Органът следва да притежава всички необходими ресурси, като персонал, експертен опит и финансови средства, за изпълнение на своите задачи.
- (7) **Държавите-членки следва да имат възможността да прилагат обща система за таксуване, която да покрива летищните трежи или други групи летища, включително такива, които обслужват един и същи град или агломерация.**
- (8) **Изчисляването на таксите за сигурност по отношение на обвързаността и/с разходите следва да се основава на обективни критерии, като например критериите, посочени в съответните документи на Международната организация за гражданско въздухоплаване, които предвиждат да се използват броят пътници, максималното тегло при излитане или съчетание от тези фактори.**
- (9) Тъй като целите на предвидените действия не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки, тъй като системите за таксите за сигурност не могат да бъдат установени по еднакъв начин на национално равнище в целия Съюз, и затова поради мащаба и въздействието на мерките тези цели биха били по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа за пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

1. Настоящата директива установява общи принципи за налагане на такси за сигурност на летищата в Съюза.
2. Директивата се прилага за всички летища, които са разположени на територия, за която се прилагат разпоредбите на Договора, **и са открити за търговски трафик.**

Настоящата директива не се прилага за таксите, събирани за заплащане на аеронавигационното обслужване по маршрута и терминалното аеронавигационно обслужване в съответствие с Регламент (ЕО) № 1794/2006, нито за таксите, събирани за заплащане на наземните услуги, посочени в приложението към Директива 96/67/ЕО.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- а) „летище“ означава всяко земно пространство, специално пригодено за приземяване, излитане и маневриране на летателни апарати, в това число помощните инсталации, които може да се използват при тези операции за нуждите на въздушния трафик и обслужване, включително инсталациите, необходими за подпомагане на търговското въздушно обслужване;

Сряда, 5 май 2010 г.

- б) „управителен орган на летище“ означава орган, който, в съчетание или не с други дейности, има за своя цел по силата на националните законови или подзаконови актове администрацията и управлението на инфраструктурите на летището, както и съгласуването и контрола на дейностите на различните оператори, представени във въпросните летища;
- в) „летищна прежа“ означава няколко летища в дадена държава-членка, управлявани от един и същ управителен орган, определен от компетентния национален орган;
- г) „компетентен орган“ означава управителен орган на летище или друг орган или структура, отговарящ за прилагането и/или определянето на размера и структурата на таксите за сигурността на въздухоплаването на летищата в Съюза;
- д) „ползвател на летище“ означава всяко физическо или юридическо лице, отговарящо за превоза на пътници, поща и/или товари по въздух от или до въпросното летище;
- е) „такса за сигурността“ означава налог, **събиран в различни форми от образувание, летище или ползвател на летище**, който е конкретно предназначен за покриване на разходите за мерките за сигурност, имащи за цел да защитават гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство. **Разходите за мерките за сигурност може да включват разходите, направени за осигуряване прилагането на Регламент (ЕО) № 300/2008 или за изпълнение на свързани регулаторни разходи и разходи за надзор от съответния орган;**
- ж) „сигурност на въздухоплаването“ означава комбинация от мерки и човешки и материални ресурси, предназначени да защитят гражданското въздухоплаване от актове на незаконна напеса, които застрашават сигурността на гражданското въздухоплаване.

Член 3

Недискриминация

Държавите-членки гарантират, че таксите за сигурност не създават дискриминация между ползвателите на летища или пътниците.

Член 4

Летищна прежа

Държавите-членки могат да разрешат на компетентният орган на летищна прежа да въведе обща и прозрачна система за такси за сигурност, която да обхваща тази прежа.

Член 5

Общи системи на таксуване

След информиране на Комисията и в съответствие със законодателството на Съюза държавите-членки могат да разрешат на компетентния орган да прилага обща и прозрачна система за летищни такси за летища, обслужващи един и същи град или агломерация, при условие че всяко летище съответства изцяло на изискванията за прозрачност, установени в член 7.

Член 6

Консултации и средства за правна защита

1. Държавите-членки осигуряват достъп на компетентния орган до всяка необходима информация относно разходите за предоставяне на услуги по сигурността на въздухоплаването на летището.

Сряда, 5 май 2010 г.

2. Държавите-членки гарантират, че **■** се създава задължителна **■** процедура за **редовни** консултации между **компетентния** орган **■** и ползвателите на летището **или представители или асоциациите на ползватели на летища** във връзка с действието на системата на таксите за сигурност и размера на тези такси. **Такива** консултации се организират поне веднъж годишно **освен ако на последната консултация не е договорено друго. Когато е налице многогодишно споразумение между компетентния орган и ползвателите на летища, консултациите се провеждат по реда, предвиден в него. Държавите-членки си запазват правото да искат по-чести консултации.**

3. **Компетентният** орган **■** представя всички предложения за изменение на системата или на размера на таксите за сигурност пред ползвателите на летища **или пред представители или сдружения на ползватели на летища** не по-късно от четири месеца преди изменението да влязат в сила, заедно с обосновка на предложените изменения. **Компетентният** орган **■** провежда консултации с ползвателите на летището по предложените изменения и взема предвид техните становища преди вземането на решение.

4. **Компетентният** орган **■** публикува решението си най-късно два месеца преди влизането му в сила. Ако не се постигне съгласие по предложените промени между **компетентния** орган и ползвателите на летището, **компетентният** орган **■** обосновава своето решение с оглед на вижданията на ползвателите.

5. Държавите-членки гарантират, че в случай на разногласия по дадено решение относно таксите за сигурност, взето от компетентния орган, всяка от страните може да потърси напеса на независимия надзорен орган, посочен в член 10, който проверява основателността на изменението в системата или размера на таксите за сигурност.

6. Дадена държава-членка може да реши да не прилага параграф 5 във връзка с промените в размера или структурата на таксите за сигурност на въздухоплаването за тези летища, на които:

а) съществува задължителна процедура съгласно националното законодателство, с която таксите за сигурност на въздухоплаването или техният максимален размер се определят или одобряват от независимия надзорен орган; или

б) съществува задължителна процедура съгласно националното законодателство, с която независимият надзорен орган проверява редовно или по искане от заинтересовани страни дали тези летища са обект на ефективна конкуренция. Когато положението налага това, въз основа на такава проверка държавата-членка решава таксите за сигурност на въздухоплаването или максималният им размер да бъдат определяни от независимия надзорен орган. Това решение се прилага в продължение на период, определен за необходим на базата на проведените от същия орган анализ.

Процедурите, условията и критериите, прилагани от държавите-членки за целите на настоящия параграф, трябва да бъдат релевантни, обективни, недискриминиращи и прозрачни.

Член 7

Прозрачност

1. Държавите-членки гарантират, че **всеки път, когато трябва да се провеждат консултации, посочени в член 6, параграф 2, компетентният** орган **■** предоставя на всеки ползвател на летището **или** на представителите или на асоциациите на ползвателите информация за компонентите, които служат за база при определяне на **структурата или** размера на всички такси за сигурност, събирани **на всяко летище**. Тази информация включва най-малко:

а) списък на различните услуги и инфраструктура, предоставяни срещу събираните такси за сигурност;

Сряда, 5 май 2010 г.

- б) метода на изчисление на таксите за сигурност;
 - в) **цялостната структура на разходите с оглед оборудването и услугите, за които се отнасят таксите за сигурност;**
 - г) приходите **от таксите** за сигурност **и общият размер на разходите за услугите, обхванати от тях;**
 - д) общия брой на персонала, зает в обслужването, за което се събират такси за сигурност;
 - е) **всякакво финансиране от публични органи за оборудването и услугите, за които се отнасят таксите за сигурност;**
 - ж) прогнози за размера на таксите за сигурност, **като се вземат предвид предложените инвестиции, увеличаването на трафика и повишеното равнище на заплахата за сигурността;**
 - з) предвидени инвестиции, които биха могли да окажат съществено влияние на размера на таксите за сигурност.
2. Държавите-членки гарантират, че ползвателите на летището преди всяка консултация да предоставят информация на **компетентния** орган, както е предвидено в член 6, по-специално относно:
- а) прогнози за трафика;
 - б) прогнози за състава и планираното използване на въздушната им флота;
 - в) плановете си за развитие на въпросното летище;
 - г) изискванията си към въпросното летище;
 - д) **размера на таксата за сигурност, събирана от ползвателите на летището от заминаващите от летището пътници, както и информация за компонентите, служещи за основа при определянето на тези такси в съответствие с параграф 1, букви а) до з).**

3. Държавите-членки гарантират публичния достъп до информацията за размера на таксите за сигурност, събирани от компетентния орган и ползвателите на летищата.

4. При условията на националното законодателство информацията, предоставяна съгласно настоящия член, се разглежда като поверителна или икономически чувствителна и се третира съответно. По отношение на управителни органи на летища, чиито акции са листвани на борсата, се спазват по-специално разпоредбите за фондовата борса.

Член 8

По-строги мерки

1. **Допълнителните разходи за прилагането на** по-строги мерки по член 6 от Регламент (ЕО) № 300/2008 **се поемат от** държавите-членки **■**

■

Сряда, 5 май 2010 г.

2. Преди да приеме мерки съгласно член 4 от Регламент (ЕО) № 300/2008, Комисията изготвя оценка на въздействието по отношение на последиците върху размера на таксите за сигурност. Комисията провежда консултации с консултативната група на заинтересованите страни, създадена съгласно член 17 от Регламент (ЕО) № 300/2008, във връзка с резултатите от тази оценка на въздействието.

Член 9

Обвързаност на таксите за сигурност с разходите

Таксите за сигурност се използват изключително за покриване на разходите за сигурността. Тези разходи се определят с помощта на общоприетите във всяка държава-членка принципи на счетоводство и оценка. **Общите приходи от таксите за сигурност не надвишават общите разходи за сигурност на въздухоплаването на това летище, летищна трежа или група летища.**

Въпреки това държавите-членки гарантират, че се обръща особено внимание на:

- разходите за финансиране на съоръженията и на инсталациите, използвани за операции по сигурността, включително съответните амортизационни отчисления върху стойността на тези съоръжения и инсталации;
- **националното и/или международното ниво на заплахата за сигурността;**
- разходите за персонала и дейностите по сигурността;
- дотации и субсидии, отпуснати от властите за целите на сигурността.

Разходната база за изчисляване на таксите за сигурност не включва никакви разходи, свързани с по-обща дейност по сигурността, осъществявани от държавите-членки, като обща полицейска дейност, събиране на разузнавателни данни и национална сигурност.

Член 10

Независим надзорен орган

1. Държавите-членки назначават или създават независим орган в качеството на национален независим надзорен орган с цел да гарантират точното прилагане на мерките, предприети за изпълнение на настоящата директива. Този орган може да е същият като институцията, натоварена от дадена държава-членка с прилагането на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси ⁽¹⁾.

2. Настоящата директива не възпрепятства националните независими надзорни органи да делегират под свой надзор и при своя пълна отговорност изпълнението на настоящата директива на други независими надзорни органи в съответствие с националното право, при условие че изпълнението се осъществява при спазване на същите стандарти.

3. Държавите-членки гарантират независимостта на независимия надзорен орган, като осигуряват неговата правна обособеност и функционална независимост от всеки **компетентен** орган **или** въздушен превозвач. Държавите-членки, които запазват собственост или контрол над летища, управителни органи на летища или въздушни превозвачи, осигуряват ефективно структурно отделяне на регулаторната функция от дейностите, свързани със собствеността или контрола. Държавите-членки гарантират, че независимият надзорен орган упражнява правомощията си безпристрастно и при пълна прозрачност.

⁽¹⁾ ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11.

Сряда, 5 май 2010 г.

4. Държавите-членки уведомяват Комисията за наименованието и адреса на независимия надзорен орган, за възложените му задачи и отговорности и за мерките, предприети за осигуряване на спазването на параграф 3.

5. По отношение на споровете във връзка с таксите да сигурност държавите-членки гарантират, че се вземат мерки с цел:

а) установяване на процедура за разрешаване на споровете между **компетентния** орган и ползвателите на летището;

б) определяне на условията, при които даден спор може да бъде отнесен до независимия надзорен орган и по-специално предвиждане, че този орган отхвърля жалби, които счита, че не са надлежно обосновани или придружени от необходимите документи; и

в) определяне на критериите, по които се разглеждат споровете с цел намиране на решение.

Тези процедури, условия и критерии са недискриминационни, прозрачни и обективни.

6. Независимият надзорен орган публикува годишен доклад за своята дейност.

7. Когато държава-членка в съответствие с националното си право прилага регулаторна или законодателна процедура за определяне и одобряване на структурата или размера на таксите за сигурност на национално равнище, компетентният национален орган за проверка на законосъобразността на таксите за сигурност изпълнява функциите на независимия надзорен орган, предвидени в параграфи 1 до 6.

Член 11

Отчетност и преразглеждане

1. Не по-късно от...⁽¹⁾ Комисията представя отчет пред Европейския парламент и Съвета относно действието на настоящата директива, както и подходящи предложения, ако се налага.

2. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат при изпълнението на настоящата директива, особено по отношение на събирането на информация за отчета, посочен в параграф 1.

3. Не по-късно от...⁽²⁾ Комисията представя доклад относно финансирането на сигурността на въздухоплаването, който разглежда развитието на разходите за сигурност на въздухоплаването.

Член 12

Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива **преди...**⁽³⁾. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби и прилагат таблица на съответствието между разпоредбите и настоящата директива.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

⁽¹⁾ Четири години след влизането в сила на настоящата директива.

⁽²⁾ Две години след влизането в сила на настоящата директива.

⁽³⁾ ОВ: Моля нанесете дата: 2 години след влизането в сила на настоящата директива.

Сряда, 5 май 2010 г.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

3. Без да се засяга член 11, параграф 2, доколкото не се събират такси за сигурност на никое летище в дадена държава-членка, от тази държава-членка не се изисква да спазва параграфи 1 и 2.

Член 13

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 14

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в

За Европейския парламент:
Председател

За Съвета:
Председател

Общностни насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (преработен текст) *I**

P7_TA(2010)0124

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 5 май 2010 г. относно предложението за решение на Европейския парламент и на Съвета относно общностните насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (преработено) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD))

(2011/C 81 E/30)

(Обикновена законодателна процедура – преработка)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2009)0391),
- като взе предвид член 251, параграф 2 и член 156, параграф 1 от Договора за ЕО, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C7-0111/2009),
- като взе предвид съобщението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета, озаглавено „Последиствия от влизането в сила на Договора от Лисабон за междуинституционалните механизми за вземане на решения, които са в ход“ (COM(2009)0665),
- като взе предвид член 294, параграф 3 и член 172, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
- като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 4 ноември 2009 г.,
- като взе предвид становището на Комитета на регионите,
- като взе предвид Междоинституционалното споразумение от 28 ноември 2001 г. относно по-структурирано използване на техниката за преработване на нормативни актове ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ ОВ С 77, 28.3.2002 г., стр. 1.