

**POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 22/2008****adoptată de Consiliu la 23 iunie 2008****în vederea adoptării Directivei 2008/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului din ... privind tarifele de aeroport****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2008/C 254 E/02)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(3)</sup>,

întrucât:

- (1) Principala sarcină și activitate comercială a aeroporturilor este să asigure manipularea aeronavelor, de la aterizare și până la decolare, precum și a pasagerilor și a mărfurilor, pentru a permite transportatorilor aerieni să ofere servicii de transport aerian. În acest scop, aeroporturile pun la dispoziție anumite facilități și servicii legate de operarea aeronavelor și tratamentul pasagerilor și mărfurilor, ale căror costuri le acoperă prin perceperea de tarife de aeroport. Organismele de gestionare a aeroporturilor care oferă facilități și servicii pentru care se percep tarife de aeroport ar trebui să depună eforturi pentru a-și desfășura activitatea pe baza principiului eficienței costurilor.
- (2) Este necesar să se stabilească un cadru comun de reglementare a elementelor esențiale ale tarifelor de aeroport precum și a modalității de stabilire a acestora, deoarece, în absența unui astfel de cadru, este posibil ca cerințe de bază în cadrul raportului dintre organismele de gestionare a aeroporturilor și utilizatorii aeroporturilor să nu fie respectate. Un astfel de cadru nu ar trebui să aducă atingere posibilității unui stat membru de a determina măsura în care veniturile provenite din activitățile comerciale ale unui aeroport pot fi luate în considerare în stabilirea tarifelor de aeroport.
- (3) Prezenta directivă ar trebui să se aplice aeroporturilor situate în Comunitate care depășesc o dimensiune minimă, deoarece gestionarea și finanțarea aeroporturilor mici nu necesită aplicarea unui cadru comunitar, precum și aeroportului cu cel mai mare trafic de pasageri din fiecare stat membru.

- (4) Pentru a promova coeziunea teritorială, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a aplica un sistem de tarificare comun pentru a acoperi o rețea de aeroporturi. Transferurile economice dintre aeroporturile din aceste rețele ar trebui să respecte legislația comunitară.
- (5) Din motive de distribuție a traficului, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a permite unui organism de gestionare a aeroporturilor care deservește același oraș sau aceeași conurbație să aplice același nivel de tarife de aeroport. Transferurile economice între aceste aeroporturi ar trebui să respecte legislația comunitară relevantă.
- (6) Stimulentele pentru crearea de noi rute, cum ar fi cele destinate promovării, *inter alia*, a dezvoltării regiunilor defavorizate și periferice ar trebui să se acorde numai în conformitate cu legislația comunitară.
- (7) Perceperea tarifelor pentru prestările de servicii de navigație aeriană și de handling la sol a constituit deja obiectul Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 al Comisiei din 6 decembrie 2006 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană <sup>(4)</sup> și respectiv al Directivei nr. 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității <sup>(5)</sup>. Tarifele percepute în vederea finanțării asistenței acordate pasagerilor cu handicap și pasagerilor cu mobilitate redusă sunt reglementate prin Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului <sup>(6)</sup>.
- (8) Consiliul Organizației Aviației Civile Internaționale (Consiliul ICAO) din 2004 a adoptat politici privind tarifele de aeroport care includeau, *inter alia*, principii privind corelarea cu nivelul costurilor, nediscriminarea și un mecanism independent de reglementare a aspectelor economice ale aeroporturilor.
- (9) Consiliul ICAO a considerat că un tarif de aeroport este o prelevare concepută și aplicată cu scopul precis de a recupera costurile pentru punerea la dispoziție a facilităților și serviciilor pentru aviația civilă, în timp ce o taxă este o prelevare concepută pentru a obține venituri la bugetul de stat sau la bugetul local și care nu se aplică aviației civile în ansamblu și nici nu se raportează la costuri specifice.

<sup>(1)</sup> JO C 10, 15.1.2008, p. 35.<sup>(2)</sup> JO C 305, 15.12.2007, p. 11.<sup>(3)</sup> Avizul Parlamentului European din 15 ianuarie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 23 iunie 2008 și Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).<sup>(4)</sup> JO L 341, 7.12.2006, p. 3.<sup>(5)</sup> JO L 272, 25.10.1996, p. 36.<sup>(6)</sup> JO L 204, 26.7.2006, p. 1.

- (10) Tarifele de aeroport ar trebui să fie nediscriminatorii. Ar trebui să se pună în aplicare o procedură obligatorie de consultare periodică între organismele de gestionare a aeroporturilor și utilizatorii aeroporturilor, cu posibilitatea, pentru fiecare parte, de a recurge la un organism independent de supraveghere în cazul în care o decizie privind tarifele de aeroport sau modificarea sistemului de tarifare este contestată de utilizatorii aeroporturilor.
- (11) Ar trebui instituit un organism independent de supraveghere în fiecare stat membru în scopul de a se garanta imparțialitatea deciziilor acestuia, precum și aplicarea corespunzătoare și eficace a prezentei directive. Organismul ar trebui să dispună de toate resursele necesare în sensul de personal, expertiză, precum și mijloace financiare pentru îndeplinirea sarcinilor sale.
- (12) Este foarte important ca utilizatorii aeroporturilor să fie informați de către organismele de gestionare a aeroportului cu privire la modul și la elementele pe baza cărora sunt calculate tarifele de aeroport. O asemenea transparență ar oferi transportatorilor aerieni o imagine de ansamblu asupra costurilor suportate de aeroport și asupra productivității investițiilor aeroportuare. Pentru a permite unui organism de gestionare a aeroportului să evalueze în mod corespunzător cerințele privind investițiile viitoare, utilizatorii aeroportului ar trebui să comunice în timp util organismului de gestionare a aeroportului toate previziunile lor operaționale, proiectele de dezvoltare, precum și cererile și propunerile lor specifice.
- (13) Organismele de gestionare a aeroporturilor ar trebui să informeze utilizatorii aeroporturilor cu privire la proiectele majore de infrastructură deoarece acestea au un impact semnificativ asupra sistemului sau nivelului tarifelor de aeroport. Aceste informații ar trebui furnizate pentru a face posibilă monitorizarea costurilor infrastructurii și pentru a permite punerea la dispoziție de facilități corespunzătoare și eficiente din perspectiva costurilor în cadrul respectivului aeroport.
- (14) Organismelor de gestionare a aeroporturilor ar trebui să li se permită aplicarea de tarife de aeroport corespunzătoare infrastructurii și/sau nivelului serviciilor furnizate, întrucât transportatorii aerieni au un interes legitim să solicite organismelor de gestionare a aeroporturilor servicii care să corespundă raportului preț/calitate. Cu toate acestea, accesul la un nivel diferențiat de infrastructură sau de servicii ar trebui să fie deschis în mod nediscriminatoriu tuturor transportatorilor care doresc să beneficieze de acestea. În cazul în care cererea depășește oferta, accesul ar trebui să fie determinat pe baza unor criterii obiective și nediscriminatorii care urmează să fie elaborate de către un organism de gestionare a aeroportului. Orice diferențiere privind tarifele de aeroport ar trebui să fie transparentă, obiectivă și bazată pe criterii clare.
- (15) În ceea ce privește calitatea serviciilor, utilizatorii aeroportului și organismul de gestionare a aeroportului ar trebui să poată încheia un acord privind nivelul serviciilor furnizate în schimbul tarifelor de aeroport. În cadrul consultărilor periodice ar putea avea loc negocieri cu privire la calitatea serviciilor furnizate în schimbul tarifelor de aeroport.
- (16) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere tratatului, în special articolelor 81-89.

- (17) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume stabilirea de principii comune pentru perceperea de tarife de aeroport pe aeroporturile din Comunitate, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, întrucât astfel de sisteme de tarife de aeroport nu se pot institui la nivel național într-un mod care să asigure uniformitatea pe teritoriul Comunității și, având în vedere amploarea și efectele sale, acest obiectiv poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

#### Articolul 1

##### Obiect

- (1) Prezenta directivă stabilește principii comune pentru perceperea tarifelor de aeroport pe aeroporturile comunitare.
- (2) Prezenta directivă se aplică oricărui aeroport situat pe un teritoriu care face obiectul dispozițiilor tratatului, este deschis traficului comercial și are un trafic anual care depășește 5 milioane de pasageri, precum și aeroportului cu cel mai mare trafic de pasageri din fiecare stat membru.
- (3) Statele membre publică o listă a aeroporturilor aflate pe teritoriul lor cărora li se aplică prezenta directivă. Această listă se bazează pe date preluate de la Comisie (EUROSTAT) și se actualizează anual.
- (4) Prezenta directivă nu se aplică în cazul tarifelor percepute pentru remunerarea serviciilor de navigație aeriană de rută și terminale în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1794/2006, tarifelor percepute pentru remunerarea serviciilor de handling la sol menționate în anexa la Directiva 96/67/CE, sau tarifelor percepute pentru finanțarea asistenței acordate pasagerilor cu handicap sau pasagerilor cu mobilitate redusă menționate în Regulamentul (CE) nr. 1107/2006.
- (5) Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului fiecărui stat membru de a aplica măsuri de reglementare suplimentare care să nu fie incompatibile cu prezenta directivă sau cu alte dispoziții pertinente ale dreptului comunitar în ceea ce privește orice organism de gestionare a aeroportului situat pe teritoriul acestuia. Aceasta poate include măsuri de supraveghere economică, precum aprobarea sistemelor de tarifare și/sau a nivelului tarifelor, cu includerea unor metode de tarifare bazate pe stimulente sau reglementări privind plafonarea prețurilor.

#### Articolul 2

##### Definiții

În sensul prezentei directive:

1. „aeroport” înseamnă orice suprafață de teren special amenajată pentru aterizarea, decolarea și manevrele unei aeronave, inclusiv instalațiile auxiliare de care aceste operațiuni pot avea nevoie pentru îndeplinirea cerințelor traficului aerian și ale serviciilor aeriene, inclusiv instalațiile necesare pentru a asista serviciile aeriene comerciale;

2. „organism de gestionare a aeroportului” înseamnă un organism care, pe lângă alte activități sau nu, după caz, are ca obiectiv, în temeiul legislației sau reglementărilor naționale sau a unor contracte, administrarea și gestionarea infrastructurilor unui aeroport sau ale unei rețele de aeroporturi, precum și coordonarea și controlul activităților diferiților operatori prezenți în aeroporturile sau în rețeaua de aeroporturi în cauză;
3. „utilizator al aeroportului” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă pentru transportul pe calea aerului al pasagerilor, al corespondenței și/sau al mărfurilor, către sau de la aeroportul în cauză;
4. „tarif de aeroport” înseamnă o prelevare obținută în beneficiul organismului de gestionare a aeroportului și plătită de către utilizatorii aeroportului pentru utilizarea facilităților și serviciilor care le sunt puse la dispoziție în exclusivitate de organismul de gestionare a aeroportului și care au legătură cu aterizarea, decolarea, iluminarea și gararea aeronavelor și cu tratamentul pasagerilor și mărfurilor;
5. „rețea de aeroporturi” înseamnă un grup de aeroporturi, desemnat în mod corespunzător în acest sens de către statul membru, care este operat de același organism de gestionare a aeroporturilor.

#### Articolul 3

##### Nediscriminarea

Statele membre se asigură că tarifele de aeroport nu discriminează între utilizatorii aeroporturilor, în conformitate cu legislația comunitară. Acest lucru nu împiedică însă adaptarea acestor tarife de aeroport în funcție de anumite aspecte de interes public și general, inclusiv chestiuni referitoare la protecția mediului. Criteriile utilizate pentru o astfel de adaptare trebuie să fie relevante, obiective și transparente.

#### Articolul 4

##### Rețeaua de aeroporturi

- (1) Statele membre pot permite organismului de gestionare aeroportuar al unei rețele de aeroporturi să introducă un sistem comun și transparent de tarifare care să acopere rețeaua de aeroporturi.
- (2) Statele membre pot permite unui organism de gestionare a aeroporturilor care deservesc același oraș sau aceeași conurbare să aplice același nivel de tarife de aeroport tuturor aeroporturilor vizate, cu condiția ca fiecare aeroport să respecte în totalitate condițiile de transparență prevăzute la articolul 6.

#### Articolul 5

##### Consultare și cale de atac

- (1) Statele membre se asigură că este stabilită o procedură obligatorie de consultări periodice, care se desfășoară periodic, între organismul de gestionare a aeroportului și utilizatorii aeroportului sau reprezentanții utilizatorilor sau asociațiile de utilizatori ai aeroportului, în ceea ce privește funcționarea sistemului de tarife de aeroport, nivelul tarifelor de aeroport și, dacă este cazul, calitatea serviciilor furnizate. O astfel de consultare are loc cel puțin odată pe an, exceptând cazul în care s-a convenit altfel cu ocazia ultimei consultări. În cazul în care există un acord multianual între organismul de gestionare a aeroportului și utilizatorii aeroportului, consultările au loc conform dispozi-

țiilor din respectivul acord. Statele membre își păstrează dreptul de a solicita consultări mai frecvente.

- (2) Statele membre se asigură, atunci când este posibil, că modificările aduse sistemului de tarife de aeroport sau nivelului acestora se efectuează de organismul de gestionare a aeroportului în acord cu utilizatorii aeroportului. În acest scop, organismul de gestionare a aeroportului prezintă orice propuneri de modificare a sistemului de tarife de aeroport sau a nivelului acestora, împreună cu motivele care stau la baza acestora, utilizatorilor aeroportului, în termen de cel mult patru luni înainte de intrarea în vigoare a modificărilor, cu excepția cazului în care intervin împrejurări excepționale, care trebuie justificate față de utilizatorii aeroportului, caz în care această perioadă nu poate să fie mai scurtă de două luni. Organismul de gestionare a aeroportului organizează consultări pe tema modificărilor propuse cu utilizatorii aeroportului și ține cont de opiniile acestora înainte de a adopta o decizie. Organismul de gestionare a aeroportului publică decizia sau recomandarea adoptată într-un termen rezonabil înainte de intrarea în vigoare a acesteia. Organismul de gestionare a aeroportului își justifică decizia față de opiniile utilizatorilor aeroportului în cazul în care nu se ajunge la niciun acord între organismul de gestionare a aeroportului și utilizatorii aeroportului cu privire la modificările propuse.

- (3) Statele membre se asigură că, în cazul unui dezacord în ceea ce privește o decizie privind tarifele de aeroport adoptată de organismul de gestionare a aeroportului, fiecare parte poate solicita intervenția organismului independent de supraveghere menționat la articolul 10 care examinează motivele respectivei modificări a sistemului de tarife de aeroport sau a nivelului acestora.

- (4) În cazul în care o modificare a sistemului sau a nivelului tarifelor de aeroport decisă de organismul de gestionare a aeroportului este prezentată organismului independent de supraveghere, aceasta nu poate să producă efecte înainte ca organismul respectiv să fi examinat chestiunea. Organismul independent de supraveghere poate adopta o decizie provizorie privind intrarea în vigoare a modificării aduse tarifelor de aeroport.

- (5) Un stat membru poate decide să nu aplice alineatele (3) și (4) în ceea ce privește modificările aduse sistemului de tarife de aeroport sau nivelului acestora în aeroporturile pentru care s-a stabilit o procedură care asigură o supraveghere economică. Aceste măsuri de supraveghere economică pot fi similare celor menționate la articolul 1 alineatul (5). În cazul în care aceste măsuri includ aprobarea sistemului sau a nivelului tarifelor de aeroport, ele trebuie aprobate de același organism care a fost numit sau instituit ca organism de supraveghere independent în sensul prezentei directive.

#### Articolul 6

##### Transparența

- (1) Statele membre se asigură că organismul de gestionare a aeroportului pune de fiecare dată la dispoziția tuturor utilizatorilor aeroportului sau a reprezentanților și asociațiilor de utilizatori ai aeroportului, cu ocazia organizării consultărilor menționate la articolul 5 alineatul (1), informații cu privire la componentele care servesc drept bază pentru stabilirea sistemului sau a nivelului tarifelor aplicate în fiecare aeroport de către organismul de gestionare a aeroportului. Aceste informații includ cel puțin următoarele:
  - (a) o listă a diferitelor servicii și infrastructuri puse la dispoziție în schimbul tarifului de aeroport perceput;

- (b) metodologia folosită pentru stabilirea tarifelor de aeroport;
- (c) structura generală a costurilor aferente facilităților și serviciilor corespunzătoare tarifelor de aeroport;
- (d) veniturile din diferite tarife și costul total al serviciilor acoperite de aceste tarife;
- (e) previziuni privind evoluția situației în aeroport în ceea ce privește tarifele, creșterea traficului și investițiile propuse;
- (f) utilizarea efectivă a infrastructurii aeroportuare și a echipamentului pe o anumită perioadă de timp.

(2) Statele membre se asigură că utilizatorii aeroporturilor trimit informații organismului de gestionare înaintea fiecărei consultări, astfel cum este prevăzut la articolul 5 alineatul (1), în special cu privire la:

- (a) previziunile în ceea ce privește traficul;
- (b) previziunile cu privire la compoziția și utilizarea preconizată a flotei acestora;
- (c) proiectele lor de dezvoltare privind aeroportul în cauză;
- (d) cerințele lor în cadrul aeroportului în cauză.

(3) Sub rezerva dispozițiilor legale naționale, informațiile furnizate în temeiul acestui articol sunt considerate confidențiale sau sensibile din punct de vedere economic și tratate în consecință. În cazul organismelor de gestionare a aeroporturilor cotate la bursă, trebuie respectate în special reglementările aplicabile bursei.

#### Articolul 7

### Infrastructuri noi

Statele membre se asigură că organismul de gestionare a aeroportului se consultă cu utilizatorii aeroportului înainte de finalizarea planurilor privind proiectele de infrastructuri noi.

#### Articolul 8

### Standarde de calitate

(1) Pentru a asigura funcționarea fără impedimente și eficiență a unui aeroport, statele membre iau măsurile necesare pentru a permite organismului de gestionare a aeroportului și reprezentanților sau asociațiilor de utilizatori ai aeroportului să poarte negocieri în vederea încheierii unui acord privind nivelul serviciilor referitor la calitatea serviciilor furnizate în aeroport. Aceste negocieri cu privire la calitatea serviciilor pot avea loc în cadrul consultărilor menționate la articolul 5 alineatul (1).

(2) Orice astfel de acord privind nivelul serviciilor stabilește nivelul serviciilor ce urmează să fie furnizate de către organismul de gestionare a aeroportului, luându-se în considerare sistemul sau nivelul existent al tarifelor de aeroport precum și nivelul serviciilor la care utilizatorii aeroportului au dreptul în schimbul tarifelor de aeroport.

#### Articolul 9

### Serviciile personalizate

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a permite organismului de gestionare a aeroportului să pună la dispoziție servicii aeroportuare, terminale sau părți din terminale care să

difere din perspectiva calității și a destinației, în scopul de a putea pune la dispoziție servicii personalizate sau un terminal sau o parte dintr-un terminal cu o destinație specifică. Sistemul sau nivelul tarifelor de aeroport poate fi diferențiat în funcție de calitatea și de sfera acestor servicii, precum și de costurile acestora sau pe baza oricărei alte justificări obiective. Organismele de gestionare a aeroporturilor au libertatea de a stabili orice astfel de tarife de aeroport diferențiate.

(2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a permite oricărui utilizator al aeroportului care dorește să recurgă la servicii personalizate sau la un terminal sau o parte dintr-un terminal cu o destinație specifică, să aibă acces la aceste servicii și la respectivul terminal sau la o parte din acesta.

În cazul în care la serviciile personalizate și/sau la un terminal sau o parte dintr-un terminal cu destinație specifică doresc să aibă acces mai mulți utilizatori ai aeroportului decât este posibil, date fiind constrângerile de capacitate, accesul se stabilește pe baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii. Criteriile respective pot fi stabilite de către organismul de gestionare a aeroportului iar statele membre pot impune ca aceste criterii să fie aprobate de către organismul independent de supraveghere.

#### Articolul 10

### Organismul independent de supraveghere

(1) Statele membre numesc sau instituie un organism independent în calitate de organism independent național de supraveghere, pentru a asigura aplicarea corectă a măsurilor luate în vederea asigurării conformității cu prezenta directivă și asumării cel puțin a sarcinilor atribuite în temeiul articolului 5. Acest organism poate fi aceeași autoritate căreia statul membru i-a atribuit sarcina punerii în aplicare a măsurilor de reglementare suplimentare menționate la articolul 1 alineatul (5), inclusiv aprobarea sistemului de tarifare și/sau a nivelului tarifelor de aeroport, cu condiția îndeplinirii cerințelor prevăzute la alineatul (2) al prezentului articol.

(2) Statele membre garantează independența organismului independent de supraveghere asigurându-se că acesta reprezintă o entitate juridică diferită și independentă din punct de vedere funcțional de orice organism de gestionare a aeroportului și de orice transportator aerian. Statele membre care păstrează dreptul de proprietate asupra aeroporturilor, organismelor de gestionare a aeroporturilor sau transportatorilor aerieni sau controlul asupra organismelor de gestionare a aeroporturilor sau transportatorilor aerieni se asigură că atribuțiile aferente unui astfel de drept de proprietate sau control nu sunt acordate organismului independent de supraveghere. Statele membre se asigură că organismul independent de supraveghere își exercită competențele în mod imparțial și transparent.

(3) Statele membre comunică Comisiei denumirea și adresa organismului independent de supraveghere, sarcinile și responsabilitățile atribuite acestuia, precum și măsurile luate pentru a garanta conformitatea cu alineatul (2).

(4) Statele membre pot stabili un mecanism de finanțare a organismului independent de supraveghere, mecanism ce poate include și aplicarea unui tarif utilizatorilor aeroportului și organismelor de gestionare a aeroporturilor.

(5) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (5), statele membre se asigură că, în ceea ce privește dezacordurile menționate la articolul 5 alineatul (3), pentru organismul independent de supraveghere se vor lua măsurile necesare referitoare la sistemul de tarife de aeroport sau la nivelul acestora, inclusiv la calitatea serviciilor, pentru a:

- (a) stabili procedura de soluționare a dezacordurilor dintre organismul de gestionare a aeroportului și utilizatorii aeroportului;
- (b) determina condițiile în care organismul independent de supraveghere poate fi sesizat cu privire la un dezacord. Acesta poate, în special, să respingă plângerile care nu sunt motivate corespunzător sau care nu sunt documentate în mod adecvat;
- (c) stabili criteriile în raport cu care vor fi analizate dezacordurile în vederea soluționării.

Aceste proceduri, condiții și criterii sunt nediscriminatorii, transparente și obiective.

(6) Atunci când se desfășoară o investigație cu privire la temeiul modificării sistemului de tarife de aeroport sau a nivelului acestora, astfel cum se prevede la articolul 5, organismul independent de supraveghere are acces la informațiile necesare de care dispun părțile implicate și are obligația de a consulta părțile implicate pentru a lua o decizie. Acesta emite o decizie cât de curând posibil și, în orice caz, în termen de cel mult șase luni de la primirea plângerii. Deciziile organismului independent de supraveghere au caracter obligatoriu, fără a aduce atingere examinării pe cale parlamentară sau judecătorească, în funcție de modul în care se efectuează aceasta în statele membre.

(7) Organismul independent de supraveghere publică un raport anual privind activitățile sale.

#### Articolul 11

##### Raport și revizuire

(1) Până la ... (\*).Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, evaluând progresele realizate în atingerea obiectivelor sale, precum și, atunci când este cazul, orice propunere corespunzătoare.

(2) Statele membre și Comisia cooperează la punerea în aplicare a prezentei directive, în special în ceea ce privește culegerea informațiilor pentru raportul menționat la alineatul (1).

#### Articolul 12

##### Transpunerea

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la ... (\*\*). Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă respectivele acte, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții legale naționale pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

#### Articolul 13

##### Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

#### Articolul 14

##### Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...

Pentru Parlamentul European

Președintele

...

Pentru Consiliu

Președintele

...

(\*) Patru ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

(\*\*) 36 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

## EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

### I. INTRODUCERE

1. La 29 ianuarie 2007, Comisia a transmis Consiliului propunerea sus-menționată. Propunerea se bazează pe articolul 80 alineatul (2) din Tratatul CE.
2. La 29-30 noiembrie 2007, Consiliul TTE a ajuns la o abordare generală privind propunerea.
3. La 15 ianuarie 2008, Parlamentului European [raportor dl Ulrich Stockmann (PSE-DE)] a votat propunerea în primă lectură. Avizul PE cuprinde un număr de 45 de amendamente.
4. La 17 aprilie 2008, Consiliul TTE a ajuns la un acord politic privind propunerea, acceptând o parte din cele 45 de amendamente propuse de Parlamentul European la prima lectură (doc. 8017/08). Adoptarea de către Consiliu a poziției comune rezultate este prevăzută pentru 23 iunie 2008.

### II. OBIECTIV

Obiectivul directivei propuse este de a stabili principii comune de percepere a tarifelor de aeroport în aeroporturile comunitare. Scopul acesteia este de a clarifica relația dintre operatorii aeroportuari și utilizatorii aeroporturilor, prin recurgerea la transparență, consultarea utilizatorilor și aplicarea principiului nediscriminării în calculul tarifelor de aeroport aplicate utilizatorilor. În plus, scopul directivei este de a institui autorități puternice și independente la nivelul statelor membre care să arbitreze și să soluționeze litigiile, pentru a asigura rezolvarea rapidă a acestora.

### III. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

#### 1. *Cadrul general*

Parlamentul European (PE) a adoptat 45 de amendamente la propunerea Comisiei în cadrul ședinței sale plenare din 15 ianuarie 2008. Poziția comună a Consiliului reflectă modificările aduse propunerii Comisiei (a se vedea punctul 2.a. de mai jos) prin integrarea unui număr mare de amendamente,

- fie textual (amendamentele 8, 10, 11, 45 propuse de PE),
- fie la nivel de principii, printr-o formulare similară (amendamentele 1, 2, 3, 15, 23, 28, 29 propuse de PE).

Totuși, un important număr de amendamente nu este reflectat în poziția comună, deoarece Consiliul a considerat

1. că erau redundante, întrucât erau deja acoperite de alte instrumente adoptate după adoptarea de către PE a avizului său; sau
2. că au fost luate în considerare într-o altă parte a textului, deoarece propunerea inițială a Comisiei a fost reformulată în poziția comună.

#### 2. *Aspecte specifice*

##### (a) **Principalele modificări aduse propunerii Comisiei**

Pe baza propunerii Comisiei, Consiliul a introdus o serie de modificări, care pot fi rezumate după cum urmează:

- *Domeniul de aplicare a directivei propuse*, articolul 1

Inițial, Comisia a propus includerea tuturor aeroporturilor cu un trafic anual de peste 1 milion de pasageri. Consiliul a căzut de acord să ridice acest prag la 5 milioane și să adauge cel mai mare aeroport din fiecare stat membru. În plus, acest domeniu de aplicare este conform cu avizul PE.

- *Adaptarea tarifelor la aspectele legate de mediu și la alte obiective de interes public*, articolul 3

Consiliul a căzut de acord asupra includerii acestei posibilități în articolul privind nediscriminarea. Adăugarea acestui element reflectă dorința statelor membre de a avea posibilitatea să promoveze utilizarea de aeronave mai ecologice prin modularea tarifelor de aeroport, aceasta putând fi utilă și în alte scopuri.

— *Corelarea cu nivelul costurilor*, Considerentul 8

Acest considerent reflectă un compromis echilibrat între dorința statelor membre ca tarifele de aeroport să fie strict legate de nivelul costului aferent furnizării de servicii aeroportuare (în conformitate cu recomandările politicii ICAO privind tarifele de aeroport) și un nivel adecvat de flexibilitate acordat altor state membre, inclusiv aceluia care consideră că acest fapt ar putea avea implicații asupra funcționării rețelelor de aeroporturi deoarece anumite state membre au nevoie de flexibilitate în ceea ce privește utilizarea veniturilor de natură comercială în cadrul rețelei de aeroporturi.

— *Rețeaua de aeroporturi și sistemul de aeroporturi*, articolul 2 alineatul (5) și articolul 4

Consiliul a căzut de acord asupra faptului că era necesară introducerea în textul proiectului de directivă a unei definiții a rețelelor de aeroporturi. Mai mult, acesta a considerat ca adecvată includerea unui text care să asigure faptul că aeroporturile care deservește același oraș sau conurbație pot partaja un sistem de tarifare comun.

— *Măsuri de supraveghere economică*, articolul 5 alineatul (5)

Consiliul a considerat ca adecvată adăugarea unei prevederi privind măsurile de supraveghere economică, în conformitate cu care statele membre, care utilizează sistemele de supraveghere economică, nu sunt obligate să aplice procedurile prevăzute de directivă pentru soluționarea litigiilor. Aceasta se bazează pe faptul că supravegherea economică oferă un grad de protecție comparabil cu cel stabilit prin directivă.

— *Termenul pentru transpunerea directivei*, articolul 12

Consiliul a prelungit perioada acordată pentru transpunerea directivei în legislația națională la 36 de luni, pentru a pune la dispoziția tuturor statelor membre o perioadă suficientă de timp pentru luarea măsurilor necesare în vederea punerii în aplicare a acesteia.

(b) **Amendamente ale Parlamentului European**

Deși Consiliul a luat în considerare, de asemenea, un număr de amendamente, acesta nu le-a inclus în poziția comună. Aceste chestiuni ar putea fi rezumate după cum urmează:

— *Tarife de securitate*

Amendamente relevante: 4, 13, 37-41

Poziția comună nu a inclus amendamentele privind finanțarea măsurilor de securitate considerând că preocupările PE în această privință își găsesc deja un răspuns prin intrarea în vigoare a noului Regulament privind securitatea aviației civile (Regulamentul 300/2008). Aceste preocupări vor fi abordate de asemenea într-o viitoare inițiativă de politică a Comisiei.

— *Prefinanțarea*

Amendamente relevante: 31, 32

Poziția comună recunoaște importanța proiectelor noi de infrastructură și asigură posibilitatea finanțării acestora, protejând interesele utilizatorilor aeroporturilor. Acest principiu de prefinanțare este deja menționat în textele ICAO, dar Consiliul a considerat că este mai adecvat să nu îl includă în poziția sa comună din cauza abordărilor diferite din statele membre și din nevoia de a păstra flexibilitatea. Comisia nu a acceptat aceste amendamente.

— *Sistem de încasare unică sau dublă*

Amendamente relevante: 6, 22

Consiliul a considerat ca necesar să prevadă stabilirea unui cadru comun pentru reglementarea elementelor esențiale ale tarifelor aeroportuare și a modalității de stabilire a acestora, dar a considerat, de asemenea, că statele membre ar trebui să aibă libertatea de a permite încasarea unică sau dublă sau o combinație a celor două sisteme și să nu fie obligate să adopte o legislație prin care să devină obligatoriu unul dintre aceste sisteme sau să dea aeroporturilor dreptul să aleagă tipul de încasare pe care îl vor adopta. Pentru aceste motive, poziția comună nu a inclus nicio prevedere specială referitoare la această chestiune.

— *Acoperirea tuturor aeroporturilor aflate într-o rețea*

Amendamente relevante: 9, 14

Poziția comună nu a acceptat aceste amendamente pentru motive de coerență cu întreaga abordare privind rețelele, în special nediscriminarea rețelelor între statele membre, eliminarea birocrăției inutile la nivelul aeroporturilor mici și lipsa de necesitate practică, întrucât Consiliul consideră că riscul de subvenționare încrucișată este nefondat.

— *Alte amendamente*

Poziția comună nu a inclus un număr de amendamente din trei motive:

- Consiliul a considerat că acestea nu erau coerente cu filozofia și abordarea urmate de proiectul de directivă;
- Consiliul a considerat că formularea lor nu era suficient de clară și ar fi putut atrage incertitudine juridică, deoarece ar fi putut fi interpretate în mai multe feluri;
- Consiliul a considerat că punerea în aplicare de statele membre ar fi fost dificilă, în special în ceea ce privește amendamentele prin care se stabilesc termene, care sunt considerate fie prea lungi, fie prea scurte de statele membre.

Amendamentele în cauză sunt următoarele:

- principiile privind concurența și ajutoarele de stat (parte din 7, 16, 24, 25, 26)
- nediscriminarea (34, 35, 36)
- condițiile privind intervenția organismului independent de supraveghere și delegarea de competență (19, 21, 42, 43)
- nivelul de servicii și calitatea serviciilor (5, 27, 33)
- referirea la factori care determină nivelul tarifelor (12)
- consultările (17)
- termene pentru prezentarea modificărilor aduse sistemului de tarifare (18)
- admisibilitatea plângerilor (20)
- transparența (30)
- termenul pentru luarea deciziilor de către organismul independent de supraveghere (44).

#### IV. CONCLUZIE

Consiliul consideră că poziția comună este echilibrată și respectă scopurile și obiectivele din propunerea Comisiei. Aceasta ia, de asemenea, în considerare rezultatele primei lecturi a Parlamentului European.

Consiliul ia act de negocierile informale care au avut deja loc între Consiliu și Parlamentul European și își exprimă încrederea că textul de compromis la care s-a ajuns va permite adoptarea rapidă a directivei în viitorul apropiat.

---