

Yttrande från Regionkommittén: "Flygplatspaketet"

(2012/C 277/11)

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

- Regionkommittén välkomnar målet att skapa de nödvändiga ramvillkoren för en effektivare användning av den befintliga infrastrukturen, men anser att ytterligare åtgärder måste vidtas för att till fullo tillgodose det ökande kapacitetsbehovet. Det är särskilt viktigt att bygga ut infrastrukturen vid de överbelastade flygplatserna, att i större utsträckning beakta den lediga kapaciteten vid regionala flygplatser, att påskynda skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum och att erbjuda konkurrenskraftiga driftstider, även nattetid.
- Kommittén betonar att flygplatsernas intermodala anslutningar till andra transportsätt måste förbättras. Detta kommer att öka konkurrenskraften och leda till att regionerna har tillräckliga anslutningar till det europeiska och globala luftfartsnätet.
- Kommittén håller med om att man inom ramen för den väl avvägda strategin bör välja den kostnadseffektivaste åtgärden för att uppnå målen för bullerminskning, men anser att kommissionens föreslagna granskningsrätt överstiger kommissionens befogenheter enligt subsidiaritetsprincipen. Driftsrestriktioner måste fastställas av de regionala myndigheterna med hänsyn till den lokala situationen och de lokala särdragen. Att ge kommissionen ytterligare granskningsrätt är varken nödvändigt eller proportionerligt.
- Kommittén välkomnar den ytterligare öppningen och harmoniseringen av tillträdet till marknaden för marktjänster. Det kommer att leda till ökad konkurrens och i slutändan till ännu högre kvalitet på marktjänsterna vid flygplatserna i EU. För att undvika negativa effekter på de gällande anställningsvillkoren, luftfartssäkerheten och flygplatskapaciteten bör det dock vara möjligt att på lämpligt sätt ta hänsyn till de lokala förhållandena på flygplatserna.
- Kommittén välkomnar kommissionens förslag att införa marknadsbaserade instrument för att på ett bättre sätt utnyttja den knappa kapaciteten vid hårt belastade flygplatser, men betonar att regionerna även fortsättningsvis måste vara kopplade till luftfartsnätet.

Föredragande	Roland WERNER (DE–ALDE), statssekreterare vid Sachsens ministerium för ekonomi, arbete och transport
Referensdokument	Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén <p>”Flygplatspolitik i EU – kapacitets- och kvalitetsförbättringar ska främja tillväxt, anslutbarhet och hållbar rörlighet”</p> <p>COM(2011) 823 final</p> <p>Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG</p> <p>COM(2011) 828 final</p> <p>Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om marktjänster på flygplatser inom unionen och om upphävande av rådets direktiv 96/67/EG</p> <p>COM(2011) 824 final</p> <p>Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid Europeiska unionens flygplatser (omarbetning)</p> <p>COM(2011) 827 final</p>

I. POLITISKA REKOMMENDATIONER

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

Allmänna kommentarer (COM(2011) 823 final)

1. Regionkommittén delar uppfattningen att flygplatser är en oundgänglig del av ett modernt och effektivt transportnät. De ger viktiga impulser för den ekonomiska utvecklingen, arbetsmarknaden och turismen i de enskilda regionerna, samtidigt som de stärker den territoriella sammanhållningen inom EU.

2. Kommittén delar uppfattningen att buller från luftfartyg är ett problem för ett växande antal EU-medborgare, särskilt nattetid, och att det därför krävs en aktiv bullerhanteringsstrategi för att mildra de oönskade effekterna.

3. Kommittén stöder kommissionens mål att på bästa möjliga sätt utnyttja och utöka luftfartens potential, särskilt den förväntade tillväxten i flygtrafiken.

4. Regionkommittén understryker att EU kan främja investeringar i ett moderniserat flygplatsnät och i uppförande av nya flygplatser i synnerhet genom användning av innovativa finansieringsinstrument för att säkra EU:s långsiktiga ekonomiska tillväxt och stärka EU:s ekonomiska kopplingar till resten av världen.

5. Kommittén delar synen att flygplatsernas kapacitet och det ständigt växande rese- och transportbehovet står i allt mindre proportion till varandra. Redan i dag är vissa europeiska flygplatser överbelastade eller drivs med maximalt kapacitetsutnyttjande. Ny kapacitet, särskilt vid navflygplatserna, kan

inte alltid tillhandahållas i den utsträckning som efterfrågan kräver. Man kan därför vänta sig att kapacitetsbegränsningarna kommer att öka ytterligare under de närmaste åren.

6. ReK välkomnar målet att motverka de ökande kapacitetsbegränsningarna och skapa de nödvändiga ramvillkoren för en effektivare användning av den befintliga infrastrukturen. De åtgärder som föreslås i flygplatspaketet är dock inte tillräckliga för att uppnå detta mål.

7. Kommittén framhåller att det finns tillräcklig kapacitet vid många regionala flygplatser för att effektivt avlasta flygplatser med kapacitetsbegränsningar och att man på så sätt kan förbättra de regionala förbindelserna.

8. ReK konstaterar att ytterligare åtgärder måste vidtas för att till fullo tillgodose det ökande kapacitetsbehovet. Det är särskilt viktigt att bygga ut infrastrukturen vid de överbelastade flygplatserna, att i större utsträckning beakta den lediga kapaciteten vid regionala flygplatser, att påskynda skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum och att erbjuda konkurrenskraftiga driftstider, även nattetid. Dessutom måste mindre, regionala flygplatser få kraftigt stöd så att de kan komplettera större flygplatser och den befintliga infrastrukturen kan utnyttjas optimalt.

9. Kommittén betonar att flygplatsernas intermodala anslutningar till andra transportsätt måste förbättras. Detta kommer att öka konkurrenskraften och leda till att regionerna har tillräckliga anslutningar till det europeiska och globala luftfartsnätet.

10. ReK ser i den effektivare fördelningen av ankomst- och avgångstider en passande möjlighet att på ett bättre sätt utnyttja den knappa kapaciteten vid hårt belastade flygplatser. Kommittén välkomnar kommissionens strategi att införa marknadsbaserade instrument för detta, samtidigt som man måste se till att regionerna även fortsättningsvis måste vara kopplade till luftfartsnätet.

11. Kommittén stöder förslaget att se över reglerna och förfarandena för införande av bullerrelaterade driftsrestriktioner. Målet att harmonisera det sätt på vilket den väl avvägda strategin tillämpas bör leda till bättre skydd för dem som utsätts för flygbuller i överensstämmelse med direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

12. ReK välkomnar målet att liberalisera marknaden för marktjänster ytterligare. Det kommer att leda till ökad konkurrens och i slutändan till ännu högre kvalitet på tjänsterna. För att undvika negativa effekter på de gällande anställningsvillkoren, luftfartssäkerheten och flygplatskapaciteten bör det vara möjligt att på lämpligt sätt ta hänsyn till de lokala förhållandena på flygplatserna. Dessutom måste man se till att bestämmelserna inte medför att tjänsteleverantörerna behandlas olika. Kommissionens mål att förhindra snedvridning av konkurrensen kan bara uppnås om lika villkor gäller för alla parter.

13. Kommittén är bekymrad över kommissionens förslag, och de ännu mer långtgående förslagen i rådets allmänna riktlinje, om hanteringen av infrastrukturavgifter för marktjänster i linje med och utöver bestämmelserna i direktivet om flygplatsavgifter (direktiv 2009/12/EG). Sådana avgifter utgör vanligen en mycket liten del av flygplatsernas totala inkomster, särskilt för regionala flygplatser som precis kommer över den nya föreslagna gränsen på två miljoner passagerare per år, och de utgör även små summor i absoluta tal. De administrativa kostnaderna kan mycket väl komma att överstiga de eventuella fördelarna, med tanke på att flygplatserna redan är skyldiga att fastställa sådana avgifter på ett objektivet och öppet sätt.

14. ReK betonar allmänflygets betydelse för lufttransporter i EU. Det ger företagare som skapar välbefinnande och sysselsättning möjlighet att resa med maximal flexibilitet och ökar de perifera regionernas och de yttersta randområdenas ekonomiska styrka. Detta är särskilt viktigt när man diskuterar fördelningen av ankomst- och avgångstider och flygplatsernas tillgänglighet.

Bullerrelaterade driftsrestriktioner (COM(2011) 828 final)

15. Regionkommittén välkomnar målet att ytterligare precisera förfarandena och reglerna för införande av bullerrelaterade driftsrestriktioner och skapa mer öppenhet i avvägningsprocessen. Detta kommer att motverka den hittills inkonsekventa tillämpningen av direktivet i medlemsstaterna, och de människor som utsätts för flygbuller kommer att få en jämförbar bullerskydds nivå. Förslaget till förordning är dock, särskilt i fråga om bulleranalysen och kostnadseffektivitetsanalysen, ännu inte anpassat till direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av

omgivningsbuller och skulle därför leda till en ökad administrativ börda, som innebär högre kostnader och skulle undergräva stödet bland allmänheten för luftfarten.

16. Kommittén förväntar sig att omvandlingen av det hittills gällande direktivet till en förordning kommer att leda till att bulleråtgärderna blir effektivare och att snedvriden konkurrens förhindras inom EU.

17. ReK stöder kommissionens ståndpunkt att man inom ramen för den väl avvägda strategin bör välja den kostnads-effektivaste åtgärden för att uppnå målen för bullerminskning. I detta sammanhang måste man dock i största möjliga mån och inte bara på frivillig basis ta hänsyn till hälsan och säkerheten för dem som bor i närheten av flygplatser. På så sätt ges medlemsstaterna möjlighet att finna en balans mellan bulleråtgärdernas ekonomiska konsekvenser och de berättigade skyddsbehoven hos dem som utsätts för flygbuller.

18. Kommittén stöder i princip målet att höja gränsvärdet för luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal. På så sätt blir det möjligt att beakta de tekniska framstegen vid utvecklingen av tystare luftfartyg. Man bör dock tänka på att fraktluftfartyg uppfyller det strängare gränsvärdet på 10 EPNdB (*Effective Perceived Noise in decibels*) mer sällan än passagerarluftfartyg. Ett eventuellt förbud mot luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal skulle således drabba fraktflygbolagens oproportionerligt hårt. ReK rekommenderar därför en mindre höjning av gränsvärdet under en lämplig övergångsperiod. Redan vid en höjning till 8 EPNdB kan man räkna med en betydande bullerminskning.

19. Kommittén anser att det behövs ett oberoende organ för överklaganden på medlemsstatsnivå.

20. ReK välkomnar tillämpningen av den väl avvägda strategin för att minska och begränsa utsattheten för buller. Det ger medlemsstaterna nödvändig flexibilitet i bekämpningen av buller. Kommittén delar också kommissionens uppfattning att driftsrestriktioner enbart bör användas som en sista utväg.

21. ReK stöder målet om att ytterligare precisera reglerna för analys av flygbuller och att göra analysprocessen öppnare. Det planerade samrådet med dem som utsätts för buller kommer att leda till större acceptans vid genomförandet av bullerreducerande åtgärder. Vi rekommenderar dock att medlemsstaterna ges lämpligt spelrum i fråga om sammansättningen av det "forum för tekniskt samarbete" som föreskrivs i förslaget till förordning. Om det redan finns liknande organ i medlemsstaterna bör det vara möjligt att erkänna dem i stället för att inrätta nya organ.

22. Kommittén anser att den metod för bulleranalys som nämns i bilaga I i förslaget till förordning och som bygger på ECAC:s rapportdokument 29 "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports", inte är lämpad för att öka öppenheten i förfarandena för bulleranalys. Om man skapar ytterligare en analysmetod leder detta till att jämförbarheten med t.ex. direktivet om omgivningsbuller och de nationella beräkningsbestämmelserna går förlorad och till att det uppstår en onödig administrativ börda. Bulleranalysen bör därför byggas på direktivet om omgivningsbuller (direktiv 2002/49/EG).

23. Kommittén anser att kommissionens föreslagna rätt att granska driftsrestriktioner innan de träder i kraft och vid behov upphäva dem överstiger kommissionens befogenheter enligt subsidiaritetsprincipen. Driftsrestriktioner måste fastställas av de regionala myndigheterna med hänsyn till den lokala situationen och de lokala särdragen. Att ge kommissionen ytterligare granskningsrätt är varken nödvändigt eller proportionerligt. Dessutom kommer det knappast att leda till att förordningens mål om att minska antalet människor som utsätts för flygbuller uppnås bättre.

24. ReK anser att definitionerna av "luftfartyg" och "luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal", uppdateringen av bullercertifieringsstandarderna och certifieringsförfarandet samt ändringen av metoden och den tekniska rapporten är väsentliga delar av förordningen. Det är därför inte lämpligt att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade akter om dessa punkter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget.

Markttjänster (COM(2011) 824 final)

25. Regionkommittén delar kommissionens uppfattning att markttjänster har en central funktion i luftfartskedjan. Effektiva och kvalitetsorienterade markttjänster bidrar i hög grad till ett effektivt och konkurrenskraftigt luftfartssystem.

26. Kommittén välkomnar den fortsatta öppningen och harmoniseringen av tillträdet till marknaden för markttjänster. Härigenom kan man vänta sig att kvaliteten på de markttjänster som erbjuds på flygplatserna i EU förbättras ytterligare. Detta kommer att gynna såväl flygbolagen som speditörerna och passagerarna. För att undvika negativa effekter på de gällande anställningsvillkoren, luftfartssäkerheten och flygplatskapaciteten bör det vara möjligt att på lämpligt sätt ta hänsyn till de lokala förhållandena på flygplatserna.

27. ReK stöder en bestämmelse om överföring av personal mellan tjänsteleverantörer. Vi uppmanar i detta sammanhang kommissionen att undersöka om inte artikel 4.5 i förordning (EG) nr 1370/2007 redan ger de upphandlande myndigheterna möjlighet att överföra personal, såsom medlemsstaterna kan föreskriva, utan ytterligare införlivandeåtgärder från medlemsstaternas sida, och huruvida villkor för överföring av personal kan fastställas.

28. Kommittén påpekar att inte alla bestämmelser i förfarandet för godkännande är tillräckligt precist utformade ännu. Det

finns utrymme för förbättringar i synnerhet i fråga om tidsramarna för stegen i förfarandet, en specialbestämmelse som upphäver den ohållbara uppskjutande verkan av klagomål, ansvaret vid genomförandet av förfarandet för godkännande samt tilldelningskriterierna.

29. Kommittén delar kommissionens uppfattning att flygplatserna har en avgörande roll att spela i samordningen av markttjänster. Man måste dock tänka på att flygplatserna bara kan fylla denna funktion om det nödvändiga regelverket finns i medlemsstaterna. Dessutom kommer dessa uppgifter att orsaka merkostnader som flygplatserna kommer att få svårt att ta igen på marknaden.

30. ReK betonar att den fortsatta öppningen av marknaden inte får leda till negativa konsekvenser för luftfartsskyddet. För att trygga den höga säkerhetsnivån på flygplatserna i EU måste personalen få tillräcklig utbildning och fortbildning.

31. Kommittén anser att det är viktigt att utbildningen är tillräckligt lång för att kvaliteten på markttjänsterna ska bli tillfredsställande. Eftersom godkännandet av markttjänster ska erkännas i alla medlemsstater, rekommenderar vi att ut- och fortbildningen utformas så att kvalifikationsstandarderna blir jämförbara. I detta sammanhang måste kostnadseffektiviteten och främjandet av sysselsättning beaktas.

32. ReK noterar att endast tredjepartsleverantörer får anlita underleverantörer. Flygplatsoperatörer och flygplatsanvändare ska inte ha denna möjlighet. Vi anser att detta utgör konkurrensnedvidande diskriminering och inte är förenligt med förordningsförslaget om att öka konkurrensen. Alla leverantörer av markttjänster bör tillåtas att anlita underleverantörer i enlighet med precisa regler.

Ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)

33. Regionkommittén anser att omarbetningen av förordningen utgör ett viktigt bidrag till ett ännu effektivare utnyttjande av den knappa infrastrukturkapaciteten. Med tanke på att luftfarten förväntas växa och att flygplatsinfrastrukturen inte kommer att växa i samma takt kommer det att bli allt svårare för flygbolagen att till fullo tillgodose efterfrågan på transporttjänster. Detta utgör ett hinder för den ekonomiska utvecklingen inom luftfarten och därmed också för regionerna.

34. I de fall där den oberoende tillsynsmyndigheten har uppmanats att fatta beslut om nivån på avgifterna för utnyttjande av den centraliserade infrastrukturen anser kommittén att ledningsenheten för den centraliserade infrastrukturen ska kunna ta ut de avgifter som ursprungligen föreslagits fram tills den oberoende tillsynsmyndigheten har fattat sitt slutgiltiga beslut. Detta skulle minska incitamenten att försöka lägga hinder i vägen för diskussioner om avgiftsnivåerna.

35. Kommittén välkomnar i princip införandet av marknadsbaserade instrument för tilldelningen av ankomst- och avgångstider. På så sätt ser man till att det flygbolag som får en ankomst- eller avgångstid också är det som bäst kan utnyttja den. Man måste dock se till att regionerna även fortsättningsvis är kopplade till luftfartsnätet.

36. ReK påpekar att inte alla effekter av handeln med ankomst- och avgångstider behandlas i tillräcklig utsträckning. I synnerhet anger kommissionen inte hur handeln med ankomst- och avgångstider kommer att påverka de regionala flygplatserna och därmed de regionala anslutningarna.

37. Det är möjligt att flygbolag kommer att utnyttja sina ankomst- och avgångstider på överbelastade navflygplatser främst för långdistanstrafik. Detta skulle försämra de regionala flygplatsernas anslutning till navflygplatserna. ReK kräver därför att lämpliga åtgärder vidtas för att trygga regionernas anslutning till det globala luftfartsnätet.

38. Kommittén välkomnar planerna på att förstärka oberoendet för samordnarna av ankomst- och avgångstider. I förslaget till förordning ges flygbolagen möjlighet att i framtiden överföra sina ankomst- och avgångstider även mot ekonomisk ersättning. Överföringen måste godkännas och bekräftas av samordnaren. Det är därför extra viktigt att samordnaren kan fatta ett självständigt och objektivt beslut.

39. Kommittén anser att det inte vore ändamålsenligt med en kostnadsfri tilldelning av ankomst- och avgångstider om de sedan bara kan säljas. Flygbolagen bör få inte tillstånd att handla med ankomst- och avgångstider förrän de kan visa att de tidigare regelbundet har utnyttjat tiderna.

40. ReK anser att ändringen av regeln om minsta användning av ankomst- och avgångstider är godtagbar. Denna åtgärd ökar trycket på att utnyttja de erhållna ankomst- och avgångstiderna bättre. Samtidigt måste hänsyn kunna tas till särskilda

händelser (t.ex. strejker och askmoln). Man kan förvänta sig att fler ankomst- och avgångstider i framtiden kommer att återgå till ankomst- och avgångstidsreserven eller säljas till andra flygbolag, vilket kommer att underlätta andra flygbolags marknadsinträde till överbelastade flygplatser.

41. Kommittén välkomnar möjligheten för flygplatserna att via avgiftssystemet se till att oanvända eller reserverade ankomst- och avgångstider lämnas tillbaka så tidigt som möjligt. Detta kommer att leda till att ankomst- och avgångstider inte blockeras utan kan utnyttjas av andra flygbolag.

42. ReK erkänner vikten av bestämmelser som omfattar "lokala regler" i syfte att se till att regelverket ger tillräcklig flexibilitet i de regioner och på de flygplatser där särskilda förutsättningar ger anledning till detta. I sådana fall måste man ta hänsyn till regionala synpunkter för att se till att kapaciteten vid enskilda flygplatser utnyttjas optimalt och effektivt.

43. Regionkommittén anser att förslaget om att Europeiska kommissionen ska kunna fastställa enskilda "flygplatser som ingår i nätverket", och på så sätt kräva att medlemsstaterna ska ge dessa flygplatser en separat och specifik behandling, överstiger kommissionens befogenheter i enlighet med subsidiaritetsprincipen.

44. Kommittén är bekymrad över att kommissionen infört konceptet "nätverksförvaltare", framför allt förslaget om att tilldela denna enhet betydande och långtgående befogenheter, eftersom det saknas en tydlig definition av enhetens förvaltningsformer.

II. ÄNDRINGSREKOMMENDATIONER

Ändringsrekommendation 1

Bullerrelaterade driftsrestriktioner (COM(2011) 828 final)

Artikel 2

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
(4) <i>luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal</i> : civila luftfartyg som uppfyller certifieringsgränserna i volym 1, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) med en sammanlagd marginal på högst 10 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels), där sammanlagd marginal är det värde i EPNdB som erhålls genom addition av marginalerna (dvs. skillnaderna mellan certifierad bullernivå och högsta tillåtna bullernivå) vid de tre referenspunkter för bullermätningen som definieras i volym 1, andra delen, kapitel 4 i bilaga 16 till Chicagokonventionen,	(4) <i>luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal</i> : civila luftfartyg som uppfyller certifieringsgränserna i volym 1, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) med en sammanlagd marginal på högst 10 <u>8</u> EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels) <u>under en övergångsperiod på fyra år och därefter med en sammanlagd marginal under 10 EPNdB</u> , där sammanlagd marginal är det värde i EPNdB som erhålls genom addition av marginalerna (dvs. skillnaderna mellan certifierad bullernivå och högsta tillåtna bullernivå) vid de tre referenspunkter för bullermätningen som definieras i volym 1, andra delen, kapitel 4 i bilaga 16 till Chicagokonventionen,

Motivering

1. Fraktluftfartyg uppfyller det föreslagna gränsvärdet på 10 EPNdB mer sällan än passagerarluftfartyg. Ett eventuellt förbud mot luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal skulle således drabba fraktflygbolagen oproportionerligt hårt.
2. En lämplig övergångsperiod ger flygbolagen möjlighet att vid behov planera och genomföra en modernisering av sin luftfartygsflotta med hänsyn till ekonomiska villkor.

Ändringsrekommendation 2*Bullerrelaterade driftsrestriktioner (COM(2011) 828 final)*

Artikel 10

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
Granskningsrätt	Granskningsrätt
<p>1. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, och utan att ett väntande överklagandeförfarande åsidosätts, får kommissionen granska beslut om en driftsrestriktion innan den träder i kraft. Om kommissionen finner att beslutet inte följer kraven som fastställs i denna förordning eller i övrigt utgör en överträdelse av unionsrätten kan den upphäva beslutet.</p> <p>2. Behöriga myndigheter ska förse kommissionen med information som visar att denna förordning efterlevs.</p> <p>3. Kommissionen ska besluta, i enlighet med det rådgivande förfarande som fastställs i artikel 13.2, och med särskilt beaktande av kriterierna i bilaga II, huruvida den behöriga myndigheten i fråga får fortskrida med införandet av driftsrestriktionen. Kommissionen ska meddela rådet och den berörda medlemsstaten sitt beslut.</p> <p>4. Om kommissionen inte har fattat ett beslut inom sex månader efter att den mottagit den information som hänvisas till i punkt 2 kan den behöriga myndigheten genomföra det planerade beslutet om driftsrestriktionen.</p>	<p>1. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, och utan att ett väntande överklagandeförfarande åsidosätts, får kommissionen granska beslut om en driftsrestriktion innan den träder i kraft. Om kommissionen finner att beslutet inte följer kraven som fastställs i denna förordning eller i övrigt utgör en överträdelse av unionsrätten kan den upphäva beslutet.</p> <p>2. Behöriga myndigheter ska förse kommissionen med information som visar att denna förordning efterlevs.</p> <p>3. Kommissionen ska besluta, i enlighet med det rådgivande förfarande som fastställs i artikel 13.2, och med särskilt beaktande av kriterierna i bilaga II, huruvida den behöriga myndigheten i fråga får fortskrida med införandet av driftsrestriktionen. Kommissionen ska meddela rådet och den berörda medlemsstaten sitt beslut.</p> <p>4. Om kommissionen inte har fattat ett beslut inom sex månader efter att den mottagit den information som hänvisas till i punkt 2 kan den behöriga myndigheten genomföra det planerade beslutet om driftsrestriktionen.</p>

Motivering

- Driftsrestriktioner bör, såsom fallet varit hittills, bara kunna införas av medlemsstaterna. Rådet har redan uttryckt denna ståndpunkt och strukit den berörda artikeln i kommissionens förslag. Strykningen av denna artikel stämmer dessutom överens med vad som sägs i punkt 23 i utkastet till yttrande.
- I sin nuvarande lydelse kan artikel 10 innebära ett ifrågasättande av regionala medlingsöverenskommelser. Dessa överenskommelser mellan flygplatserna, den berörda regionen och medborgarna nås ofta efter år av svåra och tröttnande förhandlingar. Tyska förbundsrådet, österrikiska förbundsrådet, franska senaten och nederländska första kammaren har konstaterat att kommissionens granskningsrätt enligt artikel 10 strider mot EU:s subsidiaritetsprincip.

Ändringsrekommendation 3*Bullerrelaterade driftsrestriktioner (COM(2011) 828 final)*

Artikel 11

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
Kommissionen ska ha rätt att anta delegerade rättsakter i enlighet med artikel 12 rörande	Kommissionen ska ha rätt att anta delegerade rättsakter i enlighet med artikel 12 rörande
a) ändringar av definitionerna av luftfartyg i artikel 2.3 och av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal i artikel 2.4,	a) ändringar av definitionerna av luftfartyg i artikel 2.3 och av luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal i artikel 2.4,

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
b) ändringar och uppdateringar av bullercertifieringsstandarderna som föreskrivs i artiklarna 4 och 8 och av det certifieringsförfarande som föreskrivs i artikel 6.1,	b) ändringar och uppdateringar av bullercertifieringsstandarderna som föreskrivs i artiklarna 4 och 8 och av det certifieringsförfarande som föreskrivs i artikel 6.1,
c) ändringar av den metod och tekniska rapport som fastställs i bilaga I.	e) ändringar av den metod och tekniska rapport som fastställs i bilaga I.

Motivering

Definitionerna av "luftfartyg" och "luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal", ändringen av bullercertifieringsstandarderna och certifieringsförfarandet samt ändringen av metoden och den tekniska rapporten är väsentliga delar av förordningen. Det är därför inte lämpligt att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade akter om dessa punkter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget.

Ändringsrekommendation 4

Bullerrelaterade driftsrestriktioner (COM(2011) 828 final)

Artikel 12

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
1. Kommissionens rätt att anta delegerade rättsakter gäller på de villkor som fastställs i denna artikel.	1. Kommissionens rätt att anta delegerade rättsakter gäller på de villkor som fastställs i denna artikel.
2. Delegeringen av befogenheter som avses i artikel 11 ska gälla tills vidare från det datum då denna förordning träder i kraft.	2. Delegeringen av befogenheter som avses i artikel 11 ska gälla tills vidare från det datum då denna förordning träder i kraft.
3. Delegeringen av de befogenheter som avses i artikel 11 kan återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Återkallandet innebär att den delegering av befogenheter som anges i det beslutet ska upphöra att gälla. Det ska träda i kraft dagen efter publiceringen av beslutet i <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> eller på ett senare datum som där anges. Beslutet påverkar inte sådana delegerade rättsakter som redan trätt i kraft.	3. Delegeringen av de befogenheter som avses i artikel 11 kan återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Återkallandet innebär att den delegering av befogenheter som anges i det beslutet ska upphöra att gälla. Det ska träda i kraft dagen efter publiceringen av beslutet i <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> eller på ett senare datum som där anges. Beslutet påverkar inte sådana delegerade rättsakter som redan trätt i kraft.
4. När kommissionen antar en delegerad rättsakt ska kommissionen samtidigt överlämna den till Europaparlamentet och rådet.	4. När kommissionen antar en delegerad rättsakt ska kommissionen samtidigt överlämna den till Europaparlamentet och rådet.
5. En delegerad rättsakt som antagits enligt artikel 11 ska träda i kraft enbart om inga invändningar uttrycks av antingen Europaparlamentet eller rådet inom en period om två månader från det att Europaparlamentet och rådet har informerats om den akten eller innan den perioden går ut om Europaparlamentet och rådet båda meddelar kommissionen att de inte har några invändningar. På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska perioden förlängas med två månader.	5. En delegerad rättsakt som antagits enligt artikel 11 ska träda i kraft enbart om inga invändningar uttrycks av antingen Europaparlamentet eller rådet inom en period om två månader från det att Europaparlamentet och rådet har informerats om den akten eller innan den perioden går ut om Europaparlamentet och rådet båda meddelar kommissionen att de inte har några invändningar. På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska perioden förlängas med två månader.

Motivering

Ändringsrekommendationerna 3 och 4 är direkt kopplade till varandra. Att artikel 11 föreslås utgå medför att artikel 12 också måste utgå.

Ändringsrekommendation 5

Markttjänster (COM(2011) 824 final)

Artikel 13

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
<p><i>Artikel 13</i></p> <p>Flygplatser belägna på öar</p> <p>I samband med valet av markttjänstleverantörer till en flygplats så som anges i artiklarna 7–10, får en medlemsstat utvidga skyldigheten att tillhandahålla offentlig service till att omfatta även andra flygplatser i medlemsstaten, under förutsättning att</p> <p>(a) dessa flygplatser är belägna på öar i samma geografiska område, och</p> <p>(b) sådana flygplatser har en trafikvolym på minst 100 000 passagerarrörelser per år, och</p> <p>(c) en sådan utvidgning har godkänts av kommissionen.</p> <p>Beslutet om godkännande av utvidgningen utgör en genomförandeakt som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 43.2. Denna bestämmelse påverkar inte tillämpningen av EU:s regler om statligt stöd.</p>	<p><i>Artikel 13</i></p> <p>Flygplatser belägna på öar</p> <p>I samband med valet av markttjänstleverantörer till en flygplats så som anges i artiklarna 7–10, får en medlemsstat utvidga skyldigheten att tillhandahålla offentlig service till att omfatta även andra flygplatser i medlemsstaten, under förutsättning att</p> <p>(a) dessa flygplatser är belägna på öar i samma geografiska område, och</p> <p>(b) sådana flygplatser har en trafikvolym på minst 100 000 passagerarrörelser per år, och</p> <p>(c) en sådan utvidgning har godkänts av kommissionen.</p> <p><u>På flygplatser på öar där företag eller flygbolag inte har något ekonomiskt intresse av att tillhandahålla sådana tjänster som avses i artikel 6.2 kan flygplatsförvaltaren uppfylla åliggandet att tillhandahålla sådana väsentliga tjänster för att säkerställa en välfungerande infrastruktur.</u></p> <p>Beslutet om godkännande av utvidgningen utgör en genomförandeakt som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 43.2. Denna bestämmelse påverkar inte tillämpningen av EU:s regler om statligt stöd.</p>

Motivering

I artikel 13 i kommissionens förslag framläggs möjligheten att utvidga den offentliga servicen även till flygplatser på öar. Det är därför lämpligt att tillägga att flygplatsförvaltningen på dessa flygplatser ska åläggas att erbjuda sådana tjänster som avses i förslagets artikel 6.2, dvs. bagagehantering, ramptjänster, påfyllning av bränsle och olja samt gods- och posthantering. I fall då dessa tjänster inte är föremål för något ekonomiskt intresse, och då inget företag är villigt att tillhandahålla dem och inget flygbolag är redo att tillhandahålla dem som egenhantering, åligger det flygplatsförvaltaren att erbjuda tjänsterna med tanke på infrastrukturens väsentliga roll för att säkerställa öns tillgänglighet och förbindelser till omvärlden då det saknas likvärdiga alternativ, men också med tanke på att det är nödvändigt att tillhandahålla grundläggande offentliga tjänster såsom akuta sjuktransporter, släckning av bränder, kustbevakning, räddningstjänster till havs och andra tjänster som utförs med luftfarkoster (helikoptrar) med dessa flygplatser som bas, och som inte kan utföras på något annat sätt (påfyllning av bränsle, till exempel).

Ändringsrekommendation 6

Markttjänster (COM(2011) 824 final)

Artikel 28.6

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
<p>Om användarkommittén inte samtycker till en avgift som fastställs av flygplatsens ledningsenhet, eller i förekommande fall, den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet, får den be den oberoende tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten att besluta om nivån på avgiften.</p>	<p>Om användarkommittén inte samtycker till en avgift <u>för centraliserad infrastruktur</u> som fastställs av flygplatsens ledningsenhet, eller i förekommande fall, den centraliserade infrastrukturens ledningsenhet, får den be den oberoende tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten att besluta om <u>granska grunden för beslutet om</u> nivån på avgiften.</p>

Motivering

Förslaget går ut på att införa ett detaljerat förfarande för överklagande för det fall att det uppstår oenighet om avgifterna, vilket kan innebära stora kostnader, både rent ekonomiskt och i fråga om arbetstid. För somliga flygplatser, vars markttjänster motsvarar mindre än 1 % av de totala intäkterna, är detta en oproportionerlig åtgärd.

Ändringsrekommendation 7

Markttjänster (COM(2011) 824 final)

Artikel 28 – ny punkt 8

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<p><u>Artikel 28 – Avgifter för centraliserade infrastrukturer och anläggningar (ny punkt 8)</u></p> <p><u>Om en oberoende tillsynsmyndighet har uppmanats att fatta beslut om nivån på markttjänstavgiften enligt punkt 6 i denna artikel ska ledningsenheten för infrastrukturen ha rätt att ta ut de avgifter för användning av infrastrukturen i fråga som ursprungligen föreslagits fram tills den oberoende tillsynsmyndigheten har fattat sitt slutgiltiga beslut. Om den oberoende tillsynsmyndigheten anser att de omstridda avgifterna är för höga ska ledningsenheten för infrastrukturen betala tillbaka mellanskillnaden till användarna av denna infrastruktur.</u></p>

Motivering

För att undvika situationer där aktörer framför osakliga invändningar enbart för att försena tillämpningen av en avgift i väntan på att en konflikt med användarna blir löst är det viktigt att flygplatsmyndigheter har möjlighet att ta ut avgifter på den nivå som ursprungligen föreslagits, från den tidpunkt då nivån fastställdes. Detta är en viktig fråga för regionala flygplatser, som ofta har begränsade inkomster från andra tjänster än själva flygtrafiken, särskilt om de domineras av transportföretag som tillämpar regeln "ett handbagage". Detta skulle innebära en inkomstneutral metod för att främja branschsamarbete, på samma sätt som det avgiftssystem som gör det möjligt för flygplatser att sätta press på flygbolag att lämna tillbaka onödiga eller oreserverade ankomst- och avgångstider.

Ändringsrekommendation 8

Markttjänster (COM(2011) 824 final)

Artikel 32.3

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
<p>Leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering ska uppfylla dessa lägsta kvalitetsstandarder. Dessutom ska flygplatsanvändare och leverantörer av markttjänster uppfylla de lägsta kvalitetsstandarderna i sina avtalsförhållanden.</p>	<p>Leverantörer av markttjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering ska uppfylla dessa lägsta kvalitetsstandarder. Dessutom ska flygplatsanvändare och leverantörer av markttjänster uppfylla de lägsta kvalitetsstandarderna i sina avtalsförhållanden.</p> <p><u>Flygplatsoperatören ska ha befogenhet att genomdriva de lägsta kvalitetsstandarderna. De antagna åtgärderna ska vara öppret redovisade, proportionerliga och icke-diskriminerande.</u></p>

Motivering

Mot bakgrund av hur viktiga markttjänsterna är för att flygplatserna ska fungera smidigt behövs det lämpliga och proportionerliga verkställighetsåtgärder för att se till att minimistandarderna respekteras.

Ändringsrekommendation 9

Marktjänster (COM(2011) 824 final)

Artikel 35

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
1. Utan att påverka punkterna 2, 3 och 4 får leverantörer av marktjänster anställa underleverantörer.	1. Utan att påverka punkterna 2, 3 och 4 får leverantörer av marktjänster <u>och flygplatsanvändare som utövar egenhantering</u> anställa underleverantörer.
2. Flygplatsanvändare som utövar egenhantering får lägga ut marktjänsterna på underleverantörer endast när de tillfälligt inte kan utöva egenhanteringen på grund av force majeure.	2. Flygplatsanvändare som utövar egenhantering får lägga ut marktjänsterna på underleverantörer endast när de tillfälligt inte kan utöva egenhanteringen på grund av force majeure.
3. Underleverantörer får inte lägga ut marktjänster på andra underleverantörer.	3.2. Underleverantörer får inte lägga ut marktjänster på andra underleverantörer.
4. En leverantör av marktjänster enligt artikel 11.1 får inte lägga ut marktjänster till underleverantörer förutom om denne tillfälligt inte kan tillhandahålla dessa marktjänster på grund av force majeure.	4. En leverantör av marktjänster enligt artikel 11.1 får inte lägga ut marktjänster till underleverantörer förutom om denne tillfälligt inte kan tillhandahålla dessa marktjänster på grund av force majeure.
5. Alla leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som använder en eller flera underleverantörer ska se till att underleverantörerna fullgör skyldigheterna för leverantörer av marktjänster enligt denna förordning.	5.3. Alla leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som använder en eller flera underleverantörer ska se till att underleverantörerna fullgör skyldigheterna för leverantörer av marktjänster enligt denna förordning.
6. Alla leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som använder sig av en eller flera underleverantörer ska informera flygplatsens ledningsenhet om de aktuella underleverantörernas namn och verksamheter.	4. <u>Det ska endast vara tillåtet att anlita underleverantörer som kan styrka att de är kvalificerade och pålitliga.</u>
7. När en leverantör av marktjänster ansöker om tillstånd att tillhandahålla marktjänster enligt urvalsförandet som fastställs i artikel 7 ska denne ange antalet av verksamheten för och namnen på de underleverantörer som denne tänker använda sig av.	5. <u>Den upphandlande myndigheten får begränsa antalet underleverantörer om detta är nödvändigt av plats- eller kapacitetsskäl.</u>
6. Alla leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som använder sig av en eller flera underleverantörer ska informera flygplatsens ledningsenhet om de aktuella underleverantörernas namn och verksamheter.	6. Alla leverantörer av marktjänster och flygplatsanvändare som utövar egenhantering som använder sig av en eller flera underleverantörer ska informera flygplatsens ledningsenhet om de aktuella underleverantörernas namn och verksamheter.
7. När en leverantör av marktjänster ansöker om tillstånd att tillhandahålla marktjänster enligt urvalsförandet som fastställs i artikel 7 ska denne ange antalet av verksamheten för och namnen på de underleverantörer som denne tänker använda sig av.	7. När en leverantör av marktjänster ansöker om tillstånd att tillhandahålla marktjänster enligt urvalsförandet som fastställs i artikel 7 ska denne ange antalet av verksamheten för och namnen på de underleverantörer som denne tänker använda sig av.

Motivering

1. Förbudet för flygplatser och flygplatsanvändare att anlita underleverantörer gör att de diskrimineras i förhållande till övriga leverantörer av marktjänster och detta snedvrider konkurrensen. Detta är inte förenligt med förordningsförslagets mål att öka konkurrensen.
2. Underleverantörerna ska uppfylla kraven på tjänsternas kvalitet och tillförlitlighet i samma utsträckning som uppdragsgivarna. Flygplatserna bör dessutom ha möjlighet att begränsa antalet underleverantörer, om detta krävs av platsskäl.

Ändringsrekommendation 10*Fördelning av ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)*

Artikel 3.3 ii

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
kommissionen begärt det, särskilt när nytillträdande lufttrafikföretag har allvarliga svårigheter att få start- och landningstillfällen vid flygplatsen i fråga, eller när nätverksförvaltaren bedömer att det är nödvändigt för att säkerställa överensstämmelsen mellan den operativa planen för flygplatsen och den operativa planen för nätverket, i enlighet med artikel 6.7 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011.	kommissionen begärt det, särskilt när nytillträdande lufttrafikföretag har allvarliga svårigheter att få start- och landningstillfällen vid flygplatsen i fråga, eller när nätverksförvaltaren bedömer att det är nödvändigt för att säkerställa att <u>överensstämmelsen mellan den operativa planen för flygplatsen nätverket och överensstämmer med</u> den operativa planen för <u>nätverket flygplatsen</u> , i enlighet med artikel 6.7 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011.

Motivering

Nätverksförvaltaren bör ha en samordnande roll på nätverksnivå, snarare än att lägga fram riktlinjer på lokal nivå. Varje flygplats ansvarar för sin egen operativa plan – detta är inte nätverksförvaltarens uppgift.

Ändringsrekommendation 11*Fördelning av ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)*

Artikel 3.9

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
På begäran av kommissionen, som får agera på eget initiativ eller på nätverksförvaltarens initiativ, och efter samråd med de enheter som nämns i punkt 4, ska medlemsstaten se till att en oklassificerad flygplats betecknas som en flygplats som ingår i nätverket. Beslutet ska meddelas kommissionen. Om kommissionen anser att flygplatsen inte längre är av intresse för nätverket ska medlemsstaten, efter samråd med de enheter som nämns i punkt 4, ändra flygplatsens status till oklassificerad flygplats.	På begäran av kommissionen, som får agera på eget initiativ eller på nätverksförvaltarens initiativ, och efter samråd med de enheter som nämns i punkt 4, ska medlemsstaten se till att en oklassificerad flygplats betecknas som en flygplats som ingår i nätverket. Beslutet ska meddelas kommissionen. Om kommissionen anser att flygplatsen inte längre är av intresse för nätverket ska medlemsstaten, efter samråd med de enheter som nämns i punkt 4, ändra flygplatsens status till oklassificerad flygplats.

Motivering

Definitionen av en "flygplats som ingår i nätverket" i kommissionens nuvarande förslag är mycket bred och ger kommissionen befogenheter att subjektivt avgöra om en flygplats "skulle kunna påverka funktionen hos det europeiska nätverket för flygledningstjänsten". I synnerhet regionala flygplatser löper större risk att drabbas av "en plötslig och markant minskning av sin kapacitet". Begreppet "flygplats som ingår i nätverket" och de skyldigheter som detta innebär bör därför tas bort eller åtminstone definieras på ett snävare sätt. Det är inte motiverat att ta med denna punkt eftersom begreppet "flygplats som ingår i nätverket" inte är relevant för denna förordning.

Ändringsrekommendation 12*Fördelning av ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)*

Artikel 3.10

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
Medlemsstaten ska meddela de enheter som nämns i punkt 4 ett beslut som fattas enligt punkterna 6, 8 eller 9 senast den 1 april vad gäller tidtabellsperioden för vintern och senast den 1 september vad gäller tidtabellsperioden för sommaren.	Medlemsstaten ska meddela de enheter som nämns i punkt 4 ett beslut som fattas enligt punkterna 6, <u>eller 8</u> eller 9 senast den 1 april vad gäller tidtabellsperioden för vintern och senast den 1 september vad gäller tidtabellsperioden för sommaren.

Motivering

Se ändringsrekommendation 11.

Ändringsrekommendation 13

Fördelning av ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)

Artikel 5.1

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
En medlemsstat som ansvarar för en tidtabellsanpassad eller samordnad flygplats som ingår i nätverket skall, efter samråd med de lufttrafikföretag som använder flygplatsen regelbundet och deras branschorgan och flygplatsens ledningsorgan samt samordningskommittén, om en sådan finns, se till att en kvalificerad fysisk eller juridisk person utses till tidtabellsanpassare eller samordnare för flygplatsen. En fysisk eller juridisk person får utses till tidtabellsanpassare eller samordnare för flera flygplatser.	En medlemsstat som ansvarar för en tidtabellsanpassad eller samordnad flygplats som ingår i nätverket skall, efter samråd med de lufttrafikföretag som använder flygplatsen regelbundet och deras branschorgan och flygplatsens ledningsorgan samt samordningskommittén, om en sådan finns, se till att en kvalificerad fysisk eller juridisk person utses till tidtabellsanpassare eller samordnare för flygplatsen. En fysisk eller juridisk person får utses till tidtabellsanpassare eller samordnare för flera flygplatser.

Motivering

Det är medlemsstaterna och inte Europeiska kommissionen som ansvarar för alla sina flygplatser, oavsett om de är tidtabellsanpassade eller samordnade.

Ändringsrekommendation 14

Fördelning av ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)

Artikel 6

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
<p><i>Artikel 6</i></p> <p>Öppenhet i samordningen och tidtabellsanpassningen</p> <p>1. I slutet av varje tidtabellsperiod ska samordnaren eller tidtabellsanpassaren till den berörda medlemsstaten och kommissionen lämna en verksamhetsrapport som beskriver den allmänna situationen vad gäller tilldelning av ankomst- och avgångstider och/eller tidtabellsanpassning. I rapporten undersöks bl.a. tillämpningen av artiklarna 9.5, 13 och 18 och eventuella klagomål som lämnats in till samordningskommittén rörande tillämpningen av artiklarna 9 och 10, samt vilka åtgärder som vidtagits för att bemöta klagomålen. Rapporten ska också innehålla resultaten av en undersökning som gjorts bland berörda parter och som behandlar kvaliteten på de tjänster som erbjuds av samordnaren.</p> <p>2. Kommissionen får anta en modell för den verksamhetsrapport som avses i punkt 1. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.</p> <p>3. Samordnaren ska upprätthålla en elektronisk databas som ska vara tillgänglig kostnadsfritt och innehålla följande information: [...]</p>	<p><i>Artikel 6</i></p> <p>Öppenhet i samordningen och tidtabellsanpassningen</p> <p>1. I slutet av varje tidtabellsperiod ska samordnaren eller tidtabellsanpassaren till den berörda medlemsstaten och kommissionen lämna en verksamhetsrapport som beskriver den allmänna situationen vad gäller tilldelning av ankomst- och avgångstider och/eller tidtabellsanpassning. I rapporten undersöks bl.a. tillämpningen av artiklarna 9.5, 13 och 18 och eventuella klagomål som lämnats in till samordningskommittén rörande tillämpningen av artiklarna 9 och 10, samt vilka åtgärder som vidtagits för att bemöta klagomålen. Rapporten ska också innehålla resultaten av en undersökning som gjorts bland berörda parter och som behandlar kvaliteten på de tjänster som erbjuds av samordnaren.</p> <p>2. Kommissionen får anta en modell för den verksamhetsrapport som avses i punkt 1. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.</p> <p>3. Samordnaren ska upprätthålla en elektronisk databas som ska vara <u>tillgänglig kostnadsfritt för alla intressenter</u> och innehålla följande information: [...]</p>

Motivering

När det gäller tillgång till öppen information anges det i artikel 6 i kommissionens förslag att samordnaren ska upprätthålla en elektronisk databas som ska innehålla information som är tillgänglig kostnadsfritt. Man bör uttryckligen lägga till att denna information ska vara tillgänglig för alla och inte bara för flygplatser och

flygbolag. I den tidigare förordningen ((EEG) nr 95/93) begränsades tillgången till denna information till "berörda parter [flygbolagen], särskilt samordningskommitténs ledamöter eller observatörer, [...]”, varvid andra intressenter förbisågs, till exempel regionala och kommunala förvaltningar. Detta har redan rättats till i kommissionens förslag (se det sista strukna stycket på sidan 33 i COM(2011) 827 final), men trots detta bör man understryka att informationen i databasen uttryckligen bör vara tillgänglig för alla intresserade tredjeparter (lokala myndigheter, forskningscenter, forskning vid högskolor och konsultföretag som – när allt kommer omkring – arbetar på att förbättra den offentliga politiken och företagsinitiativ). Denna öppenhet står på inget sätt i strid med reglerna om fri konkurrens eller med företagshemligheter och respekten för företags strategier, eftersom denna information redan tillhandahålls på förhand för flygbolagen. Dessutom ger IKT möjlighet att lagra och tillhandahålla sådana uppgifter för alla intressenter utan dröjsmål, kostnadsfritt och till ett rimligt pris. Därför bör denna information göras åtkomlig för allmänheten och bli ett värdefullt verktyg som ger bättre insyn i hur fördelningen av ankomst- och avgångstider (slots) har skett samt utgöra ett bidrag till organiseringen och planeringen i berörda näringsgrenar (hotell, fritidsföretag, restauranger). Samtidigt underlättas myndigheternas samordnade verksamhet, t.ex. regionala myndigheters turistkampanjer, förhandlingsstrategier med grossister osv.

Ändringsrekommendation 15

Fördelning av ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)

Artikel 7.1

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
Lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera en flygplats som ingår i nätverket, en tidtabellsanpassad flygplats eller en samordnad flygplats ska ge tidtabellsanpassaren eller respektive samordnaren begärd relevant information. När sådan information ändras ska lufttrafikföretagen snarast informera tidtabellsanpassaren och samordnaren om detta. All relevant information ska tillhandahållas i det format och inom den tid som tidtabellsanpassaren eller samordnaren begärt. Särskilt ska lufttrafikföretaget i samband med begäran om ankomst- och avgångstider informera samordnaren om det, med avseende på de begärda tiderna, skulle åtnjuta ställning som nytillträdande i enlighet med artikel 2.2.	Lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera en flygplats som ingår i nätverket , en tidtabellsanpassad flygplats eller en samordnad flygplats ska ge tidtabellsanpassaren eller respektive samordnaren begärd relevant information. När sådan information ändras ska lufttrafikföretagen snarast informera tidtabellsanpassaren och samordnaren om detta. All relevant information ska tillhandahållas i det format och inom den tid som tidtabellsanpassaren eller samordnaren begärt. Särskilt ska lufttrafikföretaget i samband med begäran om ankomst- och avgångstider informera samordnaren om det, med avseende på de begärda tiderna, skulle åtnjuta ställning som nytillträdande i enlighet med artikel 2.2.

Motivering

Se ändringsrekommendation 11.

Ändringsrekommendation 16

Fördelning av ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)

Artikel 8.1

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
Den ansvariga medlemsstaten ska se till att det finns en samordningskommitté vid alla samordnade flygplatser. En samordningskommitté får utses för flera flygplatser. Kommittén ska vara öppen för medlemskap av åtminstone de lufttrafikföretag som använder flygplatsen/erna regelbundet och deras branschorgan, flygplatsens ledningsorgan, berörda representanter för flygtrafiktjänsten, företrädare för allmänflyget som regelbundet använder flygplatsen, nätverksförvaltaren, organet för prestationsgranskning och den nationella tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten.	Den ansvariga medlemsstaten ska se till att det finns en samordningskommitté vid alla samordnade flygplatser. En samordningskommitté får utses för flera flygplatser. Kommittén ska vara öppen för medlemskap av åtminstone de lufttrafikföretag som använder flygplatsen/erna regelbundet och deras branschorgan, flygplatsens ledningsorgan, berörda representanter för flygtrafiktjänsten, företrädare för allmänflyget som regelbundet använder flygplatsen, nätverksförvaltaren, organet för prestationsgranskning och den nationella tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten. <u>I motiverade fall kan företrädare för de kommuner eller regioner där flygplatsen ligger ingå i samordningskommittén.</u>

Motivering

Kravet på att även företrädare för de lokala eller regionala myndigheterna ska ingå i samordningskommittén är inte ändamålsenligt. Medlemsstaterna är redan skyldiga att utse företrädare för de nationella tillsynsmyndigheterna som ska ingå i kommittén. De lokala eller regionala myndigheterna bör endast delta om det är nödvändigt med hänsyn till särskilda omständigheter.

Ändringsrekommendation 17

Fördelning av ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)

Artikel 9.8

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
Samordnaren ska även ta hänsyn till riktlinjer som erkänns av lufttransportbranschen på unionsnivå eller världen över och lokala riktlinjer som föreslagits av samordningskommittén och godkänts av den medlemsstat eller annat behörigt organ som ansvarar för flygplatsen, under förutsättning att riktlinjerna inte påverkar samordnarens oberoende ställning, och att de uppfyller gemenskapsrätten unionsrätten, syftar till att främja en effektiv användning av flygplatskapacitet och i förväg har anmälts till och godkänts av kommissionen.	Samordnaren ska även ta hänsyn till andra riktlinjer som erkänns av lufttransportbranschen på unionsnivå eller världen över och lokala riktlinjer som föreslagits av samordningskommittén och godkänts av den medlemsstat eller annat behörigt organ som ansvarar för flygplatsen, under förutsättning att riktlinjerna inte påverkar samordnarens oberoende ställning, och att de uppfyller unionsrätten och syftar till att främja en effektiv användning av flygplatskapacitet och i förväg har anmälts till och godkänts av kommissionen. <u>Lokala regler avser fördelningen och övervakningen av ankomst- och avgångstider. Dessa kan tillämpas när resultaten eller genomströmningen skulle kunna förbättras genom lokalt tillämpade regler, som ska vara öppna och icke-diskriminerande.</u>

Motivering

Lokala regler finns redan, och dessa är avgörande för möjligheten att ta hänsyn till särskilda/lokala förutsättningar vid en viss lokal flygplats (t.ex. miljö, tillgänglighet, geografisk mångfald, särskilda väderleksförhållanden etc.). På samma sätt som man måste ta hänsyn till lokala förhållanden och särskilda förutsättningar när bullerrestriktioner diskuteras måste särskilda omständigheter beaktas vid fördelning av ankomst- och avgångstider, i syfte att se till att regelverket är tillräckligt flexibelt för att verkligen ge enskilda flygplatser möjlighet att utnyttja sin kapacitet optimalt och effektivt.

Ändringsrekommendation 18

Fördelning av ankomst- och avgångstider (COM(2011) 827 final)

Artikel 12.1

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsrekommendation
<p>Artikel 12</p> <p>Allmän trafikplikt</p> <p>1. En medlemsstat får reservera de ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser som krävs för planerad trafik på flyglinjer där det råder allmän trafikplikt i enlighet med artikel 16 i förordning (EG) nr 1008/2008. Om de reserverade ankomst- och avgångstiderna inte används ska tiderna ställas till förfogande för andra lufttrafikföretag som är intresserade av att trafikera linjen inom ramen för den allmänna trafikplikten i enlighet med punkt 2. Om inga andra lufttrafikföretag är intresserade, och medlemsstaten inte utlyser ett anbudsförfarande i enlighet med artiklarna 16.10, 17.3–7 och 18.1 i förordning (EG) nr 1008/2008, ska ankomst- och avgångstiderna antingen reserveras för en annan linje som faller under den allmänna trafikplikten eller återgå till reserven.</p>	<p>Artikel 12</p> <p>Allmän trafikplikt</p> <p>1. En medlemsstat får reservera de ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser som krävs för planerad trafik på flyglinjer där det råder allmän trafikplikt i enlighet med artikel 16 i förordning (EG) nr 1008/2008. <u>Medlemsstaterna bör i synnerhet beakta flyglinjer som förbinder öar med den egna statens fastland.</u> Om de reserverade ankomst- och avgångstiderna inte används ska tiderna ställas till förfogande för andra lufttrafikföretag som är intresserade av att trafikera linjen inom ramen för den allmänna trafikplikten i enlighet med punkt 2. Om inga andra lufttrafikföretag är intresserade, och medlemsstaten inte utlyser ett anbudsförfarande i enlighet med artiklarna 16.10, 17.3–7 och 18.1 i förordning (EG) nr 1008/2008, ska ankomst- och avgångstiderna antingen reserveras för en annan linje som faller under den allmänna trafikplikten eller återgå till reserven.</p>

Motivering

Det är inte nödvändigt att skärpa reservationsbestämmelsen. I förordningsförslagets nuvarande lydelse ges medlemsstaterna redan en tillräcklig reservationsrätt. Om det inte finns någon allmän trafikplikt bör det inte heller för flygplatser på öar finnas några reservationsmöjligheter, så att man inte i onödan begränsar konkurrensen.

Bryssel den 19 juli 2012

*Regionkommitténs
ordförande*

Mercedes BRESSO
