

Mnenje Odbora regij – Letališki sveženj

(2012/C 277/11)

ODBOR REGIJ

- pozdravlja cilj, da se ustvarijo potrebni okvirni pogoji za učinkovito uporabo obstoječe infrastrukture, vendar ugotavlja, da je treba sprejeti dodatne ukrepe za ustrezno zadovoljitev naraščajočih potreb po zmogljivostih. Zlasti je treba dograditi infrastrukturo na preobremenjenih letališčih, bolj upoštevati proste zmogljivosti regionalnih letališč, odločno spodbuditi oblikovanje enotnega evropskega zračnega prostora ter zagotoviti konkurenčen čas obratovanja, tudi v nočnih urah;
- opozarja na potrebo po izboljšanju intermodalnih povezav med letališči in drugimi vrstami prevoza. To bo povečalo konkurenčnost in zagotovilo zadostno povezanost regij z evropskim in svetovnim letalskim omrežjem;
- se strinja, da je treba v okviru uravnoveženega pristopa izbrati stroškovno najbolj učinkovit ukrep, da se dosežejo zastavljeni cilji zmanjšanja hrupa, vendar meni, da predvidena pravica Evropske komisije, da pregleda omejitve obratovanja pred njihovo uvedbo in po potrebi njihovo uvedbo odloži, presega obseg pristojnosti, ki jih lahko ima Komisija v skladu z načelom subsidiarnosti. Omejitve obratovanja morajo določiti regionalne oblasti, in sicer ob upoštevanju lokalnih razmer in posebnosti. Dodatna pravica Evropske komisije do pregleda ni niti potrebna niti sorazmerna;
- pozdravlja cilj nadaljnje liberalizacije trga za storitve zemeljske oskrbe. To bo povečalo konkurenco in nenazadnje tudi kakovost storitev na letališčih EU. Za preprečitev škodljivih učinkov na obstoječa delovna razmerja, varnost letalskega prometa in zmogljivosti letališč je treba omogočiti, da se na letališčih ustrezno upoštevajo lokalne posebnosti;
- pozdravlja pristop Evropske komisije, da uvede tržne instrumente za optimalno izkoriščanje omejenih infrastrukturnih zmogljivosti na preobremenjenih letališčih, vendar poudarja, da je treba še naprej ohraniti povezavo regij z letalskim omrežjem.

Poročevalec	g. WERNER (DE/ALDE), državni sekretar v ministrstvu za gospodarske zadeve, delo in promet zvezne dežele Saške
Referenčni dokumenti	<p>Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij:</p> <p>„Letališka politika v Evropski uniji – obravnavanje zmogljivosti in kakovosti za spodbujanje rasti, povezljivosti in trajnostne mobilnosti“</p> <p>COM(2011) 823 final</p> <p>Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Unije v okviru uravnoteženega pristopa ter razveljavitvi Direktive 2002/30/ES</p> <p>COM(2011) 828 final</p> <p>Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o storitvah zemeljske oskrbe na letališčih Unije in razveljavitvi Direktive Sveta 96/67/ES</p> <p>COM(2011) 824 final</p> <p>Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Evropske unije</p> <p>COM(2011) 827 final</p>

I. POLITIČNA PRIPOROČILA

ODBOR REGIJ

Splošne ugotovitve (COM(2011) 823 final)

1. se strinja, da so letališča nepogrešljiv sestavni del sodobnega in zmogljivega prometnega omrežja. Zagotavljajo pomembne spodbude za gospodarski razvoj, trg dela in turizem v posameznih regijah. Prav tako krepijo teritorialno kohezijo v Evropski uniji;

2. se strinja, da vse več državljanov EU predvsem ponoči trpi zaradi hrupa, ki ga povzročajo letala na letališčih, zato je nujna strategija za aktivno upravljanje s hrupom, da se ublažijo neželene posledice;

3. podpira cilj Evropske komisije, v skladu s katerim je treba čim bolj izkoristiti in povečati potencial letalskega prometa, zlasti njegove napovedane rasti;

4. poudarja, da bi lahko EU spodbujala naložbe v posodabljanje letališkega omrežja in gradnjo novih letališč zlasti z uporabo inovativnih finančnih instrumentov ter tako zagotovila trajno gospodarsko rast EU in izboljšala svoje gospodarske povezave s preostalim svetom;

5. meni, da so zmogljivosti letališke infrastrukture ter stalno naraščajoče potrebe po potovanju in prevozu v vedno večjem neskladju. Že danes so nekatera evropska letališča preobremenjena ali pa delujejo na meji zmogljivosti. Novih zmogljivosti,

zlasti na vozliščih, ni mogoče zagotavljati v takšnem obsegu, kot ga zahteva povpraševanje. Zato je verjetno, da se bodo omejitve zmogljivosti v naslednjih letih še povečale;

6. pozdravlja cilj, da se odpravijo vedno večje omejitve zmogljivosti ter ustvarijo potrebni okvirni pogoji za učinkovito uporabo obstoječe infrastrukture. Vendar Odbor opozarja, da ukrepi, predlagani v letališkem svežnju, ne zadostujejo;

7. opozarja, da je na številnih regionalnih letališčih dovolj infrastrukturnih zmogljivosti za učinkovito razbremenitev letališč, na katerih so zmogljivosti omejene, s čimer se lahko izboljša povezanost regij;

8. ugotavlja, da je treba sprejeti dodatne ukrepe za ustrezno zadovoljitev naraščajočih potreb po zmogljivostih. Zlasti je treba dograditi infrastrukturo na preobremenjenih letališčih, bolj upoštevati proste zmogljivosti regionalnih letališč, odločno spodbuditi oblikovanje enotnega evropskega zračnega prostora ter zagotoviti konkurenčen čas obratovanja, tudi v nočnih urah; Poleg tega je treba odločno podpirati majhna regionalna letališča za dopolnitev velikih letališč in čim boljši izkoristek obstoječe infrastrukture;

9. opozarja na potrebo po izboljšanju intermodalnih povezav med letališči in drugimi vrstami prevoza. To bo povečalo konkurenčnost in zagotovilo zadostno povezanost regij z evropskim in svetovnim letalskim omrežjem;

10. meni, da je učinkovitejše dodeljevanje slotov ustrezen način za bolj optimalno izkoriščanje omejenih infrastrukturnih zmogljivosti na preobremenjenih letališčih. Pozdravlja pristop Evropske komisije, da v ta namen uvede tržne instrumente, pri čemer je treba paziti, da se ohrani povezava regij z letalskim omrežjem;

11. zagovarja predlog o preoblikovanju pravil in postopkov za uvedbo s hrupom povezanih omejitev obratovanja. Cilj uskladitve postopkov pri uporabi uravnoveženega pristopa naj bi v skladu z Direktivo 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa z dne 25. junija 2002 izboljšal raven zaščite oseb, ki so izpostavljene hrupu zračnega prometa;

12. pozdravlja cilj nadaljnje liberalizacije trga za storitve zemeljske oskrbe. To bo povečalo konkurenco in nenazadnje tudi kakovost storitev. Za preprečitev škodljivih učinkov na obstoječa delovna razmerja, varnost letalskega prometa in zmogljivost letališč je treba omogočiti, da se na letališčih ustrezno upoštevajo lokalne posebnosti. Poleg tega je treba zagotoviti, da predpisi ne bodo povzročali neenake obravnave podjetij za opravljanje teh storitev. Cilj Evropske komisije, da se prepreči izkrivljanje konkurence, bo mogoče doseči le, če bodo za vse udeležence veljali enaki pogoji;

13. izraža zaskrbljenost nad predlogi Komisije in tudi obsežnejšimi predlogi splošnega pristopa Sveta za regulacijo pristojbin za infrastrukturo za zemeljsko oskrbo v skladu z in tudi ob preseganju določb direktive o letaliških pristojbinah (Direktive 2009/12/ES). Tovrstne pristojbine običajno zajemajo zelo majhen delež celotnih letaliških dohodkov, zlasti na regionalnih letališčih, ki so komaj nad novo predlaganim pragom 2 milijonov prepeljanih potnikov letno, in tudi v absolutnem smislu predstavljajo majhne zneske. Upravni stroški lahko precej presegajo vsakršne morebitne koristi, saj so letališča že zavezana stvarno in pregledno določiti tovrstne pristojbine;

14. poudarja pomen splošnega letalstva za zračni promet v EU. To omogoča podjetnikom, ki ustvarjajo bogastvo in delovna mesta, da potujejo s kar največjo prožnostjo, in povečuje gospodarsko moč obrobni in najbolj oddaljenih regij. To je še posebej pomembno pri preučevanju vprašanja slotov in dostopnosti letališč;

S hrupom povezane omejitve obratovanja (COM(2011) 828 final)

15. pozdravlja cilj natančnejše določitve pravil in postopkov za uvedbo s hrupom povezanih omejitev obratovanja ter preglednejšega postopka ocenjevanja. S tem se bo odpravila do zdaj neenotna uporaba direktive v državah članicah. Poleg tega bodo osebe, ki so izpostavljene hrupu zračnega prometa, deležne primerljive ravni zaščite pred hrupom. Vendar Odbor ugotavlja, da predlog uredbe zlasti glede ocenjevanja hrupa in

analize stroškovne učinkovitosti še ni združljiv z Direktivo 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa ter da bi zato povečal upravna bremena in s tem zvišal stroške, škodoval pa bi tudi sprejemljivosti letalskega prometa;

16. pričakuje, da se bo s spremembo dosedanje direktive v uredbo povečala učinkovitost ukrepov za zmanjšanje hrupa ter preprečilo izkrivljanje konkurence v Evropski uniji;

17. se strinja s pristopom Evropske komisije, da je treba v okviru uravnoveženega pristopa izbrati stroškovno najbolj učinkovit ukrep, da se dosežejo cilji zmanjšanja hrupa. Pri tem je treba čim bolj in ne le na neobvezni osnovi upoštevati zdravje in varnost prebivalcev, ki živijo v bližini letališč. Tako bodo lahko države članice uskladile gospodarske učinke ukrepov za zmanjšanje hrupa z upravičenimi zahtevami po zaščiti oseb, ki so izpostavljene hrupu zračnega prometa;

18. načeloma podpira cilj, da se poveča mejna vrednost za mejno ustrezne zrakoplove. Na ta način bo upoštevan tehnični napredek pri razvoju zrakoplovov, ki povzročajo manj hrupa. Vendar Odbor opozarja, da tovorna letala v primerjavi s potniškimi letali redkeje izpolnjujejo strožno mejno vrednost 10 EPNdB (*Effective Perceived Noise in decibels* – dejansko zaznana raven hrupa v decibelih). Glede na to bo morebitna prepoved „mejno ustreznih zrakoplovov“ bistveno močnejše prizadela družbe za zračni prevoz tovora. Odbor zato predlaga, da se mejna vrednost v primernem prehodnem obdobju zviša v manjši meri. Že z zvišanjem mejne vrednosti na 8 EPNdB je mogoče znatno zmanjšati hrup;

19. meni, da je neodvisen pritožbeni organ na ravni držav članic nujen;

20. pozdravlja uporabo uravnoveženega pristopa za zmanjšanje ali omejitev izpostavljenosti hrupu. To bo državam članicam zagotovilo potrebno prožnost pri upravljanju hrupa. Pri tem se Odbor strinja z Evropsko komisijo, da morajo biti omejitve obratovanja skrajni ukrep;

21. podpira cilj natančnejše določitve pravil za ocenjevanje hrupa zrakoplovov in preglednejšega procesa ocenjevanja. Predvideno posvetovanje z osebami, ki so izpostavljene hrupu, bo povečalo sprejemljivost ukrepov za zmanjšanje hrupa, ki se izvajajo. Vendar Odbor priporoča, da se državam članicam zagotovi ustrezen manevrski prostor pri oblikovanju foruma za tehnično sodelovanje, ki je predviden v osnutku uredbe. V kolikor v državah članicah že delujejo podobne komisije, bi morala obstajati možnost, da se te komisije priznajo in tako prepreči ustanavljanje dodatnih organov;

22. meni, da metoda za ocenjevanje hrupa, ki je navedena v Prilogi I k osnutku uredbe in ki temelji na dokumentu 29 poročila Evropske konference civilnega letalstva (ECAC) z naslovom „Standardna metoda za izračun izolinij hrupa v bližini civilnih letališč“, ni ustrezna za povečanje preglednosti postopkov za ocenjevanje hrupa. Dodatna metoda ocenjevanja bi pomenila zmanjšanje primerljivosti na primer z direktivo o okoljskem hrupu ali nacionalnimi pravili o izračunu ter nepotrebno dodatno upravno breme. Podlaga za ocenjevanje hrupa bi zato morala biti direktiva o okoljskem hrupu (Direktiva 2002/49/ES);

23. meni, da predvidena pravica Evropske komisije, da pregleda omejitve obratovanja pred njihovo uvedbo in po potrebi njihovo uvedbo odloži, presega obseg pristojnosti, ki jih lahko ima Komisija v skladu z načelom subsidiarnosti. Omejitve obratovanja morajo določiti regionalne oblasti, in sicer ob upoštevanju lokalnih razmer in posebnosti. Dodatna pravica Evropske komisije do pregleda ni niti potrebna niti sorazmerna. Poleg tega to v nobenem primeru ne bo prispevalo k lažjemu doseganju cilja uredbe, v skladu s katerim je treba zmanjšati število ljudi, na katere vpliva hrup zrakoplovov;

24. meni, da so opredelitev pojmov „zrakoplov“ in „mejno ustrezni zrakoplov“, dopolnitve standardov za certificiranje hrupa in postopkov certificiranja ter spremembe v metodi in tehničnem poročilu ključni elementi uredbe. S tega vidika te točke niso primerne, da se pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije prenese na Evropsko komisijo.

Storitve zemeljske oskrbe (COM(2011) 824 final)

25. se strinja z Evropsko komisijo, da so storitve zemeljske oskrbe ključna dejavnost v letalski verigi. Učinkovite in v kakovost usmerjene storitve zemeljske oskrbe bistveno prispevajo k zagotavljanju učinkovitega in konkurenčnega sistema zračnega prometa;

26. pozdravlja nadaljnje odprtje in uskladitev dostopa do trga storitev zemeljske oskrbe. Pričakovati je, da bo to še povečalo kakovost storitev zemeljske oskrbe, ki se ponujajo na letališčih Unije. To bo v enaki meri koristilo letalskim družbam, špediterjem in potnikom. Da bi preprečili škodljive učinke na obstoječa delovna razmerja, varnost letalskega prometa in zmožljivost letališč, bi moralo biti omogočeno, da se na primeren način upoštevajo lokalne posebnosti letališč;

27. podpira ureditev prerazporeditve osebja med ponudniki storitev. V zvezi s tem poziva, da se preveri, ali naročnik lahko izvede prevzem osebja, ki ga določijo države članice, že na podlagi člena 4(5) Uredbe (ES) št. 1370/2007, in sicer brez dodatnih izvedbenih aktov držav članic, in ali je za prevzem osebja mogoče opredeliti kazalnike;

28. opozarja, da vsa pravila za postopek odobritve še niso primerna. Izboljšave so potrebne predvsem glede časovnega načrtovanja postopkovnih korakov, glede posebne ureditve, ki

odpravlja nepraktičen suspenzivni učinek tožb, glede pristojnosti za izvajanje postopka odobritve ter glede meril za oddajo naročil;

29. se strinja z Evropsko komisijo, da morajo imeti letališča odločilno vlogo pri usklajevanju dela izvajalcev storitev zemeljske oskrbe. Vendar Odbor opozarja, da lahko letališča to nalogo izpolnjujejo le, če je na voljo za to potreben zakonodajni okvir v državah članicah. Poleg tega so posledica teh nalog dodatni stroški, ki jih bodo letališča zelo težko pokrila na trgu;

30. poudarja, da nadaljnje odprtje trga ne sme imeti negativnih posledic za varnost letalstva. Za zagotavljanje visoke stopnje varnosti na letališčih Unije je potrebno zadostno usposabljanje in nadaljnje izobraževanje osebja;

31. meni, da je treba trajanje izobraževanja določiti na ravni, ki bo zagotavljala zadostno kakovost storitev zemeljske oskrbe. Glede na to, da mora biti dovoljenje, ki ga pridobijo izvajalci storitev zemeljske oskrbe, priznано v vseh državah članicah, Odbor priporoča, da se usposabljanje in nadaljnje izobraževanje oblikujeta tako, da se ustvarijo primerljivi standardi za kvalifikacije. Pri tem je treba upoštevati stroškovno učinkovitost in spodbujanje zaposlovanja;

32. ugotavlja, da je sklepanje pogodb s podizvajalci omejeno zgolj na izvajalce, ki opravljajo storitve oskrbe za tretje osebe. Upravljalci letališč in uporabniki letališč naj ne bi imeli te možnosti. Po mnenju Odbora pomeni to diskriminacijo, ki izkrivlja konkurenco, prav tako pa ni v skladu s ciljem osnutka uredbe, v skladu s katerim je treba povečati konkurenco. Ob upoštevanju natančnih pravil bi moralo biti sklepanje pogodb s podizvajalci dovoljeno vsem ponudnikom storitev zemeljske oskrbe;

ODBOR REGIJ

Sloti (COM(2011) 827 final)

33. meni, da preoblikovanje uredbe pomembno prispeva k še bolj učinkovitemu izkoriščanju omejenih infrastrukturnih zmogljivosti. Glede na napovedano povečanje zračnega prometa in glede na to, da se letališka infrastruktura ne širi v enakem obsegu, bodo letalske družbe vedno bolj omejene v svojih možnostih za ustrezno zadovoljevanje potreb po prometnih storitvah. To je ovira za gospodarski razvoj zračnega prometa in s tem tudi za regije;

34. meni, da bi v primerih, ko je bil neodvisni nadzorni organ zaprosen za odločitev o višini pristojbine, ki se zaračuna za uporabo centralizirane infrastrukture, upravljavec centralizirane infrastrukture moral imeti pravico do povračila od uporabnikov v prvotni predlagani višini, dokler neodvisni nadzorni organ ne razglasi dokončne odločitve. To bi omejilo spodbudo do sprožanja neprijetnih pritožb na odločitve o višini pristojbine;

35. se načeloma strinja z uvedbo tržnih instrumentov za dodeljevanje slotov. Tako se bo zagotovilo, da bodo slote prejele tiste letalske družbe, ki bodo le-te lahko tudi najbolj izkoristile. Treba je paziti, da se ohrani povezava regij z letalskim omrežjem;

36. opozarja, da niso v zadostni meri predstavljene vse posledice trgovanja s sloti. Evropska komisija zlasti ne navaja, kakšne bodo posledice trgovanja s sloti za regionalna letališča in s tem tudi za regionalno povezanost;

37. meni, da obstaja možnost, da bodo letalske družbe svoje slote, ki jih imajo na preobremenjenih vozliščih, dale na voljo zlasti prometu na dolge razdalje. To bi oslabilo povezanost regionalnih letališč z vozlišči. Odbor zato poziva k načrtovanju ustreznih ukrepov, da se zagotovi povezava regij s svetovnim letalskim omrežjem;

38. izraža zadovoljstvo, da je predvideno povečanje neodvisnosti letaliških koordinatorjev. Osnutek uredbe bo letalskim družbam v prihodnje omogočil, da slote prenesejo tudi za denarno nadomestilo. Za prenos bo potrebno soglasje letališkega koordinatorja, slednji pa ga bo moral tudi potrditi. Zato je po mnenju Odbora še toliko pomembnejše, da lahko letališki koordinator svojo odločitev sprejme neodvisno in na podlagi objektivnih meril;

39. meni, da bi bila brezplačna dodelitev slotov zgolj z namenom njihove naknadne prodaje nesmiselna. Letalskim družbam bi se moralo trgovanje s sloti odobriti le, če lahko dokažejo, da so pred tem slote tudi redno uporabljale;

40. meni, da je sprememba pravil o najkrajši uporabi slotov sprejemljiva. Ta ukrep povečuje pritisk, da se prejeti sloti bolje

izkoristijo. Hkrati je treba predvideti možnost izrednih dogodkov (npr. stavk, vulkanskega prahu). Verjetno je, da se bo v prihodnosti več slotov vrnilo v pool slotov ali prodalo drugi letalski družbi. To bo drugim letalskim družbam olajšalo vstop na trg na preobremenjenih letališčih;

41. izraža zadovoljstvo, da lahko letališča prek sistema pristojbin vplivajo na čim zgodnejšo vrnitev nepotrebnih ali rezerviranih slotov. To bo preprečilo blokado slotov in omogočilo drugim letalskim družbam, da jih uporabijo.

42. priznava pomen določitev „lokalnih pravil“, da se zagotovi, da je regulativen okvir dovolj prožen v regijah in na njihovih letališčih, kjer posebne okoliščine zahtevajo posebno pozornost. V takšnih okoliščinah je potreben regionalni prispevek, da se omogoči optimalna in učinkovita uporaba zmogljivosti na posameznih letališčih;

43. meni, da predlagana pravica Evropske komisije, da imenuje posamezna „letališča znotraj mreže“, na podlagi česa lahko zahteva, da države članice posamezna letališča obravnavajo različno in ločeno, presega pooblastila v skladu z načelom subsidiarnosti;

44. je zaskrbljen zaradi koncepta upravljavca mreže, ki ga uvaja Evropska komisija, zlasti pa, ker za ta organ predlaga znatna in daljnosežna pooblastila, ne da bi pri tem jasno opredelila, kdo je odgovoren za upravljanje tega organa.

II. PREDLOGI SPREMEMB

Predlog spremembe 1

S hrupom povezane omejitve obratovanja (COM(2011) 828 final)

Člen 2

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
(4) „mejno ustrezni zrakoplov“ pomeni civilni zrakoplov, ki je v skladu s certifikacijskimi omejitvami, določenimi v poglavju 3 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija), v razponu zbirne meje, ki ne presega 10 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels – dejansko zaznana raven hrupa v decibelih), pri čemer je zbirna meja število, izraženo v enotah EPNdB, ki ga dobimo s seštevanjem posameznih odstopanj (tj. razlike med certificirano ravnjo hrupa in najvišjo dovoljeno ravnjo hrupa) na vsaki od treh referenčnih točk za merjenje hrupa, kakor je opredeljeno v poglavju 4 dela II zvezka 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji;	(4) „mejno ustrezni zrakoplov“ pomeni civilni zrakoplov, ki je v skladu s certifikacijskimi omejitvami, določenimi v poglavju 3 dela II zvezka 1 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija), v razponu zbirne meje, ki ne presega 10 <u>8</u> EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels – dejansko zaznana raven hrupa v decibelih) <u>za prehodno obdobje 4 let, nato pa v razponu zbirne meje, ki ne presega 10 EPNdB</u> , pri čemer je zbirna meja število, izraženo v enotah EPNdB, ki ga dobimo s seštevanjem posameznih odstopanj (tj. razlike med certificirano ravnjo hrupa in najvišjo dovoljeno ravnjo hrupa) na vsaki od treh referenčnih točk za merjenje hrupa, kakor je opredeljeno v poglavju 4 dela II zvezka 1 Priloge 16 k Čikaški konvenciji;

Obrazložitev

- Tovarna letala v primerjavi s potniškimi letali redkeje izpolnjujejo mejno vrednost 10 EPNdB, ki je predlagana v osnutku uredbe. Glede na to bo morebitna prepoved „mejno ustreznih zrakoplovov“ bistveno močnejše prizadela družbe za zračni prevoz tovora.
- Z uvedbo primerne prehodnega obdobja dobijo letalski prevozniki možnost, da lahko načrtujejo in izvajajo morebitne potrebne posodobitve svojih letalskih flot z gospodarskih vidikov.

Predlog spremembe 2*S hrupom povezane omejitve obratovanja (COM(2011) 828 final)*

Člen 10

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Pravica do pregleda	Pravica do pregleda
<p>1. Komisija lahko na zahtevo države članice ali na lastno pobudo brez poseganja v nedokončan pritožbeni postopek pregleda odločitev o omejitvi obratovanja še pred njenim izvajanjem. Kadar Komisija ugotovi, da odločitev ne upošteva zahtev, določenih v tej uredbi, ali je kakor koli drugače v nasprotju s pravom Unije, lahko odločitev odloži.</p> <p>2. Pristojni organi Komisiji posredujejo informacije, ki dokazujejo skladnost s to uredbo.</p> <p>3. Komisija se v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 13(2), zlasti ob upoštevanju meril iz Priloge II, odloči, ali lahko zadevni pristojni organ nadaljuje z uvedbo omejitve obratovanja. Komisija o svoji odločitvi obvesti Svet in zadevno državo članico.</p> <p>4. Če Komisija ne sprejme odločitve v šestih mesecih po prejemu informacij iz odstavka 2, lahko pristojni organ začne uporabljati predvideno odločitev o omejitvi obratovanja.</p>	<p>1. Komisija lahko na zahtevo države članice ali na lastno pobudo brez poseganja v nedokončan pritožbeni postopek pregleda odločitev o omejitvi obratovanja še pred njenim izvajanjem. Kadar Komisija ugotovi, da odločitev ne upošteva zahtev, določenih v tej uredbi, ali je kakor koli drugače v nasprotju s pravom Unije, lahko odločitev odloži.</p> <p>2. Pristojni organi Komisiji posredujejo informacije, ki dokazujejo skladnost s to uredbo.</p> <p>3. Komisija se v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 13(2), zlasti ob upoštevanju meril iz Priloge II, odloči, ali lahko zadevni pristojni organ nadaljuje z uvedbo omejitve obratovanja. Komisija o svoji odločitvi obvesti Svet in zadevno državo članico.</p> <p>4. Če Komisija ne sprejme odločitve v šestih mesecih po prejemu informacij iz odstavka 2, lahko pristojni organ začne uporabljati predvideno odločitev o omejitvi obratovanja.</p>

Obrazložitev

1. Samo države članice bi morale biti – tako kot doslej – pristojne za uvedbo omejitev obratovanja. Svet je v zvezi s tem že izrazil stališče in črtal zadevni člen v predlogu Komisije. Črtanje tega člena je poleg tega v skladu s točko 23 mnenja.
2. Člen 10 bi lahko v sedANJI obliki povzročil dvome o regionalnih sporazumih, sklenjenih v okviru mediacije. Za sklenitev takih sporazumov med letališči, zadevnimi regijami in prebivalci so pogosto potrebna dolgoletna težavna in naporna pogajanja. Nemški in avstrijski zvezni svet (Bundesrat), francoski senat in zgornji dom nizozemskega parlamenta so sklenili, da je pravica Komisije do pregleda iz člena 10 v nasprotju z načelom Evropske unije o subsidiarnosti.

Predlog spremembe 3*S hrupom povezane omejitve obratovanja (COM(2011) 828 final)*

Člen 11

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Komisija je v skladu s členom 12 pooblaščen za sprejetje delegiranih aktov o:</p> <p>(a) spremembah pri opredelitvi zrakoplova v točki (3) člena 2 in mejno ustreznega zrakoplova v točki (4) člena 2;</p>	<p>Komisija je v skladu s členom 12 pooblaščen za sprejetje delegiranih aktov o:</p> <p>(a) spremembah pri opredelitvi zrakoplova v točki (3) člena 2 in mejno ustreznega zrakoplova v točki (4) člena 2;</p>

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
(b) spremembah in dopolnitvah standardov za certificiranje hrupa, določenih v členih 4 in 8, ter postopku certificiranja, določenem v členu 6(1);	(b) spremembah in dopolnitvah standardov za certificiranje hrupa, določenih v členih 4 in 8, ter postopku certificiranja, določenem v členu 6(1);
(c) spremembah v metodi in tehničnem poročilu, ki sta določena v Prilogi I.	(c) spremembah v metodi in tehničnem poročilu, ki sta določena v Prilogi I.

Obrazložitev

Opredelitev pojmov „zrakoplov“ in „mejno ustreznih zrakoplov“, sprememba standardov za certificiranje hrupa in postopkov certificiranja ter spremembe v metodi in tehničnem poročilu so ključni elementi uredbe. S tega vidika te točke niso primerne, da se pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije prenese na Evropsko komisijo.

Predlog spremembe 4

S hrupom povezane omejitve obratovanja (COM(2011) 828 final)

Člen 12

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
1. Pooblastila za sprejetje delegiranih aktov se Komisiji podelijo pod pogoji iz tega člena.	1. Pooblastila za sprejetje delegiranih aktov se Komisiji podelijo pod pogoji iz tega člena.
2. Prenos pooblastila iz člena 11 se podeli za nedoločen čas od datuma začetka veljavnosti te uredbe.	2. Prenos pooblastila iz člena 11 se podeli za nedoločen čas od datuma začetka veljavnosti te uredbe.
3. Pooblastilo iz člena 11 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. S preklicem pooblastila pooblastilo iz navedene odločitve preneha veljati. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v <i>Uradnem listu Evropske unije</i> ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov ne vpliva.	3. Pooblastilo iz člena 11 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. S preklicem pooblastila pooblastilo iz navedene odločitve preneha veljati. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v <i>Uradnem listu Evropske unije</i> ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov ne vpliva.
4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.	4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akti, sprejeti v skladu s členom 11, začnejo veljati samo, če Evropski parlament ali Svet ne sporoči svojega nasprotovanja v roku dveh mesecev od uradnega sporočila o aktu Evropskemu parlamentu in Svetu, ali če pred iztekom omenjenega roka Evropski parlament in Svet oba seznanita Komisijo, da ne nameravata nasprotovati sprejetju aktov. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.	5. Delegirani akti, sprejeti v skladu s členom 11, začnejo veljati samo, če Evropski parlament ali Svet ne sporoči svojega nasprotovanja v roku dveh mesecev od uradnega sporočila o aktu Evropskemu parlamentu in Svetu, ali če pred iztekom omenjenega roka Evropski parlament in Svet oba seznanita Komisijo, da ne nameravata nasprotovati sprejetju aktov. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Obrazložitev

Predloga sprememb 3 in 4 sta neposredno povezana. Predlagano črtanje člena 11 pomeni, da je treba črtati tudi člen 12.

Predlog spremembe 5

Storitve zemeljske oskrbe (COM(2011) 824 final)

Člen 13

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Člen 13</p> <p>Otoška letališča</p> <p>Za namen izbire izvajalcev storitev zemeljske oskrbe na letališču, kot je določeno v členih 7 do 10, lahko država članica razširi obveznosti javne službe na druga letališča v navedeni državi članici, pod pogojem, da:</p> <p>(a) so ta letališča na otokih v istem geografskem območju in da</p> <p>(b) ima vsako od teh letališč letni obseg prometa, ki ni manjši od 100 000 potnikov, ter da</p> <p>(c) to razširitev odobri Komisija.</p> <p>Odločitev o odobritvi razširitve je izvedbeni akt, ki se sprejme v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 43(2). Ta določba ne posega v pravila EU o državni pomoči.</p>	<p>Člen 13</p> <p>Otoška letališča</p> <p>Za namen izbire izvajalcev storitev zemeljske oskrbe na letališču, kot je določeno v členih 7 do 10, lahko država članica razširi obveznosti javne službe na druga letališča v navedeni državi članici, pod pogojem, da:</p> <p>(a) so ta letališča na otokih v istem geografskem območju in da</p> <p>(b) ima vsako od teh letališč letni obseg prometa, ki ni manjši od 100 000 potnikov, ter da</p> <p>(c) to razširitev odobri Komisija. <u>V primeru otoških letališč, kadar ni gospodarskega interesa podjetij ali letalskih družb za opravljanje storitev, predvidenih v členu 6(2), lahko upravljavec letališča sam prevzame obveznost, da zaradi dobrega delovanja infrastrukture sam izvaja potrebne storitve.</u></p> <p>Odločitev o odobritvi razširitve je izvedbeni akt, ki se sprejme v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 43(2). Ta določba ne posega v pravila EU o državni pomoči.</p>

Obrazložitev

Člen 13 predloga omenja možnost razširitve obveznosti javnih služb na otoška letališča. Treba bi bilo dodati, da so v primeru otoških letališč upravljavci obvezani izvajati storitve, predvidene v členu 6(2) predloga, torej sprejem in odpremo prtljage, oskrbo na ploščadah, oskrbo z gorivom in oljem ter sprejem in odpremo tovora in pošte. Treba je dodati, da v primeru, ko izvajanje teh storitev ni gospodarsko uspešno in ko za to ni zainteresirano podjetje ali letalska družba s samooskrbo, mora upravitelj sam prevzeti obveznosti opravljanja takšnih storitev, saj je takšna infrastruktura bistvenega pomena ne le za dostopnost in povezanost otoka, ki nima enakovrednih alternativnih možnosti, marveč je potrebna tudi za izvajanje temeljnih storitev, kot so nujne zdravstvene storitve, gašenje požarov, nadzor in reševanje na morju ter druge storitve, ki se izvajajo s teh letališč ob uporabi zrakoplovov (helikopterjev), kadar jih drugače (na primer ko ni dostave goriva) ni mogoče izvesti.

Predlog spremembe 6

Storitve zemeljske oskrbe (COM(2011) 824 final)

Člen 28 (6)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Kadar se odbor uporabnikov letališča ne strinja s pristojbino, ki jo določi upravljavec letališča ali, kjer je primerno, upravljavec centralizirane infrastrukture, lahko za odločitev o višini pristojbine zaprosi neodvisni nadzorni organ zadevne države članice.</p>	<p>Kadar se odbor uporabnikov letališča ne strinja s pristojbino <u>za centralizirano infrastrukturo</u>, ki jo določi upravljavec letališča ali, kjer je primerno, upravljavec centralizirane infrastrukture, lahko za <u>preučitev utemeljitve za odločitev</u> o višini pristojbine zaprosi neodvisni nadzorni organ zadevne države članice.</p>

Obrazložitev

S tem predlogom se pravzaprav uvaja podroben pritožbeni postopek v primeru nesoglasij glede pristojbin, ki bi lahko povzročila znatne stroške – tako s finančnega vidika kot z vidika za to potrebnega časa. Za letališča, katerih prihodki od storitev zemeljske oskrbe znašajo manj kot 1 % vseh prihodkov, ta pristop ni sorazmeren.

Predlog spremembe 7

Storitve zemeljske oskrbe (COM(2011) 824 final)

Člen 28 – nov odstavek 8

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
	<p>Člen 28 – Pristojbine za centralizirane infrastrukture in instalacije (nov odstavek 8)</p> <p><u>V primerih, ko je bil neodvisen nadzorni organ zaprosen za odločitev o višini pristojbine za zemeljsko oskrbo v skladu z odstavkom 6 tega člena, upravljavec infrastrukture ohrani pravico do povračila dajatev za uporabo zadevne infrastrukture v prvotni predlagani višini, dokler neodvisni nadzorni organ ne razglasi dokončne odločitve. Če neodvisni nadzorni organ ugotovi, da je bila višina spornih dajatev pretirana, upravljavec infrastrukture povrne vsakršno pretirano povračilo uporabnikom tega dela infrastrukture.</u></p>

Obrazložitev

Da bi se izognili stanju, ko se neprijetne pritožbe sprožajo zgolj zato, da bi se odložil zahtevek za dajatev, o katerem se sprejema odločitev, v katerem koli sporu na strani uporabnikov, bi bilo pomembno, da bi letališki organi lahko dobili povračilo dajatev v prvotno predlagani višini od takrat, ko je bila ta določena. To je pomembno vprašanje za regionalna letališča, ki imajo pogosto omejen prihodek od storitev, ki ne sodijo med aeronavtične storitve, zlasti če jih predvsem obvladujejo prevozniki, ki jim vsiljujejo pravilo „enega kosa prtljage“. To bi bila dohodkovno nevtralna metoda za spodbujanje sodelovanja industrije, ki bi bila podobna sistemu pristojbin za letališča za vplivanje na povrnitev slotov, ki niso potrebni ali niso rezervirani.

Predlog spremembe 8

Storitve zemeljske oskrbe (COM(2011) 824 final)

Člen 32 (3)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Izvajalci storitev zemeljske oskrbe in samooskrbovani uporabniki letališč morajo spoštovati te minimalne standarde kakovosti. Uporabniki letališč in izvajalci storitev zemeljske oskrbe minimalne standarde kakovosti spoštujejo tudi v svojih pogodbenih razmerjih.</p>	<p>Izvajalci storitev zemeljske oskrbe in samooskrbovani uporabniki letališč morajo spoštovati te minimalne standarde kakovosti. Uporabniki letališč in izvajalci storitev zemeljske oskrbe minimalne standarde kakovosti spoštujejo tudi v svojih pogodbenih razmerjih.</p> <p><u>Upravljavec letališča ima pooblastila za izvrševanje minimalnih standardov kakovosti. Sprejeti ukrepi morajo biti pregledni, sorazmerni in nediskriminatorni.</u></p>

Obrazložitev

Glede na to, kako pomembna je zemeljska oskrba za nemoteno delovanje letališč, je treba sprejeti ustrezne in sorazmerne izvršilne ukrepe, s katerimi se zagotovi spoštovanje minimalnih standardov.

Predlog spremembe 9

Storitve zemeljske oskrbe (COM(2011) 824 final)

Člen 35

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
1. Izvajalci storitev zemeljske oskrbe lahko sklepajo pogodbe s podizvajalci brez poseganja v odstavke 2, 3 in 4.	1. Izvajalci storitev zemeljske oskrbe <u>in samooskrbovani uporabniki letališč</u> lahko sklepajo pogodbe s podizvajalci brez poseganja v odstavke 2, 3 in 4.
2. Samooskrbovani uporabniki letališč lahko sklenejo pogodbe s podizvajalci za storitve zemeljske oskrbe samo, kadar storitev samooskrbe zaradi višje sile začasno ne morejo opravljati.	2. Samooskrbovani uporabniki letališč lahko sklenejo pogodbe s podizvajalci za storitve zemeljske oskrbe samo, kadar storitev samooskrbe zaradi višje sile začasno ne morejo opravljati.
3. Podizvajalci ne smejo posredovati storitev zemeljske oskrbe v delo drugim podizvajalcem.	3.2. Podizvajalci ne smejo posredovati storitev zemeljske oskrbe v delo drugim podizvajalcem.
4. Izvajalec storitev zemeljske oskrbe iz člena 11(1) ne sme sklepati pogodb s podizvajalci, razen če zaradi višje sile teh storitev začasno ne more opravljati.	4. Izvajalec storitev zemeljske oskrbe iz člena 11(1) ne sme sklepati pogodb s podizvajalci, razen če zaradi višje sile teh storitev začasno ne more opravljati.
5. Vsak izvajalec storitev zemeljske oskrbe in samooskrbovani uporabnik letališča, ki posreduje delo enemu ali več podizvajalcem, zagotovi, da podizvajalci upoštevajo obveznosti, ki na podlagi te uredbe veljajo za izvajalce storitev zemeljske oskrbe.	5.3. Vsak izvajalec storitev zemeljske oskrbe in samooskrbovani uporabnik letališča, ki posreduje delo enemu ali več podizvajalcem, zagotovi, da podizvajalci upoštevajo obveznosti, ki na podlagi te uredbe veljajo za izvajalce storitev zemeljske oskrbe.
	4. <u>Podizvajalske pogodbe je mogoče sklepati le z izvajalci, ki so dokazali svojo strokovno usposobljenost in zanesljivost.</u>
	5. <u>Naročnik lahko omeji število podizvajalcev, če je to potrebno iz prostorskih razlogov ali razlogov, povezanih z zmogljivostjo.</u>
6. Vsak izvajalec storitev zemeljske oskrbe in samooskrbovani uporabnik letališča, ki posreduje delo enemu ali več podizvajalcem, sporoči upravljavcu letališča ime in dejavnosti zadevnih podizvajalcev.	6. Vsak izvajalec storitev zemeljske oskrbe in samooskrbovani uporabnik letališča, ki posreduje delo enemu ali več podizvajalcem, sporoči upravljavcu letališča ime in dejavnosti zadevnih podizvajalcev.
7. Kadar izvajalec storitev zemeljske oskrbe zaprosi za dovoljenje za opravljanje teh storitev na podlagi postopka izbire iz člena 7, pri tem navede število, dejavnosti in imena podizvajalcev, s katerimi namerava sodelovati.	7. Kadar izvajalec storitev zemeljske oskrbe zaprosi za dovoljenje za opravljanje teh storitev na podlagi postopka izbire iz člena 7, pri tem navede število, dejavnosti in imena podizvajalcev, s katerimi namerava sodelovati.

Obrazložitev

- 1 Prepoved sklepanja pogodb s podizvajalci za letališča in uporabnike letališč pomeni njihovo diskriminacijo v odnosu do drugih izvajalcev storitev zemeljske oskrbe in izkrivlja konkurenco. To ni v skladu s ciljem osnutka uredbe, v skladu s katerim je treba povečati konkurenco.
- 2 Podizvajalci morajo zahteve v zvezi s kakovostjo in zanesljivostjo storitev izpolnjevati v enaki meri kot naročniki. Poleg tega bi morale biti letališčem dovoljeno, da omejijo število podizvajalcev, če je to potrebno iz prostorskih razlogov.

Predlog spremembe 10*Dodeljevanje slotov (COM(2011) 827 final)*

Člen 3(3)(ii)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
na zahtevo Komisije, zlasti če novi ponudniki naletijo na hude težave pri zagotavljanju pristajalnih in vzletnih možnosti na zadevnem letališču ali če upravljavec mreže oceni, da je to potrebno za zagotovitev skladnosti operativnega načrta letališča z operativnim načrtom mreže v skladu s členom 6(7) Uredbe (EU) št. 677/2011 Komisije.	na zahtevo Komisije, zlasti če novi ponudniki naletijo na hude težave pri zagotavljanju pristajalnih in vzletnih možnosti na zadevnem letališču ali če upravljavec mreže oceni, da je to potrebno za zagotovitev skladnosti operativnega načrta letališča mreže z operativnim načrtom mreže letališča v skladu s členom 6(7) Uredbe (EU) št. 677/2011 Komisije.

Obrazložitev

Upravljavec mreže bi se moral ukvarjati s koordinacijo na ravni mreže, ne pa z dajanjem navodil na lokalni ravni. Vsako letališče je odgovorno za pripravo svojega načrta delovanja, ni pa to naloga upravljavca mreže.

Predlog spremembe 11*Dodeljevanje slotov (COM(2011) 827 final)*

Člen 3(9)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Na zahtevo Komisije, ki lahko deluje na lastno pobudo ali na pobudo upravljavca mreže, in po posvetovanju z organi iz odstavka 4, država članica zagotovi, da se letališče brez razglašenega statusa razglasi za letališče, ki je del mreže. Odločitev se sporoči Komisiji. Če Komisija meni, da letališče ni več zanimivo za mrežo, država članica po posvetovanju z organi iz odstavka 4 spremeni status letališča v letališče brez razglašenega statusa.	Na zahtevo Komisije, ki lahko deluje na lastno pobudo ali na pobudo upravljavca mreže, in po posvetovanju z organi iz odstavka 4, država članica zagotovi, da se letališče brez razglašenega statusa razglasi za letališče, ki je del mreže. Odločitev se sporoči Komisiji. Če Komisija meni, da letališče ni več zanimivo za mrežo, država članica po posvetovanju z organi iz odstavka 4 spremeni status letališča v letališče brez razglašenega statusa.

Obrazložitev

Opredelitev „letališča znotraj mreže“ v okviru sedanjih predlogov Evropske komisije je zelo široka in Komisiji daje pooblastila, na podlagi katerih bi lahko subjektivno odločala o tem, ali letališče lahko „vpliva na delovanje Evropske mreže za upravljanje zračnega prometa“. Še zlasti regionalna letališča lahko lažje izkusijo „nenadno in močno povečanje prometa“, zato je treba pojem „letališča znotraj mreže“ in z njim povezanih obveznosti odpraviti ali vsaj bolj natančno opredeliti. Vključitev tega odstavka ni upravičena, saj pojem letališč znotraj mreže ni relevanten za to uredbo.

Predlog spremembe 12*Dodeljevanje slotov (COM(2011) 827 final)*

Člen 3(10)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Če se odločitev sprejme v skladu z odstavkom 6, 8 ali 9, jo država članica sporoči organom iz odstavka 4 najpozneje do 1. aprila za zimsko sezono voznega reda letov in najpozneje 1. septembra za poletno sezono voznega reda letov.	Če se odločitev sprejme v skladu z odstavkom 6; ali 8 ali 9 , jo država članica sporoči organom iz odstavka 4 najpozneje do 1. aprila za zimsko sezono voznega reda letov in najpozneje 1. septembra za poletno sezono voznega reda letov.

Obrazložitev

Glej amandma 11.

Predlog spremembe 13

Dodeljevanje slotov (COM(2011) 827 final)

Člen 5(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Države članice, odgovorne za letališče z usklajevanim voznim redom letov znotraj mreže ali koordinirano letališče, zagotovijo, da se kot usklajevalec voznega reda letov ali letališki koordinator imenuje usposobljena fizična ali pravna oseba po posvetu z letalskimi prevozniki, ki redno uporabljajo letališče, njihovimi predstavniki in organizacijami in organom za upravljanje letališča ter koordinacijskim odborom, če tak odbor obstaja. Isti usklajevalec voznega reda letov ali letališki koordinator se lahko imenuje za več kot eno letališče.	Države članice, odgovorne za letališče z usklajevanim voznim redom letov znotraj mreže ali koordinirano letališče, zagotovijo, da se kot usklajevalec voznega reda letov ali letališki koordinator imenuje usposobljena fizična ali pravna oseba po posvetu z letalskimi prevozniki, ki redno uporabljajo letališče, njihovimi predstavniki in organizacijami in organom za upravljanje letališča ter koordinacijskim odborom, če tak odbor obstaja. Isti usklajevalec voznega reda letov ali letališki koordinator se lahko imenuje za več kot eno letališče.

Obrazložitev

Države članice – in ne Evropska komisija – so odgovorne za vsa svoja letališča, ne glede na to ali gre za letališča z usklajevanim voznim redom letov ali za koordinirana letališča.

Predlog spremembe 14

Dodeljevanje slotov (COM(2011) 827 final)

Člen 6

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
<p>Člen 6</p> <p>Preglednosti dejavnosti koordiniranja in usklajevanja voznih redov letov</p> <p>1. Na koncu vsakega obdobja usklajevanja voznih redov letov koordinator ali usklajevalec voznega reda letov zadevnim državam članicam in Komisiji predloži poročilo o dejavnostih, ki opisuje splošno stanje dodeljevanja slotov in/ali usklajevanja voznih redov letov. Poročilo vsebuje zlasti preučitev uporabe člena 9(5) in členov 13 in 18 ter morebitnih pritožb glede uporabe členov 9 in 10, predloženih koordinacijskemu odboru, in ukrepov, sprejetih za njihovo rešitev. Poročilo vsebuje tudi rezultate raziskave o kakovosti storitev koordinatorja, izvedene med zainteresiranimi strankami.</p> <p>2. Komisija lahko sprejme vzorec poročila o dejavnostih iz odstavka 1. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).</p> <p>3. Koordinator posodablja bazo elektronskih podatkov s prostim dostopom, ki vsebuje naslednje informacije o: ...</p>	<p>Člen 6</p> <p>Preglednosti dejavnosti koordiniranja in usklajevanja voznih redov letov</p> <p>1. Na koncu vsakega obdobja usklajevanja voznih redov letov koordinator ali usklajevalec voznega reda letov zadevnim državam članicam in Komisiji predloži poročilo o dejavnostih, ki opisuje splošno stanje dodeljevanja slotov in/ali usklajevanja voznih redov letov. Poročilo vsebuje zlasti preučitev uporabe člena 9(5) in členov 13 in 18 ter morebitnih pritožb glede uporabe členov 9 in 10, predloženih koordinacijskemu odboru, in ukrepov, sprejetih za njihovo rešitev. Poročilo vsebuje tudi rezultate raziskave o kakovosti storitev koordinatorja, izvedene med zainteresiranimi strankami.</p> <p>2. Komisija lahko sprejme vzorec poročila o dejavnostih iz odstavka 1. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).</p> <p>3. Koordinator posodablja bazo elektronskih podatkov s prostim dostopom <u>za vse zainteresirane strani</u>, ki vsebuje naslednje informacije o: ---</p>

Obrazložitev

Kar zadeva dostopnost in preglednost informacij, člen 6 predloga uredbe določa, da ima koordinator bazo elektronskih podatkov s prostim dostopom. Treba bi bilo izrecno dodati, da te informacije morajo biti na voljo komur koli in ne le letališčem in letalskim družbam. V prejšnji uredbi – (EGS) 95/93 – je bil dostop do

teh informacij omogočen samo „zainteresiranim strankam (letalskim družbam), zlasti članom koordinacijskega odbora ali opazovalcem v njem“, ne pa drugim zainteresiranim stranem, kot so lokalne in regionalne skupnosti. V predlogu je to popravljeno (glej zadnji črtani odstavek na strani 33 dokumenta COM(2011) 827 final), vendar je treba vztrajati pri izrecni navedbi, da je informacije iz baze podatkov mogoče posredovati kateri koli drugi zainteresirani strani (lokalnim upravam, univerzitetnim študijskim in raziskovalnim središčem, pa tudi svetovalcem, ki delujejo na področju izboljšanja javnih politik in podjetniških pobud). Ta širši dostop nikakor ni na škodo predpisov na področju svobodne konkurence in tudi ne prizadene poslovne skrivnosti ter potrebe po zaupnosti glede strategij podjetij, saj imajo te informacije na voljo tudi letalske družbe. Informacijske in komunikacijske tehnologije omogočajo, da se te informacije hranijo in dajo na voljo v hipu in brez stroškov ali z zanemarljivimi stroški kateri koli zainteresirani strani. Zato je treba te informacije dati na voljo, saj so dragoceno orodje, s katerim je mogoče ne le izboljšati preglednost delovanja delitve slotov, marveč tudi prispevati k načrtovanju v zadevnih sektorjih (hoteli, prostočasne dejavnosti, restavracije) in omogočiti usklajeno izvajanje upravnih pristojnosti, npr. načrtovanja turističnih promocijskih kampanj v regionalnih oblasteh, pogajalskih strategij z velikimi turističnimi operaterji itd.

Predlog spremembe 15

Dodeljevanje slotov (COM(2011) 827 final)

Člen 7(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Letalski prevozniki, ki opravljajo prevoz ali nameravajo opravljati prevoz na letališču, ki je del mreže, letališču z usklajevanim voznim redom letov ali koordiniranemu letališču, usklajevalcu voznega reda letov ali koordinatorju predložijo vse ustrezne informacije, ki jih ta zahteva. Če se te informacije spremenijo, letalski prevozniki o tem nemudoma obvestijo usklajevalca voznih redov letov in koordinatorja. Vse ustrezne informacije se posredujejo v obliki in v roku, ki ju določi usklajevalec voznega reda letov oz. koordinator. Letalski prevoznik koordinatorja ob zahtevi za dodelitev zlasti obvesti, ali bi mu koristil status novega ponudnika v skladu s členom 2(b) v zvezi z zahtevanimi sloti.	Letalski prevozniki, ki opravljajo prevoz ali nameravajo opravljati prevoz na letališču, ki je del mreže, letališču z usklajevanim voznim redom letov ali koordiniranemu letališču, usklajevalcu voznega reda letov ali koordinatorju predložijo vse ustrezne informacije, ki jih ta zahteva. Če se te informacije spremenijo, letalski prevozniki o tem nemudoma obvestijo usklajevalca voznih redov letov in koordinatorja. Vse ustrezne informacije se posredujejo v obliki in v roku, ki ju določi usklajevalec voznega reda letov oz. koordinator. Letalski prevoznik koordinatorja ob zahtevi za dodelitev zlasti obvesti, ali bi mu koristil status novega ponudnika v skladu s členom 2(b) v zvezi z zahtevanimi sloti.

Obrazložitev

Glej amandma 11.

Predlog spremembe 16

Dodeljevanje slotov (COM(2011) 827 final)

Člen 8(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Na koordiniranem letališču odgovorne države članice zagotovijo, da se ustanovi koordinacijski odbor. Isti koordinacijski odbor se lahko imenuje za več kot eno letališče. Članstvo v tem odboru je odprto vsaj za letalske prevoznike, ki redno uporabljajo zadevno(a) letališče(a) in njihove predstavniške organizacije, zadevni organ za upravljanje letališča, zadevne službe za kontrolo zračnega prometa in predstavnike splošnega letalstva, ki redno uporabljajo letališče, upravljavca mreže, organ za ovrednotenje učinkovitosti in nadzornemu nacionalnemu organu zadevne države članice.	Na koordiniranem letališču odgovorne države članice zagotovijo, da se ustanovi koordinacijski odbor. Isti koordinacijski odbor se lahko imenuje za več kot eno letališče. Članstvo v tem odboru je odprto vsaj za letalske prevoznike, ki redno uporabljajo zadevno(a) letališče(a) in njihove predstavniške organizacije, zadevni organ za upravljanje letališča, zadevne službe za kontrolo zračnega prometa in predstavnike splošnega letalstva, ki redno uporabljajo letališče, upravljavca mreže, organ za ovrednotenje učinkovitosti in nadzornemu nacionalnemu organu zadevne države članice. <u>V utemeljenih primerih so lahko predstavniki občin ali regij, kjer je letališče, imenovani v koordinacijski odbor.</u>

Obrazložitev

Zahteva, da se v koordinacijski odbor imenujejo tudi predstavniki lokalnih oblasti (občin/regij), ni smotrna. Države članice so že zavezane, da v odbor imenujejo predstavnike nacionalnih nadzornih organov. Udeležba občin/regij bi morala biti zgolj posledica posebnih okoliščin.

Predlog spremembe 17

Dodeljevanje slotov (COM(2011) 827 final)

Člen 9(8)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Koordinator upošteva tudi dodatne smernice, ki jih uvede industrija zračnega prevoza na ravni Uniji ali na svetovni ravni ter lokalne smernice, ki jih predlaga koordinacijski odbor in odobri država članica ali katerikoli drug pristojni organ, odgovoren za zadevno letališče, pod pogojem, da take smernice ne vplivajo na neodvisni status koordinatorja, da so skladne s pravnim redom Unije, usmerjene k izboljšanju učinkovite uporabe letaliških zmogljivosti ter so bile sporočene Komisiji in potrjene z njene strani.	Koordinator upošteva tudi dodatne smernice, ki jih uvede industrija zračnega prevoza na ravni Unije ali na svetovni ravni ter lokalne smernice, ki jih predlaga koordinacijski odbor in odobri država članica ali katerikoli drug pristojni organ, odgovoren za zadevno letališče, pod pogojem, da take smernice ne vplivajo na neodvisni status koordinatorja, da so skladne s pravnim redom Unije, usmerjene k izboljšanju učinkovite uporabe letaliških zmogljivosti ter se <u>bile sporočene Komisiji in potrjene z njene strani. Lokalna pravila se nanašajo na dodeljevanje in nadzor slotov. Lahko se uporabljajo, kjer je mogoče doseči izboljšanje zmogljivosti ali prometa na podlagi lokalno veljavnih pravil, ki pa morajo biti pregledna in nediskriminatorna.</u>

Obrazložitev

Lokalna pravila obstajajo in so ključna za upoštevanje posebnih oz. lokalnih okoliščin na določenem letališču (npr. okolje, dostopnost, geografska raznolikost, posebni vremenski pogoji). Prav tako kot je treba pri obravnavi omejitev obratovanja glede hrupa upoštevati lokalno stanje in posebnosti, je treba upoštevati posebne okoliščine, ko se dodeljujejo sloti, da se zagotovi, da je regulativen okvir dovolj prožen za resnično optimalno in učinkovito izkoriščanje zmogljivosti na posameznih letališčih.

Predlog spremembe 18

Dodeljevanje slotov (COM(2011) 827 final)

Člen 12(1)

Predlog Komisije	Predlog spremembe OR
Če je na progi naložena obveznost javne službe v skladu s členom 16 Uredbe (EGS) št. 1008/2008, lahko država članica na koordiniranem letališču rezervira slote, potrebne za operacije, predvidene na tej progi. Če rezervirani sloti na zadevni progi niso uporabljeni, se dajo na razpolago kateremu koli drugemu letalskemu prevozniku, zainteresiranemu za opravljanje prevoza na progi, v skladu z obveznostjo javne službe ob upoštevanju odstavka 2. Če ni za opravljanje prevoza na progi zainteresiran noben drug letalski prevoznik in zadevna država članica ne objavi javnega razpisa v skladu s členom 16 (10), členom 17(3) in (7) ter členom 18(1) Uredbe (EGS) št. 1008/2008, se sloti rezervirajo za drugo progo ob upoštevanju obveznosti javne službe ali se vrnejo v pool.	Če je na progi naložena obveznost javne službe v skladu s členom 16 Uredbe (EGS) št. 1008/2008, lahko država članica na koordiniranem letališču rezervira slote, potrebne za operacije, predvidene na tej progi. <u>Pri tem morajo države članice posebno pozornost nameniti zračnim poteam, ki otoke povezujejo z ozemljem njihove države.</u> Če rezervirani sloti na zadevni progi niso uporabljeni, se dajo na razpolago kateremu koli drugemu letalskemu prevozniku, zainteresiranemu za opravljanje prevoza na progi, v skladu z obveznostjo javne službe ob upoštevanju odstavka 2. Če ni za opravljanje prevoza na progi zainteresiran noben drug letalski prevoznik in zadevna država članica ne objavi javnega razpisa v skladu s členom 16 (10), členom 17(3) in (7) ter členom 18(1) Uredbe (EGS) št. 1008/2008, se sloti rezervirajo za drugo progo ob upoštevanju obveznosti javne službe ali se vrnejo v pool.

Obrazložitev

Strožje zahteve glede rezervacij niso potrebne. Sedanji osnutek uredbe državam članicam že daje zadostne pravice na področju rezervacij. Če obveznosti javne službe ni, se tudi za letališča na otokih ne bi smele predvideti nobene možnosti rezervacij, da se ne bi po nepotrebem omejevala konkurenca.

V Bruslju, 19. julija 2012

Predsednica
Odbora regij
Mercedes BRESSO
