

Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Δέσμη μέτρων για τους αερολιμένες»

(2012/C 277/11)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

- επικροτεί τον στόχο της δημιουργίας των απαραίτητων συνθηκών για την πιο αποτελεσματική χρήση των υφιστάμενων υποδομών, αλλά πιστεύει ότι πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για να καλυφθεί επαρκώς η αυξανόμενη ζήτηση χωρητικότητας. Ειδικότερα, είναι σημαντικό να επεκταθεί η χωρητικότητα των υπερφορτωμένων αερολιμένων, να ληφθεί καλύτερα υπόψη η διαθέσιμη χωρητικότητα των περιφερειακών, να επισπευσθεί η δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και να εξασφαλιστεί ένα ανταγωνιστικό ακόμη και νυχτερινό, ωράριο λειτουργίας·
- ζητεί να βελτιωθούν οι διατροφικές συνδέσεις μεταξύ αερολιμένων και άλλων μέσων μεταφοράς. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα και θα εξασφαλιστεί επαρκής σύνδεση των περιφερειών με το ευρωπαϊκό και το παγκόσμιο δίκτυο αερομεταφορών·
- συμφωνεί ότι, σύμφωνα με την «εξισορροπημένη προσέγγιση», πρέπει να επιλεγεί το πιο αποδοτικό από οικονομική άποψη μέτρο για την επίτευξη των στόχων μείωσης του θορύβου, αλλά πιστεύει ότι το προτεινόμενο δικαίωμα ελέγχου της Επιτροπής υπερβαίνει τις εξουσίες της Επιτροπής σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Οι λειτουργικοί περιορισμοί πρέπει να επιβάλλονται από τις περιφερειακές αρχές, αφού ληφθούν δεόντως υπόψη οι τοπικές συνθήκες και ιδιαιτερότητες. Η καθιέρωση ενός πρόσθετου δικαιώματος ελέγχου της Επιτροπής δεν είναι ούτε αναγκαία ούτε αναλογική·
- επικροτεί την περαιτέρω ελευθέρωση και την τυποποίηση της πρόσβασης στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους, οι οποίες θα ενισχύσουν τον ανταγωνισμό και θα οδηγήσουν τελικά σε περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της ΕΕ. Για να αποφευχθεί ο αρνητικός αντίκτυπος στις υφιστάμενες συνθήκες απασχόλησης, στην ασφάλεια της αεροπορίας και στη χωρητικότητα των αερολιμένων, θα πρέπει εντούτοις να είναι δυνατόν να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι τοπικές ιδιαιτερότητες των αερολιμένων·
- επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής να καθιερωθούν αγορακεντρικοί μηχανισμοί για τη βέλτιστη αξιοποίηση της περιορισμένης χωρητικότητας των πολυσύχναστων αερολιμένων, αλλά τονίζει ότι πρέπει να εξακολουθήσει να διασφαλίζεται η σύνδεση των περιφερειών με το δίκτυο αερομεταφορών.

Εισηγητής	ο κ. WERNER (DE/ALDE), Υφυπουργός στο Υπουργείο Οικονομίας, Εργασίας και Μεταφορών του κρατιδίου της Σαξονίας
Έγγραφο αναφοράς	Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους αερολιμένες - Αντιμετώπιση των προκλήσεων της χωρητικότητας και βελτίωση της ποιότητας για την προώθηση της ανάπτυξης, της συνδετικότητας και της βιώσιμης κινητικότητας» COM(2011) 823 final Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καθιέρωση των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους αερολιμένες της Ένωσης στο πλαίσιο μιας εξισορροπημένης προσέγγισης και την κατάργηση της οδηγίας 2002/30/EK του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Συμβουλίου COM(2011) 828 final Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες της Ένωσης και την κατάργηση της οδηγίας 96/67/EK του Συμβουλίου COM(2011) 824 final Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής των χρονοθυρίδων (slots) στους αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση) COM(2011) 827 final

I. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Γενικές παρατηρήσεις (COM(2011) 823 final)

1. συμμερίζεται την άποψη ότι τα αεροδρόμια αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού δικτύου μεταφορών. Μπορούν δε να συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη, την απασχόληση και τον τουρισμό σε επιμέρους περιοχές, ενισχύοντας παράλληλα και την εδαφική συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

2. συμμερίζεται επίσης την άποψη ότι όλο και περισσότεροι πολίτες της ΕΕ ενοχλούνται από τον θόρυβο των αεροσκαφών, ιδίως τη νύχτα, και ότι είναι επομένως απαραίτητη μια δραστητική στρατηγική για τη διαχείριση του θορύβου προκειμένου να μετριαστούν οι ανεπιθύμητες συνέπειές του·

3. υποστηρίζει την επιδίωξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να αξιοποιηθούν και να επεκταθούν με τον καλύτερο τρόπο οι δυνατότητες των αερομεταφορών, ιδίως η προβλεπόμενη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας·

4. τονίζει ότι η ΕΕ θα μπορούσε να προωθήσει τις επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό του δικτύου των υφιστάμενων και την κατασκευή νέων αερολιμένων πρωτίτως μέσω της χρήσης καινοτόμων χρηματοδοτικών μηχανισμών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αιεφόρος οικονομική ανάπτυξη της ΕΕ, καθώς και η βελτίωση των οικονομικών της σχέσεων με τον υπόλοιπο κόσμο·

5. συμμερίζεται την άποψη ότι υπάρχει αυξανόμενη ανισορροπία μεταξύ της χωρητικότητας των αερολιμένων και της συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης που προκύπτει από τον τουρισμό και τις ανάγκες μεταφοράς. Ορισμένοι ευρωπαϊκοί αερολιμένες είναι ήδη υπερφορτωμένοι ή λειτουργούν στα όρια της χωρητικότητάς τους. Δεν είναι

πάντα δυνατό —ιδίως στους κομβικούς αερολιμένες— να διατίθεται πρόσθετη χωρητικότητα στο μέτρο που χρειάζεται για να καλυφθεί η ζήτηση. Επομένως, είναι αναμενόμενο ότι τα επόμενα χρόνια θα προκύψει αύξηση της συμφόρησης σε ό,τι αφορά τη χωρητικότητα των αερολιμένων·

6. επικροτεί τον στόχο της αντιμετώπισης του προβλήματος της αυξημένης συμφόρησης και της δημιουργίας των αναγκαίων συνθηκών για την πιο αποτελεσματική χρήση των υφιστάμενων υποδομών. Ωστόσο, η ΕτΠ προειδοποιεί ότι τα μέτρα που προτείνονται στη δέση για τους αερολιμένες δεν επαρκούν για να επιτευχθεί αυτό·

7. επισημαίνει ότι υπάρχει επαρκής χωρητικότητα σε πολλούς περιφερειακούς αερολιμένες για την αποτελεσματική «ανακούφιση» των αερολιμένων που αντιμετωπίζουν προβλήματα συμφόρησης και ότι έτσι μπορεί να βελτιωθούν οι περιφερειακές συνδέσεις·

8. πιστεύει ότι πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για να καλυφθεί επαρκώς η αυξανόμενη ζήτηση χωρητικότητας. Ειδικότερα, είναι σημαντικό να επεκταθεί η χωρητικότητα των υπερφορτωμένων αερολιμένων, να ληφθεί καλύτερα υπόψη η διαθέσιμη χωρητικότητα των περιφερειακών, να επιστευθεί η δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και να εξασφαλιστεί ένα ανταγωνιστικό, ακόμη και νυχτερινό, ωράριο λειτουργίας. Πέραν αυτού, πρέπει να υποστηριχθούν αποφασιστικά οι μικροί περιφερειακοί αερολιμένες, προκειμένου να λειτουργήσουν συμπληρωματικά προς τους μεγάλους αερολιμένες και να αξιοποιηθούν με τον βέλτιστο τρόπο οι υφιστάμενες υποδομές·

9. επισημαίνει την ανάγκη να βελτιωθούν οι διατροφικές συνδέσεις μεταξύ αερολιμένων και άλλων μέσων μεταφοράς. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα και θα εξασφαλιστεί επαρκής σύνδεση των περιφερειών με το ευρωπαϊκό και το παγκόσμιο δίκτυο αερομεταφορών·

10. θεωρεί ότι η πιο αποτελεσματική κατανομή των χρονοθυρίδων είναι πρόσφορος τρόπος για να επιτευχθεί η βέλτιστη χρήση της περιορισμένης χωρητικότητας στους πολυσύχναστους αερολιμένες. Επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής για την καθιέρωση αγορακεντρικών μηχανισμών προς τον σκοπό αυτόν, με την προϋπόθεση όμως ότι θα εξακολουθήσει να διασφαλίζεται η σύνδεση των περιφερειών με το δίκτυο αερομεταφορών·

11. επιδοκιμάζει την πρόταση για την αναθεώρηση των κανόνων και των διαδικασιών σχετικά με την καθιέρωση λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο. Ο στόχος της τυποποιημένης εφαρμογής της μεθόδου της «εξισορροπημένης προσέγγισης» αναμένεται ότι θα εξασφαλίσει καλύτερη προστασία των ανθρώπων που πλήττονται από τον θόρυβο των αεροσκαφών, σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/EK σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου·

12. επικροτεί τον στόχο της περαιτέρω ελευθέρωσης της αγοράς των υπηρεσιών εδάφους. Η ελευθέρωση αυτή θα ενισχύσει τον ανταγωνισμό και, σε τελευταία ανάλυση, θα οδηγήσει σε περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών. Για να αποφευχθεί ο αρνητικός αντίκτυπος στις υφιστάμενες συνθήκες απασχόλησης, στην ασφάλεια της αεροπορίας και στη χωρητικότητα των αερολιμένων, θα πρέπει να είναι δυνατόν να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι τοπικές ιδιαιτερότητες των αερολιμένων. Επιπλέον, πρέπει να εξασφαλιστεί ότι ο κανονισμός δεν οδηγεί σε άνιση μεταχείριση των παρόχων των υπηρεσιών. Ο στόχος της Επιτροπής να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μπορεί να επιτευχθεί μόνο όταν ισχύουν οι ίδιοι όροι για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη·

13. εκφράζει την ανησυχία της για τις προτάσεις της Επιτροπής και τις ευρύτερες προτάσεις της Γενικής Προσέγγισης του Συμβουλίου να ρυθμιστούν τα τέλη για τη χρήση των υποδομών των υπηρεσιών εδάφους σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας περί αερολιμενικών τελών (οδηγία 2009/12/EK) και πέραν αυτών. Τα τέλη αυτά αποτελούν συνήθως πολύ μικρό ποσοστό των συνολικών εσόδων των αερολιμένων, ιδίως σε περιφερειακούς αερολιμένες που υπερβαίνουν οριακά το νέο προτεινόμενο όριο των δύο εκατομμυρίων επιβατών ανά έτος, και αντιστοιχούν σε μικρά ποσά σε απόλυτους αριθμούς. Το διοικητικό κόστος ενδέχεται να είναι σημαντικά μεγαλύτερο από κάθε ενδεχόμενο όφελος, δεδομένου ότι οι αερολιμένες είναι ήδη υποχρεωμένοι να καθορίζουν τέτοιες χρεώσεις με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο·

14. τονίζει τη σημασία της Γενικής Αεροπορίας για τις αερομεταφορές στην ΕΕ. Επιτρέπει στους επιχειρηματίες, οι οποίοι δημιουργούν πλούτο και απασχόληση, να ταξιδεύουν με τη μέγιστη ευελιξία και αυξάνει την οικονομική ισχύ των περιφερειακών περιοχών και των εξόχως απόκεντρων περιφερειών. Αυτό είναι ιδιαίτερος σημαντικός κατά την εξέταση του ζητήματος των χρονοθυρίδων και της προσβασιμότητας στα αεροδρόμια·

Λειτουργικοί περιορισμοί σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο (COM(2011) 828 final)

15. επικροτεί τον στόχο της περαιτέρω διευκρίνισης των διαδικασιών και των κανόνων για την επιβολή λειτουργικών περιορισμών σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο, όπως και της ενίσχυσης της διαφάνειας της διαδικασίας αξιολόγησης. Θα αντισταθμιστεί έτσι η μη συνεκτική εφαρμογή της οδηγίας στα κράτη μέλη και θα

επιτευχθεί συγκρίσιμο επίπεδο προστασίας των θιγόμενων από τον θόρυβο των αεροσκαφών. Ωστόσο, η ΕτΠ παρατηρεί ότι η πρόταση κανονισμού δεν είναι ακόμη σύμφωνη με την οδηγία 2002/49/EK για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου, ιδίως όσον αφορά την αξιολόγηση του θορύβου και την ανάλυση κόστους/απόδοσης, και επομένως θα προκαλέσει μεγάλο διοικητικό φόρτο και, συνεπώς, σημαντικό κόστος, υπονομεύοντας έτσι την αποδοχή των εναέριων μεταφορών από τους πολίτες·

16. αναμένει ότι με τη μετατροπή της υφιστάμενης οδηγίας σε κανονισμό θα αυξηθεί η αποτελεσματικότητα των μέτρων περιορισμού του θορύβου και θα αποτραπεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

17. συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι, σύμφωνα με την «εξισορροπημένη προσέγγιση», πρέπει να επιλεγεί το πιο αποδοτικό από οικονομική άποψη μέτρο για την επίτευξη των στόχων μείωσης του θορύβου. Ωστόσο, η υγεία και η ασφάλεια των πολιτών που κατοικούν κοντά σε αεροδρόμια θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη εκτενώς και όχι μόνο προαιρετικά. Έτσι, τα κράτη μέλη θα μπορέσουν να συνδυάσουν τον οικονομικό αντίκτυπο των μέτρων περιορισμού του θορύβου με τις θεμιτές ανάγκες προστασίας των ανθρώπων που πλήττονται από τον θόρυβο των αεροσκαφών·

18. συμφωνεί κατ' αρχήν με τον στόχο να καταστεί αυστηρότερο το πρότυπο για τα οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη. Έτσι, συνεκτιμάται η τεχνολογική πρόοδος που σημειώνεται στην ανάπτυξη πιο αθόρυβων αεροσκαφών. Η ΕτΠ σημειώνει ωστόσο ότι, σε σύγκριση με τα επιβατικά αεροσκάφη, τα αεροσκάφη εμπορευματικών μεταφορών είναι λιγότερο πιθανό να πληρούν το αυστηρό πρότυπο των 10 EPNdB που αναφέρεται στην πρόταση κανονισμού. Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε απαγόρευση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών θα επηρεάσει δυσανάλογα τους αερομεταφορείς εμπορευμάτων. Γι' αυτό και η ΕτΠ συνιστά να θεσπιστεί, εντός κατάλληλης μεταβατικής περιόδου, ένα λιγότερο αυστηρό πρότυπο 8 EPNdB, το οποίο αρκεί ήδη για σημαντικό περιορισμό του θορύβου·

19. κρίνει σκόπιμη την ύπαρξη ενός ανεξάρτητου οργάνου προφυγής σε επίπεδο κρατών μελών·

20. επικροτεί την εφαρμογή της εξισορροπημένης προσέγγισης για τη μείωση των οχλήσεων και της έντασης του θορύβου. Η προσέγγιση αυτή εξασφαλίζει στα κράτη μέλη την ευελιξία που χρειάζονται για τον περιορισμό του θορύβου. Ταυτόχρονα, η ΕτΠ συμφωνεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι οι λειτουργικοί περιορισμοί θα πρέπει να επιβάλλονται μόνο ως έσχατη λύση·

21. υποστηρίζει την επιδίωξη της περαιτέρω διευκρίνισης των κανόνων για την αποτίμηση του θορύβου των αεροσκαφών, όπως και της ενίσχυσης της διαφάνειας της διαδικασίας αξιολόγησης. Η προβλεπόμενη διαβούλευση με τους θιγόμενους από τον θόρυβο θα ενισχύσει την αποδοχή της εφαρμογής των μέτρων μετριασμού του θορύβου. Ωστόσο, η ΕτΠ συνιστά να δοθεί στα κράτη μέλη επαρκές περιθώριο ευελιξίας όσον αφορά τη σύνθεση των «Φόρουμ για την τεχνική συνεργασία» που προβλέπονται στην πρόταση. Αν υπάρχουν ήδη παρεμφερείς επιτροπές στα κράτη μέλη, πρέπει να είναι δυνατόν να αναγνωριστούν αυτές, αντί να δημιουργηθούν πρόσθετα όργανα·

22. είναι της γνώμης ότι η μέθοδος αξιολόγησης του θορύβου βάσει της έκθεσης της ECAC για την «Πρότυπη μέθοδο υπολογισμού των περιγραμμάτων του θορύβου γύρω από τους πολιτικούς αερολιμένες» (έγγραφο 29), που αναφέρεται στο παράρτημα Ι της πρότασης κανονισμού, δεν ενδείκνυται για την ενίσχυση της διαφάνειας της σχετικής διαδικασίας. Μια πρόσθετη μέθοδος αξιολόγησης συνεπάγεται απώλεια της συγκρισιμότητας π.χ. με την οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο ή με τους εθνικούς κανόνες υπολογισμού, καθώς και περιττό διοικητικό φόρτο. Συνεπώς, η αξιολόγηση του θορύβου θα πρέπει να βασιστεί στην οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο (2002/49/ΕΚ).

23. πιστεύει ότι το προτεινόμενο δικαίωμα ελέγχου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σύμφωνα με το οποίο η Επιτροπή θα μπορεί να εξετάζει και ενδεχομένως να αναστέλλει τυχόν λειτουργικούς περιορισμούς πριν από την επιβολή τους, υπερβαίνει τις εξουσίες της Επιτροπής σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Οι λειτουργικοί περιορισμοί πρέπει να επιβάλλονται από τις περιφερειακές αρχές, αφού ληφθούν δεόντως υπόψη οι τοπικές συνθήκες και ιδιαιτερότητες. Η απόδοση ενός πρόσθετου δικαιώματος ελέγχου στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είναι ούτε αναγκαία ούτε αναλογική. Επιπλέον, δεν διευκολύνει ουδόλως την επίτευξη του στόχου του προτεινόμενου κανονισμού, που είναι να μειωθεί ο αριθμός των ανθρώπων που πλήττονται από τον θόρυβο των αεροσκαφών.

24. φρονεί ότι ο ορισμός των εννοιών «αεροσκάφος» και «οριακά συμμορφούμενο αεροσκάφος», η επικαιροποίηση των προτύπων πιστοποίησης του θορύβου και της διαδικασίας πιστοποίησης και οι τροποποιήσεις της μεθόδου και της τεχνικής έκθεσης είναι ουσιώδη στοιχεία του κανονισμού. Στο μέτρο αυτό, δεν ενδείκνυται να μεταβιβαστεί επί των θεμάτων αυτών στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης νομοθετικών πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ.

Υπηρεσίες εδάφους (COM(2011) 824 final)

25. συμφωνεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι οι υπηρεσίες εδάφους διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αλυσίδα των αερομεταφορών. Για την εξασφάλιση ενός αποδοτικού και ανταγωνιστικού συστήματος αερομεταφορών χρειάζονται αποτελεσματικές και ποιτικές υπηρεσίες εδάφους.

26. επιδοκιμάζει το περαιτέρω άνοιγμα και την εναρμόνιση των όρων πρόσβασης στην αγορά παροχής υπηρεσιών εδάφους. Κατ' αυτόν τον τρόπο, αναμένεται να βελτιωθεί περαιτέρω η ποιότητα των υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Ένωσης, γεγονός που θα ωφελήσει εξίσου τις αεροπορικές εταιρείες, τους μεταφορείς και τους επιβάτες. Για να αποφευχθεί ο αρνητικός αντίκτυπος στις υφιστάμενες συνθήκες απασχόλησης, στην ασφάλεια της αεροπορίας και στη χωρητικότητα των αερολιμένων, θα πρέπει να είναι δυνατόν να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι τοπικές ιδιαιτερότητες των αερολιμένων.

27. είναι υπέρ της ρύθμισης της μεταφοράς προσωπικού μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών. Προτείνει δε στην Επιτροπή να εξετάσει σχετικά μήπως οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να χρησιμοποιήσουν τη δυνατότητα μεταφοράς προσωπικού, όπως αυτή ρυθμίζεται από τα κράτη μέλη, μέσω της άμεσης εφαρμογής του άρθρου 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, χωρίς να χρειάζεται η έκδοση πρόσθετης πράξης εφαρμογής από τα κράτη μέλη, καθώς και αν μπορούν να καθοριστούν οι παράμετροι της ανάληψης εργαζομένων από άλλους πάροχους υπηρεσιών εδάφους.

28. επισημαίνει ότι δεν έχουν διαμορφωθεί ακόμη επαρκώς προς εφαρμογή όλοι οι κανόνες της διαδικασίας έγκρισης. Ειδικότερα, επιδέχονται ακόμη βελτίωση ζητήματα όπως ο καθορισμός των

χρονικών προθεσμιών των επιμέρους σταδίων της διαδικασίας, η θέσπιση ειδικής ρύθμισης για την ανάρτηση του μη εφαρμόσιμου ανασταλτικού αποτελέσματος των προσφυγών, η αρμοδιότητα για την εφαρμογή της διαδικασίας, καθώς και τα κριτήρια για τη χορήγηση της έγκρισης.

29. συμμερίζεται την άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι οι αερολιμένες θα πρέπει να διαδραματίζουν αποφασιστικό ρόλο στον συντονισμό των υπηρεσιών εδάφους. Η ΕΤΠ σημειώνει, ωστόσο, ότι οι αερολιμένες μπορούν να επιτελέσουν αυτή τη λειτουργία μόνο εάν υπάρχει το απαραίτητο νομικό πλαίσιο στα κράτη μέλη. Επιπλέον, τα καθήκοντα αυτά συνεπάγονται πρόσθετο κόστος, το οποίο οι αερολιμένες θα δυσκολευτούν να ανακτήσουν μέσω της αγοράς.

30. τονίζει ότι το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς δεν πρέπει να έχει επιπτώσεις στην ασφάλεια των αερομεταφορών. Για να διατηρηθεί το υψηλό επίπεδο ασφαλείας στους αερολιμένες της Ένωσης, χρειάζεται επαρκής εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού.

31. θεωρεί σημαντικό να προσδιοριστεί η διάρκεια της κατάρτισης σε επίπεδο που εγγυάται την ποιοτική επάρκεια των υπηρεσιών εδάφους. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι για την παροχή υπηρεσιών εδάφους θα χορηγείται έγκριση αναγνωριζόμενη σε όλα τα κράτη μέλη, η ΕΤΠ συνιστά να σχεδιαστεί η κατάρτιση με τρόπο ώστε να δημιουργηθούν συγκρίσιμα πρότυπα προσόντων. Πρέπει επίσης να δοθεί προσοχή στην αποδοτικότητα του κόστους και στην ενθάρρυνση της απασχόλησης.

32. σημειώνει ότι η ανάθεση υπεργολαβιών επιτρέπεται μόνο στους παρόχους υπηρεσιών σε τρίτους. Οι φορείς εκμετάλλευσης και οι χρήστες των αερολιμένων δεν προβλέπεται να έχουν αυτή τη δυνατότητα. Η ΕΤΠ θεωρεί ότι αυτό συνιστά στρεβλωτική του ανταγωνισμού διάκριση και δεν συνάδει με τον στόχο της πρότασης κανονισμού, που είναι η ενίσχυση του ανταγωνισμού. Η ανάθεση υπεργολαβιών θα πρέπει να επιτρέπεται σε όλους τους παρόχους υπηρεσιών εδάφους, υπό την προϋπόθεση της τήρησης σαφών κανόνων.

Χρονοθυρίδες (COM(2011) 827 final)

33. πιστεύει ότι η αναθεώρηση του κανονισμού συμβάλλει σημαντικά στην αποτελεσματικότερη χρήση της περιορισμένης χωρητικότητας των υποδομών. Με δεδομένη την προβλεπόμενη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας και τη δυσανάλογη ανάπτυξη των αερολιμενικών υποδομών, οι αεροπορικές εταιρείες δυσκολεύονται ολοένα και περισσότερο να καλύψουν επαρκώς τη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών. Αυτό αποτελεί εμπόδιο στην οικονομική ανάπτυξη των αερομεταφορών και, συνεπώς, των περιφερειών.

34. θεωρεί ότι σε περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει ζητηθεί από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή να αποφασίσει σχετικά με το ύψος των τελών για τη χρήση κεντρικών υποδομών, η διαχειριστική αρχή της κεντρικής υποδομής θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να εισπράττει από τους χρήστες τις χρεώσεις που προτάθηκαν αρχικά, έως ότου η ανεξάρτητη εποπτική αρχή εκδώσει την τελική της απόφαση. Αυτό θα μείωνε το κίνητρο για την υποβολή καταχρηστικών προσφυγών κατά των αποφάσεων για το ύψος των χρεώσεων.

35. επικροτεί κατ' αρχήν την καθιέρωση αγορακεντρικών μηχανισμών για την κατανομή των χρονοθυρίδων. Έτσι εξασφαλίζεται η κατανομή των χρονοθυρίδων στις αεροπορικές εταιρείες που μπορούν να τις αξιοποιήσουν κατά τον καλύτερο τρόπο. Επισημαίνεται ότι πρέπει να εξακολουθήσει να διασφαλίζεται η σύνδεση των περιφερειών με το δίκτυο αερομεταφορών.

36. επισημαίνει ότι δεν προβάλλονται αρκετά όλες οι συνέπειες του εμπορίου χρονοθυρίδων. Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν αναφέρει πώς η εμπορία χρονοθυρίδων επηρεάζει τα περιφερειακά αεροδρόμια και, επομένως, την περιφερειακή συνδεσιμότητα·

37. θεωρεί πιθανό να διαδίδουν οι αεροπορικές εταιρείες πρωτίστως στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων τις χρονοθυρίδες που κατέχουν σε κορεσμένους αερολιμένες. Αυτό θα αποδυνάμωνε τη σύνδεση των περιφερειακών αερολιμένων με τους κομβικούς. Ως εκ τούτου, η ΕτΠ ζητά να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλιστεί η σύνδεση των περιφερειών με το παγκόσμιο δίκτυο αερομεταφορών·

38. χαιρέτα για την επιδίωξη να ενισχυθεί η ανεξαρτησία των συντονιστών των αερολιμένων. Η πρόταση κανονισμού θα επιτρέψει στο μέλλον στις αεροπορικές εταιρείες να μεταβιβάσουν τις χρονοθυρίδες τους, ακόμη και έναντι χρηματικής αποζημίωσης. Η μεταβίβαση πρέπει να έχει την έγκριση και την επιβεβαίωση του συντονιστή του αερολιμένος. Ως εκ τούτου, η ΕτΠ θεωρεί ακόμη πιο σημαντικό να μπορεί ο συντονιστής του αερολιμένα να αποφασίζει με ανεξάρτητο και αντικειμενικό τρόπο·

39. πιστεύει ότι η δωρεάν κατανομή χρονοθυρίδων αποκλειστικά και μόνο για τη μεταπώλησή τους ενδέχεται να είναι άστοχη. Η έγκριση για την εμπορία χρονοθυρίδων θα πρέπει να δίδεται στις αεροπορικές εταιρείες μόνον εφόσον μπορούν να αποδείξουν ότι τις χρησιμοποιούσαν τακτικά προηγουμένως·

40. θεωρεί αποδεκτή την τροποποίηση των κανόνων για την ελάχιστη χρήση των χρονοθυρίδων. Το μέτρο αυτό αυξάνει την πίεση για την πλήρη αξιοποίηση των χρονοθυρίδων. Ταυτόχρονα, πρέπει να διασφαλιστεί η συνεκτίμηση ειδικών περιστάσεων (π.χ. απεργίες, παρουσία ηφαιστειακής τέφρας). Αναμένεται ότι,

στο μέλλον, περισσότερες χρονοθυρίδες θα επιστρέφονται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης ή θα πωλούνται σε άλλη αεροπορική εταιρεία. Αυτό θα διευκολύνει την είσοδο άλλων αεροπορικών εταιρειών στην αγορά σε αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση·

41. επιδοκιμάζει τη δυνατότητα που δημιουργήθηκε από το σύστημα αερολιμενικών τελών για τη συντομότερη δυνατή επιστροφή των αχρησιμοποίητων ή μη κρατημένων χρονοθυρίδων. Έτσι εξασφαλίζεται ότι οι χρονοθυρίδες δεν θα παρακρατούνται, αλλά θα μπορούν να χρησιμοποιούνται από άλλες αεροπορικές εταιρείες·

42. αναγνωρίζει τη σημασία της εφαρμογής «τοπικών κανόνων», ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι το κανονιστικό πλαίσιο επιτρέπει επαρκή ευελιξία σε εκείνες τις περιφέρειες όπου επιβάλλεται να ληφθούν δεόντως υπόψη ειδικές συνθήκες και στους αερολιμένες τους. Σε τέτοιες περιστάσεις, η περιφερειακή συμμετοχή είναι αναγκαία για να εξασφαλιστεί η βέλτιστη και αποτελεσματική αξιοποίηση της χωρητικότητας συγκεκριμένων αερολιμένων·

43. θεωρεί ότι το προτεινόμενο δικαίωμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να ορίζει «ενταγμένους στο δίκτυο αερολιμένες», διαθέτοντας τη δυνατότητα να ζητήσει από τα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν με ειδικό και διαχωρισμένο τρόπο μεμονωμένους αερολιμένες, υπερβαίνει τις εξουσίες της σύμφωνα με την αρχή της επικουρικής της·

44. εκφράζει την ανησυχία της για την εισαγωγή, εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της έννοιας του «διαχειριστή δικτύου», ιδιαίτερα δε για το γεγονός ότι προτείνεται η ανάθεση σε αυτόν σημαντικών και εκτενών εξουσιών, μολονότι δεν υφίσταται σαφής ορισμός του διοικητικού του ρόλου.

II. ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Τροπολογία 1

Λειτουργικοί περιορισμοί σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο (COM(2011) 828 final)

Άρθρο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
(4) «Οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη»: τα πολιτικά αεροσκάφη τα οποία πληρούν τις οριακές τιμές πιστοποίησης οι οποίες καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 10 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels) (πραγματικά αντιληπτού θορύβου σε decibel), όπου το σωρευτικό περιθώριο, εκφραζόμενο σε EPNdB, προκύπτει από το συνάθροισμα των μεμονωμένων περιθωρίων (δηλαδή των διαφορών μεταξύ της πιστοποιημένης στάθμης του θορύβου και της ανώτατης επιτρεπόμενης στάθμης θορύβου) στο καθένα από τα τρία βασικά σημεία αναφοράς μέτρησης του θορύβου, όπως αυτά καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου·	(4) «Οριακά συμμορφούμενα αεροσκάφη»: τα πολιτικά αεροσκάφη τα οποία πληρούν τις οριακές τιμές πιστοποίησης οι οποίες καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 10 <u>8</u> EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels) (πραγματικά αντιληπτού θορύβου σε decibel) <u>για ένα μεταβατικό χρονικό διάστημα 4 ετών και κατόπιν με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 10 EPNdB</u> , όπου το σωρευτικό περιθώριο, εκφραζόμενο σε EPNdB, προκύπτει από το συνάθροισμα των μεμονωμένων περιθωρίων (δηλαδή των διαφορών μεταξύ της πιστοποιημένης στάθμης του θορύβου και της ανώτατης επιτρεπόμενης στάθμης θορύβου) στο καθένα από τα τρία βασικά σημεία αναφοράς μέτρησης του θορύβου, όπως αυτά καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου·

Αιτιολογία

1. Σε σύγκριση με τα επιβατικά αεροσκάφη, τα αεροσκάφη εμπορευματικών μεταφορών είναι λιγότερο πιθανό να πληρούν το πρότυπο των 10 EPNdB που αναφέρεται στην πρόταση κανονισμού. Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε απαγόρευση των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών θα επηρεάσει δυσανάλογα τους αερομεταφορείς εμπορευμάτων.
2. Η πρόβλεψη κατάλληλου μεταβατικού χρονικού διαστήματος θα δώσει στους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν τις τυχόν απαραίτητες αναβαθμίσεις του στόλου τους με ευνοϊκότερους οικονομικούς όρους.

Τροπολογία 2

Λειτουργικοί περιορισμοί σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο (COM(2011) 828 final)

Άρθρο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠ
<p>Δικαίωμα ελέγχου</p> <p>1. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, και με την επιφύλαξη εκκρεμούς διαδικασίας προσφυγής, δύναται να ασκήσει έλεγχο επί απόφασης σχετικά με έναν λειτουργικό περιορισμό, πριν από την εφαρμογή του. Εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η απόφαση δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ή αντιβαίνει με άλλον τρόπο στο δικαίο της Ένωσης, μπορεί να αναστείλει την απόφαση.</p> <p>2. Οι αρμόδιες αρχές παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.</p> <p>3. Η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα κριτήρια του παραρτήματος II, κατά πόσον η οικεία αρμόδια αρχή μπορεί να προβεί στη θέσπιση του λειτουργικού περιορισμού. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.</p> <p>4. Σε περίπτωση που η Επιτροπή δεν έχει εκδώσει απόφαση εντός περιόδου έξι μηνών μετά την παραλαβή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, η αρμόδια αρχή μπορεί να εφαρμόσει την προβλεπόμενη απόφαση για τον λειτουργικό περιορισμό.</p>	<p>Δικαίωμα ελέγχου</p> <p>1. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, και με την επιφύλαξη εκκρεμούς διαδικασίας προσφυγής, δύναται να ασκήσει έλεγχο επί απόφασης σχετικά με έναν λειτουργικό περιορισμό, πριν από την εφαρμογή του. Εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει ότι η απόφαση δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ή αντιβαίνει με άλλον τρόπο στο δικαίο της Ένωσης, μπορεί να αναστείλει την απόφαση.</p> <p>2. Οι αρμόδιες αρχές παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.</p> <p>3. Η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα κριτήρια του παραρτήματος II, κατά πόσον η οικεία αρμόδια αρχή μπορεί να προβεί στη θέσπιση του λειτουργικού περιορισμού. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.</p> <p>4. Σε περίπτωση που η Επιτροπή δεν έχει εκδώσει απόφαση εντός περιόδου έξι μηνών μετά την παραλαβή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, η αρμόδια αρχή μπορεί να εφαρμόσει την προβλεπόμενη απόφαση για τον λειτουργικό περιορισμό.</p>

Αιτιολογία

1. Οι λειτουργικοί περιορισμοί θα πρέπει να αποφαιζονται, όπως και κατά το παρελθόν, μόνο από τα κράτη μέλη. Το Συμβούλιο έχει ήδη λάβει παρόμοια απόφαση και έχει διαγράψει το αντίστοιχο άρθρο στην πρόταση της Επιτροπής. Επιπλέον, η προτεινόμενη διαγραφή συνάδει και με το σημείο 23 της παρούσας γνωμοδότησης.
2. Όπως είναι διατυπωμένο, το άρθρο 10 θα μπορούσε να υπονομεύσει τα αποτελέσματα των περιφερειακών συμφωνιών διαμεσολάβησης. Οι εν λόγω συμφωνίες μεταξύ των αερολιμένων, της σχετικής περιφέρειας και των πολιτών συνάπτονται συχνά κατόπιν πολυετών, δύσκολων και εξαντλητικών διαπραγματεύσεων. Το γερμανικό και το αυστριακό Ομοσπονδιακό Συμβούλιο, η γαλλική Γερουσία και η ολλανδική Άνω Βουλή κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι το δικαίωμα ελέγχου της Επιτροπής βάσει του άρθρου 10 παραβιάζει την αρχή της επικουρικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τροπολογία 3

Λειτουργικοί περιορισμοί σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο (COM(2011) 828 final)

Άρθρο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠ
<p>Ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 12, όσον αφορά:</p> <p>(α) τροποποιήσεις των ορισμών του αεροσκάφους του άρθρου 2, σημείο 3 και των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών του άρθρου 2, σημείο 4·</p>	<p>Ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 12, όσον αφορά:</p> <p>(α) τροποποιήσεις των ορισμών του αεροσκάφους του άρθρου 2, σημείο 3 και των οριακά συμμορφούμενων αεροσκαφών του άρθρου 2, σημείο 4·</p>

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
(β) τροποποιήσεις και ενημερώσεις των προτύπων πιστοποίησης του θορύβου που προβλέπονται στα άρθρα 4 και 8· και της διαδικασίας πιστοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·	(β) τροποποιήσεις και ενημερώσεις των προτύπων πιστοποίησης του θορύβου που προβλέπονται στα άρθρα 4 και 8· και της διαδικασίας πιστοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·
(γ) τροποποιήσεις της μεθόδου και της τεχνικής έκθεσης που προβλέπονται στο παράρτημα Ι.	(γ) τροποποιήσεις της μεθόδου και της τεχνικής έκθεσης που προβλέπονται στο παράρτημα Ι.

Αιτιολογία

Ο ορισμός των εννοιών «αεροσκάφος» και «οριακά συμμορφούμενο αεροσκάφος», η επικαιροποίηση των προτύπων πιστοποίησης του θορύβου και της διαδικασίας πιστοποίησης και οι τροποποιήσεις της μεθόδου και της τεχνικής έκθεσης είναι ουσιώδη στοιχεία του κανονισμού. Στο μέτρο αυτό, δεν ενδεικνύεται να μεταβιβαστεί επί των θεμάτων αυτών στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης νομοθετικών πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ.

Τροπολογία 4

Λειτουργικοί περιορισμοί σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο (COM(2011) 828 final)

Άρθρο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
1. Οι εξουσίες για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθενται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον παρόν άρθρο.	1. Οι εξουσίες για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθενται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον παρόν άρθρο.
2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.	2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 11 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης θέτει τέρμα στην ανάθεση των εξουσιών που διευκρινίζονται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην <i>Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης</i> ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Η απόφαση δεν θίγει την εγκυρότητα καμίας από τις ήδη ισχύουσες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.	3. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 11 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης θέτει τέρμα στην ανάθεση των εξουσιών που διευκρινίζονται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην <i>Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης</i> ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Η απόφαση δεν θίγει την εγκυρότητα καμίας από τις ήδη ισχύουσες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.
4. Μόλις εκδώσει πράξη κατ' εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.	4. Μόλις εκδώσει πράξη κατ' εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Μία κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 11 τίθεται σε ισχύ μόνο εάν δεν έχουν αντιταχθεί σε αυτή ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν προτίθενται να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.	5. Μία κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 11 τίθεται σε ισχύ μόνο εάν δεν έχουν αντιταχθεί σε αυτή ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν προτίθενται να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Αιτιολογία

Οι τροπολογίες 3 και 4 έχουν άμεση σχέση μεταξύ τους. Η πρόταση για διαγραφή του άρθρου 11 επιβάλλει και τη διαγραφή του άρθρου 12.

Τροπολογία 5

Υπηρεσίες εδάφους (COM(2011) 824 final)

Άρθρο 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠ
<p>Άρθρο 13</p> <p>Νησιωτικοί αερολιμένες</p> <p>Για την επιλογή των παρεχόντων υπηρεσίες σε έναν αερολιμένα, όπως προβλέπεται στα άρθρα 7 έως 10, ένα κράτος μέλος δύναται να επεκτείνει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος και σε άλλους αερολιμένες της επικρατείας του υπό τον όρο ότι:</p> <p>α) οι αερολιμένες αυτοί βρίσκονται σε νήσους της ίδιας γεωγραφικής περιοχής· και</p> <p>β) έκαστος των αερολιμένων αυτών έχει ετήσια κίνηση τουλάχιστον 100 000 επιβατών·</p> <p>γ) η επέκταση αυτή εγκρίνεται από την Επιτροπή.</p> <p>Η απόφαση για την έγκριση της επέκτασης αποτελεί εκτελεστική πράξη η οποία εγκρίνεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 443 παράγραφος 2. Η παρούσα διάταξη δεν θίγει τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις.</p>	<p>Άρθρο 13</p> <p>Νησιωτικοί αερολιμένες</p> <p>Για την επιλογή των παρεχόντων υπηρεσίες σε έναν αερολιμένα, όπως προβλέπεται στα άρθρα 7 έως 10, ένα κράτος μέλος δύναται να επεκτείνει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος και σε άλλους αερολιμένες της επικρατείας του υπό τον όρο ότι:</p> <p>α) οι αερολιμένες αυτοί βρίσκονται σε νήσους της ίδιας γεωγραφικής περιοχής· και</p> <p>β) έκαστος των αερολιμένων αυτών έχει ετήσια κίνηση τουλάχιστον 100 000 επιβατών·</p> <p>γ) η επέκταση αυτή εγκρίνεται από την Επιτροπή.</p> <p><u>Στην περίπτωση των νησιωτικών αερολιμένων, όταν οι αεροπορικές εταιρείες ή οι αερομεταφορείς δεν έχουν οικονομικό συμφέρον να παράσχουν τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2, οι ίδιοι οι διαχειριστές των αερολιμένων μπορούν να αναλάβουν την υποχρέωση να παρέχουν αυτές τις βασικές υπηρεσίες για να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική λειτουργία της υποδομής.</u></p> <p>Η απόφαση για την έγκριση της επέκτασης αποτελεί εκτελεστική πράξη η οποία εγκρίνεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 443 παράγραφος 2. Η παρούσα διάταξη δεν θίγει τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις.</p>

Αιτιολογία

Θα ήταν σωστό να προστεθεί στο άρθρο 13 του προτεινόμενου κανονισμού —το οποίο αναφέρεται στη δυνατότητα επέκτασης των υποχρεώσεων παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος στους νησιωτικούς αερολιμένες— ότι, στην περίπτωση των νησιωτικών αερολιμένων, οι διαχειριστές των αερολιμένων υποχρεούνται να παρέχουν τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της πρότασης, δηλαδή τις υπηρεσίες αποσκευών, τις υπηρεσίες διαδρόμου, τον εφοδιασμό με καύσιμα και λιπαντικά και τη διακίνηση φορτίων και ταχυδρομείου. Θα πρέπει επίσης να προβλεφθεί ότι, όταν η εκμετάλλευση των υπηρεσιών αυτών δεν είναι οικονομικά βιώσιμη και, ως εκ τούτου, καμία εταιρεία δεν ενδιαφέρεται να την αναλάβει —ούτε καν οι ίδιες οι αεροπορικές εταιρείες δι' ιδίων μέσων—, τότε ο ίδιος ο διαχειριστής θα πρέπει να αναλάβει την υποχρέωση να παράσχει αυτές τις υπηρεσίες, λαμβάνοντας υπόψη ότι τέτοιες υποδομές έχουν ουσιαστική σημασία, όχι μόνο για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας και της σύνδεσης των νησιών με τον εξωτερικό κόσμο (η οποία δεν μπορεί να γίνει με άλλους συγκρίσιμους εναλλακτικούς τρόπους), αλλά και επειδή είναι αναγκαίες για την παροχή βασικών δημοσίων υπηρεσιών, όπως ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, υπηρεσίες πυρόσβεσης, διάσωσης και θαλάσσιας επιτήρησης, καθώς και άλλες υπηρεσίες που παρέχονται από αυτά τα αεροδρόμια μέσω αεροσκαφών (ή ελικοπτήρων) και οι οποίες δεν θα μπορούσαν να παρασχεθούν με άλλο τρόπο (χωρίς την παροχή καυσίμων, για παράδειγμα).

Τροπολογία 6

Υπηρεσίες εδάφους (COM(2011) 824 final)

Άρθρο 28 παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠ
<p>Σε περίπτωση που η επιτροπή χρηστών αερολιμένα διαφωνεί με τέλος που ορίζει ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή, ανά περίπτωση, ο οργανισμός διαχείρισης της κεντρικής υποδομής, μπορεί να ζητήσει από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή του κράτους μέλους να αποφασίζει σχετικά με το ύψος του τέλους.</p>	<p>Σε περίπτωση που η επιτροπή χρηστών αερολιμένα διαφωνεί με <u>το τέλος για τη χρήση των κεντρικών υποδομών</u> που ορίζει ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή, ανά περίπτωση, ο οργανισμός διαχείρισης της κεντρικής υποδομής, μπορεί να ζητήσει από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή του κράτους μέλους να <u>αποφασίζει</u> <u>εξέτασει την αιτιολόγηση της απόφασης</u> σχετικά με το ύψος του τέλους.</p>

Αιτιολογία

Με την παρούσα τροπολογία εισάγεται κατ' ουσία μία αναλυτική διαδικασία προσφυγής σε περίπτωση διαφωνίας ως προς τα καταβλητέα τέλη, το κόστος των οποίων ενδέχεται να είναι υψηλό τόσο από οικονομική άποψη όσο και από την άποψη του χρόνου διαχείρισης. Για ορισμένα αεροδρόμια με έσοδα από τις υπηρεσίες εδάφους χαμηλότερα του 1 % των συνολικών εσόδων τους, η συγκεκριμένη λύση έχει δυσανάλογο αντίκτυπο.

Τροπολογία 7

Υπηρεσίες εδάφους (COM(2011) 824 final)

Άρθρο 28 – νέα παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	<p><u>Άρθρο 28 – Τέλη για κεντρικές υποδομές και εγκαταστάσεις (νέα παράγραφος 8)</u></p> <p><u>Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει ζητηθεί από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή να αποφασίσει επί του ύψους του τέλους για τις υπηρεσίες εδάφους σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου, ο οργανισμός διαχείρισης της υποδομής διατηρεί τη δυνατότητα να εισπράξει χρέωση για τη χρήση της εν λόγω υποδομής στο ύψος που προτάθηκε αρχικά, έως ότου η ανεξάρτητη εποπτική αρχή εκδώσει την τελική της απόφαση. Εάν η ανεξάρτητη εποπτική αρχή αποφασίσει ότι το επίμαχο ύψος της χρέωσης ήταν υπερβολικό, ο οργανισμός διαχείρισης επιστρέφει την καθ' υπέρβαση χρέωση στους χρήστες της συγκεκριμένης υποδομής.</u></p>

Αιτιολογία

Για να αποτραπούν καταστάσεις όπου υποβάλλονται καταχρηστικές προσφυγές με αποκλειστικό στόχο την καθυστέρηση της εφαρμογής μίας χρέωσης, ενώ εκκρεμεί η επίλυση διαφοράς με τους χρήστες, θα ήταν σημαντικό να μπορούν οι αερολιμενικές αρχές να εισπράττουν χρεώσεις στο ύψος που προτάθηκε αρχικά, από τη στιγμή στην οποία καθορίστηκαν. Αυτό αποτελεί σημαντικό ζήτημα για περιφερειακούς αερολιμένες που έχουν περιορισμένα έσοδα από μη αεροπορικές υπηρεσίες, ιδίως εάν κυριαρχούνται από αερομεταφορείς που εφαρμόζουν τον κανόνα της «μίας χειραποσκευής». Πρόκειται για μία μέθοδο ουδέτερη από πλευράς εσόδων για να ενθαρρυνθεί η συνεργασία του κλάδου, παρόμοια με το σύστημα των αερολιμενικών τελών που ωθεί στην επιστροφή μη απαραίτητων ή μη κρατημένων χρονοθυρίδων.

Τροπολογία 8

Υπηρεσίες εδάφους (COM(2011) 824 final)

Άρθρο 32 παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
<p>Οι παρέχοντες υπηρεσίες και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων πληρούν τα συγκεκριμένα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας. Επιπλέον, οι χρήστες των αερολιμένων και οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας στις συμβατικές σχέσεις τους.</p>	<p>Οι παρέχοντες υπηρεσίες και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων πληρούν τα συγκεκριμένα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας. Επιπλέον, οι χρήστες των αερολιμένων και οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας στις συμβατικές σχέσεις τους.</p> <p><u>Ο φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα έχει την αρμοδιότητα να εξασφαλίζει την τήρηση των ελάχιστων προτύπων ποιότητας. Τα μέτρα που υιοθετούνται είναι διαφανή, αναλογικά και αμερόληπτα.</u></p>

Αιτιολογία

Δεδομένης της σημασίας των υπηρεσιών εδάφους για την ομαλή λειτουργία των αερολιμένων, είναι απαραίτητη η λήψη κατάλληλων και αναλογικών μέτρων επιβολής, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση προς τα ελάχιστα πρότυπα.

Τροπολογία 9

Υπηρεσίες εδάφους (COM(2011) 824 final)

Άρθρο 35

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠ
<p>1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, 3 και 4, οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους δύναται να αναθέτουν με υπεργολαβία.</p>	<p>1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, της παραγράφου 3 και 4, οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους <u>και οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων</u> δύναται να αναθέτουν με υπεργολαβία.</p>
<p>2. Οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων μπορούν να αναθέτουν με υπεργολαβία υπηρεσίες εδάφους μόνο σε περίπτωση που δεν είναι προσωρινά σε θέση να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων για λόγους ανωτέρας βίας.</p>	<p>2. Οι χρήστες αερολιμένων που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων μπορούν να αναθέτουν με υπεργολαβία υπηρεσίες εδάφους μόνο σε περίπτωση που δεν είναι προσωρινά σε θέση να εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων για λόγους ανωτέρας βίας.</p>
<p>3. Οι υπεργολάβοι δεν δύναται να αναθέτουν με υπεργολαβία την παροχή υπηρεσιών εδάφους.</p>	<p>3 2. Οι υπεργολάβοι δεν δύναται να αναθέτουν με υπεργολαβία την παροχή υπηρεσιών εδάφους.</p>
<p>4. Ένας παρέχων υπηρεσίες εδάφους, όπως αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 δεν δύναται να αναθέτει με υπεργολαβία την παροχή υπηρεσιών εδάφους, εκτός εάν δεν είναι προσωρινά σε θέση να παράσχει αυτές τις υπηρεσίες εδάφους για λόγους ανωτέρας βίας.</p>	<p>4. Ένας παρέχων υπηρεσίες εδάφους, όπως αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 δεν δύναται να αναθέτει με υπεργολαβία την παροχή υπηρεσιών εδάφους, εκτός εάν δεν είναι προσωρινά σε θέση να παράσχει αυτές τις υπηρεσίες εδάφους για λόγους ανωτέρας βίας.</p>
<p>5. Κάθε παρέχων υπηρεσίες εδάφους και χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων ο οποίος χρησιμοποιεί έναν ή περισσότερους υπεργολάβους διασφαλίζει ότι οι υπεργολάβοι συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.</p>	<p>5 3. Κάθε παρέχων υπηρεσίες εδάφους και χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων ο οποίος χρησιμοποιεί έναν ή περισσότερους υπεργολάβους διασφαλίζει ότι οι υπεργολάβοι συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.</p>
<p>6. Κάθε παρέχων υπηρεσίες εδάφους και χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων ο οποίος χρησιμοποιεί έναν ή περισσότερους υπεργολάβους γνωστοποιεί στον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα το όνομα και τις δραστηριότητες των εν λόγω υπεργολάβων.</p>	<p><u>4. Η ανάθεση υπεργολαβίας είναι δυνατή μόνο σε εταιρείες που έχουν αποδείξει την επαγγελματική ικανότητα και την αξιοπιστία τους.</u></p>
<p>7. Σε περίπτωση που ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους υποβάλει αίτηση για την έκδοση άδειας για την παροχή υπηρεσιών εδάφους στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής που προβλέπεται στο άρθρο 7, πρέπει να αναφέρει τον αριθμό, τις δραστηριότητες και τα ονόματα των υπεργολάβων που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει.</p>	<p><u>5. Η αναθέτουσα αρχή μπορεί να περιορίσει τον αριθμό των υπεργολάβων, όταν αυτό είναι αναγκαίο για λόγους χώρου ή χωρητικότητας.</u></p> <p>6. Κάθε παρέχων υπηρεσίες εδάφους και χρήστης αερολιμένα που εξυπηρετείται δι' ιδίων μέσων ο οποίος χρησιμοποιεί έναν ή περισσότερους υπεργολάβους γνωστοποιεί στον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα το όνομα και τις δραστηριότητες των εν λόγω υπεργολάβων.</p> <p>7. Σε περίπτωση που ο παρέχων υπηρεσίες εδάφους υποβάλει αίτηση για την έκδοση άδειας για την παροχή υπηρεσιών εδάφους στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής που προβλέπεται στο άρθρο 7, πρέπει να αναφέρει τον αριθμό, τις δραστηριότητες και τα ονόματα των υπεργολάβων που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει.</p>

Αιτιολογία

1. Η απαγόρευση της υπεργολαβίας στους αερολιμένες και τους χρήστες τους εισάγει σε βάρος τους διακρίσεις σε σχέση με τους άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους και στρεβλώνει τον ανταγωνισμό, πράγμα που έρχεται σε αντίθεση με τον στόχο της πρότασης κανονισμού για ενίσχυση του ανταγωνισμού.
2. Οι απαιτήσεις ποιότητας και αξιοπιστίας πρέπει να τηρούνται εξίσου από όλους τους υπεργολάβους, καθώς και από τις αναθέτουσες αρχές. Επιπλέον, οι αερολιμένες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν τον αριθμό των υπεργολάβων όταν αυτό απαιτείται για λόγους ελλείψεως χώρου.

Τροπολογία 10

Κατανομή των χρονοθυρίδων (COM(2011) 827 final)

Άρθρο 3 παράγραφος 3 σημείο ii)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, ιδίως όταν νεοεισερχόμενοι συναντούν σοβαρά προβλήματα στην εξασφάλιση δυνατοτήτων προσγείωσης και απογείωσης στο συγκεκριμένο αερολιμένα ή όταν ο διαχειριστής δικτύου το κρίνει αναγκαίο για να εξασφαλισθεί η συνοχή του επιχειρησιακού σχεδίου του αερολιμένα με το επιχειρησιακό σχέδιο του δικτύου, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής.	κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, ιδίως όταν νεοεισερχόμενοι συναντούν σοβαρά προβλήματα στην εξασφάλιση δυνατοτήτων προσγείωσης και απογείωσης στο συγκεκριμένο αερολιμένα ή όταν ο διαχειριστής δικτύου το κρίνει αναγκαίο για να εξασφαλισθεί η συνοχή του επιχειρησιακού σχεδίου του αερολιμένα δικτύου με το επιχειρησιακό σχέδιο του δικτύου αερολιμένα , σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής.

Αιτιολογία

Έργο του διαχειριστή δικτύου πρέπει να είναι να συντονίζει το δίκτυο και όχι να δίνει οδηγίες στο τοπικό επίπεδο. Τα αεροδρόμια είναι αυτά που έχουν την ευθύνη των επιχειρησιακών τους σχεδίων και όχι οι διαχειριστές δικτύου.

Τροπολογία 11

Κατανομή των χρονοθυρίδων (COM(2011) 827 final)

Άρθρο 3 παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Εφόσον το ζητήσει η Επιτροπή, η οποία δύναται να ενεργήσει με δική της πρωτοβουλία ή με την πρωτοβουλία του διαχειριστή του δικτύου, και αφού συμβουλευθεί τους αναφερόμενους στην παράγραφο 4 φορείς, το κράτος μέλος μεριμνά ώστε μη χαρακτηρισμένος αερολιμένας να χαρακτηριστεί ως αερολιμένας ενταγμένος στο δίκτυο. Η απόφαση κοινοποιείται στην Επιτροπή. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι ο αερολιμένας δεν παρουσιάζει πλέον ενδιαφέρον για το δίκτυο, το κράτος μέλος, αφού συμβουλευθεί τους αναφερόμενους στην παράγραφο 4 φορείς, μεταβάλλει τον χαρακτηρισμό του αερολιμένα σε μη χαρακτηρισμένο αερολιμένα.	Εφόσον το ζητήσει η Επιτροπή, η οποία δύναται να ενεργήσει με δική της πρωτοβουλία ή με την πρωτοβουλία του διαχειριστή του δικτύου, και αφού συμβουλευθεί τους αναφερόμενους στην παράγραφο 4 φορείς, το κράτος μέλος μεριμνά ώστε μη χαρακτηρισμένος αερολιμένας να χαρακτηριστεί ως αερολιμένας ενταγμένος στο δίκτυο. Η απόφαση κοινοποιείται στην Επιτροπή. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι ο αερολιμένας δεν παρουσιάζει πλέον ενδιαφέρον για το δίκτυο, το κράτος μέλος, αφού συμβουλευθεί τους αναφερόμενους στην παράγραφο 4 φορείς, μεταβάλλει τον χαρακτηρισμό του αερολιμένα σε μη χαρακτηρισμένο αερολιμένα.

Αιτιολογία

Ο ορισμός του «ενταγμένου στο δίκτυο αερολιμένα», όπως περιλαμβάνεται στις παρούσες προτάσεις της Επιτροπής, είναι εξαιρετικά ευρύς και παρέχει εξουσίες στην Επιτροπή, η οποία θα έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει υποκειμενικές αποφάσεις σχετικά με το αν ένας αερολιμένας επηρεάζει «τη λειτουργία του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας». Ειδικότερα, οι περιφερειακοί αερολιμένες είναι πιθανότερο να υποστούν «αιφνίδια και σημαντική αύξηση της κίνησης», επομένως, η έννοια του «ενταγμένου στο δίκτυο αερολιμένα» και οι σχετικές υποχρεώσεις θα πρέπει να διαγραφούν ή τουλάχιστον να οριστούν ακριβέστερα. Δεν υπάρχει λόγος για την εισαγωγή της εν λόγω παραγράφου, διότι η έννοια των «ενταγμένων στο δίκτυο αερολιμένων» δεν έχει σημασία για τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 12

Κατανομή των χρονοθυρίδων (COM(2011) 827 final)

Άρθρο 3 παράγραφος 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Απόφαση που λαμβάνεται δυνάμει των παραγράφων 6, 8 ή 9 κοινοποιείται από το κράτος μέλος στους αναφερόμενους στην παράγραφο 4 φορείς το αργότερο την 1η Απριλίου για τη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού και το αργότερο την 1η Σεπτεμβρίου για τη θερινή περίοδο προγραμματισμού.	Απόφαση που λαμβάνεται δυνάμει των παραγράφων 6, 8 ή 9 κοινοποιείται από το κράτος μέλος στους αναφερόμενους στην παράγραφο 4 φορείς το αργότερο την 1η Απριλίου για τη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού και το αργότερο την 1η Σεπτεμβρίου για τη θερινή περίοδο προγραμματισμού.

Αιτιολογία

Βλ. τροπολογία 11.

Τροπολογία 13

Κατανομή των χρονοθυρίδων (COM(2011) 827 final)

Άρθρο 5 παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠ
<p>Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για έναν ενταγμένο στο δίκτυο αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή για έναν συντονισμένο αερολιμένα εξασφαλίζει ότι διορίζεται φυσικό ή νομικό πρόσωπο καταλλήλων προσόντων ως υπεύθυνος προγραμματισμού και ως συντονιστής του αερολιμένα αφού προηγουμένως συμβουλευθεί τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον αερολιμένα, τις οργανώσεις εκπροσώπησης τους και τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, καθώς και τη επιτροπή συντονισμού όταν υπάρχει. Ο ίδιος υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο ίδιος συντονιστής μπορεί να διορισθεί για περισσότερους του ενός αερολιμένες.</p>	<p>Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για έναν ενταγμένο στο δίκτυο αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή για έναν συντονισμένο αερολιμένα εξασφαλίζει ότι διορίζεται φυσικό ή νομικό πρόσωπο καταλλήλων προσόντων ως υπεύθυνος προγραμματισμού και ως συντονιστής του αερολιμένα αφού προηγουμένως συμβουλευθεί τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον αερολιμένα, τις οργανώσεις εκπροσώπησης τους και τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, καθώς και τη επιτροπή συντονισμού όταν υπάρχει. Ο ίδιος υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο ίδιος συντονιστής μπορεί να διορισθεί για περισσότερους του ενός αερολιμένες.</p>

Αιτιολογία

Τα κράτη μέλη και όχι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι υπεύθυνα για όλους τους αερολιμένες τους, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού ή για συντονισμένους αερολιμένες.

Τροπολογία 14

Κατανομή των χρονοθυρίδων (COM(2011) 827 final)

Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠ
<p>Άρθρο 6</p> <p>Διαφάνεια των δραστηριοτήτων συντονισμού και ευκολιών προγραμματισμού</p> <p>1. Στο τέλος κάθε περιόδου προγραμματισμού, ο συντονιστής ή ο υπεύθυνος προγραμματισμού υποβάλλει στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στην Επιτροπή έκθεση δραστηριοτήτων στην οποία παρουσιάζεται η γενική κατάσταση στην κατανομή χρονοθυρίδων ή/και των ευκολιών προγραμματισμού. Εξετάζει ιδίως, την εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 5, και των άρθρων 13 και 18 καθώς και τυχόν καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 9 και 10 που έχουν κατατεθεί στην επιτροπή συντονισμού και τα μέτρα επίλυσής τους. Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης τα αποτελέσματα έρευνας πραγματοποιούμενης στα ενδιαφερόμενα μέρη με αντικείμενο την ποιότητα της εξυπηρέτησης που παρέχει ο συντονιστής.</p> <p>2. Η Επιτροπή δύναται να εκδώσει υπόδειγμα για τη σύνταξη της έκθεσης δραστηριότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.</p> <p>3. Ο συντονιστής διατηρεί επικαιροποιημένη ηλεκτρονική βάση δεδομένων, δωρεάν πρόσβασης, η οποία περιέχει τις κάτωθι πληροφορίες:</p>	<p>Άρθρο 6</p> <p>Διαφάνεια των δραστηριοτήτων συντονισμού και ευκολιών προγραμματισμού</p> <p>1. Στο τέλος κάθε περιόδου προγραμματισμού, ο συντονιστής ή ο υπεύθυνος προγραμματισμού υποβάλλει στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στην Επιτροπή έκθεση δραστηριοτήτων στην οποία παρουσιάζεται η γενική κατάσταση στην κατανομή χρονοθυρίδων ή/και των ευκολιών προγραμματισμού. Εξετάζει ιδίως, την εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 5, και των άρθρων 13 και 18 καθώς και τυχόν καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 9 και 10 που έχουν κατατεθεί στην επιτροπή συντονισμού και τα μέτρα επίλυσής τους. Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης τα αποτελέσματα έρευνας πραγματοποιούμενης στα ενδιαφερόμενα μέρη με αντικείμενο την ποιότητα της εξυπηρέτησης που παρέχει ο συντονιστής.</p> <p>2. Η Επιτροπή δύναται να εκδώσει υπόδειγμα για τη σύνταξη της έκθεσης δραστηριότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2.</p> <p>3. Ο συντονιστής διατηρεί επικαιροποιημένη ηλεκτρονική βάση δεδομένων, δωρεάν πρόσβασης <u>για όλους τους ενδιαφερομένους</u>, η οποία περιέχει τις κάτωθι πληροφορίες:</p>

Αιτιολογία

Όσον αφορά την προσβασιμότητα και τη διαφάνεια των πληροφοριών, το άρθρο 6 της πρότασης κανονισμού προβλέπει ότι ο συντονιστής διατηρεί μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων δωρεάν πρόσβασης. Πρέπει να

προστεθεί ρητά ότι οι πληροφορίες αυτές πρέπει να είναι διαθέσιμες σε όλους τους ενδιαφερομένους και όχι μόνο στους αερολιμένες και τις αεροπορικές εταιρείες. Στον προηγούμενο κανονισμό (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93), αυτές οι πληροφορίες παρέχονταν μόνο «στα ενδιαφερόμενα μέρη (τις αεροπορικές εταιρείες), ιδίως δε στα μέλη ή τους παρατηρητές της επιτροπής συντονισμού» και όχι σε άλλους ενδιαφερόμενους φορείς όπως οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές. Αυτό έχει διορθωθεί στην πρόταση (βλ. διαγραφή της σχετικής παραγράφου στη σελίδα 36 του COM(2011) 827 final). Ωστόσο, πρέπει να αναφέρεται ρητά ότι οι πληροφορίες της βάσης δεδομένων πρέπει να είναι προσίτες σε κάθε ενδιαφερόμενο (τοπικές αρχές/πανεπιστημιακά κέντρα μελετών και ερευνών/σύμβουλοι που εργάζονται για τη βελτίωση των δημόσιων πολιτικών και των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών). Αυτό το «άνοιγμα» της βάσης δεδομένων δεν παραβιάζει ούτε τους κανόνες ελεύθερου ανταγωνισμού ούτε το απόρρητο των εταιρικών στρατηγικών, αφού αυτές οι πληροφορίες τίθενται εκ των προτέρων στη διάθεση των αεροπορικών εταιρειών. Από την άλλη πλευρά, οι τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών επιτρέπουν να αποθηκεύονται και να καθίστανται αυτές οι πληροφορίες άμεσα προσίτες σε κάθε ενδιαφερόμενο, είτε δωρεάν είτε με πολύ μικρό κόστος. Αυτές οι πληροφορίες πρέπει να διατίθενται στο κοινό, καθώς αποτελούν πολύτιμο εργαλείο μέσω του οποίου, όχι μόνο θα βελτιωθεί η διαφάνεια της λειτουργίας της κατανομής των χρονοθυρίδων στους αερολιμένες, αλλά και θα ωφεληθούν τόσο ο προγραμματισμός και ο σχεδιασμός από τις ενδιαφερόμενες βιομηχανίες (Ξενοδοχεία, εγκαταστάσεις αναψυχής και εστίασης) όσο και ο συντονισμός διοικητικών αρμοδιοτήτων όπως ο προγραμματισμός των τουριστικών διαφημιστικών εκστρατειών από τις περιφερειακές αρχές, η διαπραγμάτευση των στρατηγικών με τους μεγάλους διοργανωτές ταξιδιών κλπ.

Τροπολογία 15

Κατανομή των χρονοθυρίδων (COM(2011) 827 final)

Άρθρο 7 παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται ή προτίθενται να εκμεταλλευθούν σε αερολιμένα ενταγμένο στο δίκτυο, σε αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή σε συντονισμένο αερολιμένα υποβάλλουν στον υπεύθυνο προγραμματισμού ή το συντονιστή όλες τις σχετικές πληροφορίες που τους ζητούνται. Όταν επέρχεται μεταβολή στις εν λόγω πληροφορίες, οι αερομεταφορείς ενημερώνουν το συντομότερο δυνατόν τον υπεύθυνο προγραμματισμού και τον συντονιστή. Όλες οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται με τη μορφή και εντός των χρονικών ορίων που προδιαγράφει ο υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο συντονιστής. Συγκεκριμένα, ο αερομεταφορέας πληροφορεί το συντονιστή, όταν ζητεί διαθέσιμο χρόνο χρήσης, εάν υπάγεται στο καθεστώς νεοεισερχόμενου, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2, για τις αιτούμενες χρονοθυρίδες.	Οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται ή προτίθενται να εκμεταλλευθούν σε αερολιμένα ενταγμένο στο δίκτυο , σε αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή σε συντονισμένο αερολιμένα υποβάλλουν στον υπεύθυνο προγραμματισμού ή το συντονιστή όλες τις σχετικές πληροφορίες που τους ζητούνται. Όταν επέρχεται μεταβολή στις εν λόγω πληροφορίες, οι αερομεταφορείς ενημερώνουν το συντομότερο δυνατόν τον υπεύθυνο προγραμματισμού και τον συντονιστή. Όλες οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται με τη μορφή και εντός των χρονικών ορίων που προδιαγράφει ο υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο συντονιστής. Συγκεκριμένα, ο αερομεταφορέας πληροφορεί το συντονιστή, όταν ζητεί διαθέσιμο χρόνο χρήσης, εάν υπάγεται στο καθεστώς νεοεισερχόμενου, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2, για τις αιτούμενες χρονοθυρίδες.

Αιτιολογία

Βλ. τροπολογία 11.

Τροπολογία 16

Κατανομή των χρονοθυρίδων (COM(2011) 827 final)

Άρθρο 8 παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Σε ένα συντονισμένο αερολιμένα, το αρμόδιο κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι συγκροτείται επιτροπή συντονισμού. Μπορεί να οριστεί η ίδια επιτροπή συντονισμού για περισσότερους από έναν αερολιμένες. Η συμμετοχή στην επιτροπή συντονισμού είναι ανοικτή τουλάχιστον στους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον(τους) αερολιμένα(ς) και τις οργανώσεις εκπροσώπησης τους στον οργανισμό διαχείρισης του σχετικού αερολιμένα, στις αρμόδιες αρχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και στους εκπροσώπους της γενικής αεροπλοΐας που χρησιμοποιεί τακτικά τον αερολιμένα, στον διαχειριστή του δικτύου, στο όργανο αξιολόγησης των επιδόσεων και στην εθνική εποπτική αρχή του οικείου κράτους μέλους.	Σε ένα συντονισμένο αερολιμένα, το αρμόδιο κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι συγκροτείται επιτροπή συντονισμού. Μπορεί να οριστεί η ίδια επιτροπή συντονισμού για περισσότερους από έναν αερολιμένες. Η συμμετοχή στην επιτροπή συντονισμού είναι ανοικτή τουλάχιστον στους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον(τους) αερολιμένα(ς) και τις οργανώσεις εκπροσώπησης τους στον οργανισμό διαχείρισης του σχετικού αερολιμένα, στις αρμόδιες αρχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και στους εκπροσώπους της γενικής αεροπλοΐας που χρησιμοποιεί τακτικά τον αερολιμένα, στον διαχειριστή του δικτύου, στο όργανο αξιολόγησης των επιδόσεων και στην εθνική εποπτική αρχή του οικείου κράτους μέλους. <u>Σε αιτιολογημένες περιπτώσεις, εκπρόσωποι των δήμων ή των περιφερειών όπου βρίσκεται ο αερολιμένας μπορούν να συμμετέχουν στην επιτροπή συντονισμού.</u>

Αιτιολογία

Δεν είναι σκόπιμο να απαιτείται η συμμετοχή και εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης (δήμων και περιφερειών) στην επιτροπή συντονισμού. Τα κράτη μέλη είναι ήδη υποχρεωμένα να ορίζουν εκπροσώπους των εθνικών εποπτικών αρχών στην επιτροπή. Η συμμετοχή των δήμων και των περιφερειών θα πρέπει να προβλέπεται μόνον όταν απαιτείται λόγω ειδικών περιστάσεων.

Τροπολογία 17

Κατανομή των χρονοθυρίδων (COM(2011) 827 final)

Άρθρο 9 παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠ
<p>Ο συντονιστής λαμβάνει επίσης υπόψη του και άλλες κατευθύνσεις που έχει θεσπίσει σε ενωσιακή ή παγκόσμια κλίμακα ο κλάδος των αερομεταφορών, καθώς και τις τοπικές κατευθύνσεις που έχει προτείνει η επιτροπή συντονισμού και έχουν εγκριθεί από το αρμόδιο κράτος μέλος ή από άλλο αρμόδιο φορέα υπεύθυνο για το συγκεκριμένο αερολιμένα, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κατευθύνσεις δεν θίγουν την ανεξαρτησία του συντονιστή, ότι συμβαδίζουν με την ενωσιακή νομοθεσία, αποσκοπούν στην περαιτέρω αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας του αερολιμένα και ότι έχουν κοινοποιηθεί προηγουμένως στην Επιτροπή και εγκριθεί από αυτήν.</p>	<p>Ο συντονιστής λαμβάνει επίσης υπόψη του και άλλες κατευθύνσεις που έχει θεσπίσει σε ενωσιακή ή παγκόσμια κλίμακα ο κλάδος των αερομεταφορών, καθώς και τις τοπικές κατευθύνσεις που έχει προτείνει η επιτροπή συντονισμού και έχουν εγκριθεί από το αρμόδιο κράτος μέλος ή από άλλο αρμόδιο φορέα υπεύθυνο για το συγκεκριμένο αερολιμένα, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κατευθύνσεις δεν θίγουν την ανεξαρτησία του συντονιστή, ότι συμβαδίζουν με την ενωσιακή νομοθεσία, <u>και</u> αποσκοπούν στην περαιτέρω αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας του αερολιμένα και ότι έχουν κοινοποιηθεί προηγουμένως στην Επιτροπή και εγκριθεί από αυτήν.</p> <p><u>Οι τοπικοί κανόνες αφορούν την κατανομή και την εποπτεία των χρονοθυρίδων. Μπορούν να εφαρμόζονται όποτε μπορούν να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα ή τη διεκπεραίωση της κίνησης· πρέπει δε να είναι διαφανείς και να μην εισάγουν διακρίσεις.</u></p>

Αιτιολογία

Τοπικοί κανόνες υφίστανται πράγματι και είναι εξαιρετικά σημαντικοί για τη συνεκτίμηση των ειδικών/τοπικών συνθηκών (π.χ. περιβάλλον, προσβασιμότητα, γεωγραφική ποικιλομορφία, ειδικές καιρικές συνθήκες) δεδομένου τοπικού αερολιμένα. Όπως συμβαίνει με τον θόρυβο, όπου οι τοπικές συνθήκες και ιδιαιτερότητες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν εξετάζεται η εφαρμογή λειτουργικών περιορισμών, έτσι και στην κατανομή των χρονοθυρίδων πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη οι ειδικές συνθήκες, για να εξασφαλιστεί επαρκής ευελιξία του ρυθμιστικού πλαισίου για τη βέλτιστη και αποτελεσματική αξιοποίηση της χωρητικότητας κάθε αερολιμένα.

Τροπολογία 18

Κατανομή των χρονοθυρίδων (COM(2011) 827 final)

Άρθρο 12 παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠ
<p>Εφόσον σε ένα δρομολόγιο έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, το κράτος μέλος μπορεί να κρατήσει στο συντονισμένο αερολιμένα τις χρονοθυρίδες που απαιτούνται για τις σχεδιαζόμενες πτήσεις στο δρομολόγιο αυτό. Εάν οι χρονοθυρίδες που έχουν κρατηθεί για το δρομολόγιο δεν χρησιμοποιηθούν, τότε διατίθενται σε οιοδήποτε άλλο αερομεταφορέα επιθυμεί να εκτελεί το δρομολόγιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2. Εάν κανείς άλλος αερομεταφορέας δεν ενδιαφέρεται να εκτελεί το δρομολόγιο και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν προβεί σε προκήρυξη υποβολής προσφορών βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 10, του άρθρου 17 παράγραφοι 3 έως 7 και του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι χρονοθυρίδες είτε διατίθενται σε κάποιο άλλο δρομολόγιο με υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είτε επιστρέφονται στο κοινό σύστημα.</p>	<p>Εφόσον σε ένα δρομολόγιο έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, το κράτος μέλος μπορεί να κρατήσει στο συντονισμένο αερολιμένα τις χρονοθυρίδες που απαιτούνται για τις σχεδιαζόμενες πτήσεις στο δρομολόγιο αυτό. <u>Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στις αερογραμμές που συνδέουν τα νησιά με το ηπειρωτικό τμήμα της χώρας τους.</u> Εάν οι χρονοθυρίδες που έχουν κρατηθεί για το δρομολόγιο δεν χρησιμοποιηθούν, τότε διατίθενται σε οιοδήποτε άλλο αερομεταφορέα επιθυμεί να εκτελεί το δρομολόγιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2. Εάν κανείς άλλος αερομεταφορέας δεν ενδιαφέρεται να εκτελεί το δρομολόγιο και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν προβεί σε προκήρυξη υποβολής προσφορών βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 10, του άρθρου 17 παράγραφοι 3 έως 7 και του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι χρονοθυρίδες είτε διατίθενται σε κάποιο άλλο δρομολόγιο με υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είτε επιστρέφονται στο κοινό σύστημα.</p>

Αιτιολογία

Δεν είναι αναγκαίο να καταστούν αυστηρότερες οι απαιτήσεις σχετικά με την κράτηση. Η υφιστάμενη πρόταση κανονισμού χορηγεί ήδη επαρκή δικαιώματα κράτησης στα κράτη μέλη. Εφόσον δεν υπάρχουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, δεν θα πρέπει να προβλέπονται δυνατότητες κράτησης για τους νησιωτικούς αερολιμένες, ώστε να μην περιορίζεται άσκοπα ο ανταγωνισμός.

Βρυξέλλες, 19 Ιουλίου 2012

Η Πρόεδρος
της Επιτροπής των Περιφερειών
Mercedes BRESSO
