

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 22/2008

przyjęte przez Radę dnia 23 czerwca 2008 r.

w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... w sprawie opłat lotniskowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 254 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Głównie zadanie i działalność handlowa portów lotniczych polegają na zapewnianiu obsługi statków powietrznych od lądowania do startu oraz obsługi pasażerów i ładunków w celu umożliwienia przewoźnikom lotniczym świadczenia usług transportu lotniczego. W tym celu porty lotnicze oferują pewne urządzenia i usługi — związane z eksploatacją statków powietrznych i obsługą pasażerów oraz ładunków — których koszty pokrywane są na ogół z opłat lotniskowych. Zarządzający portami lotniczymi oferujący urządzenia i usługi, za które pobierane są opłaty lotniskowe, powinni dołożyć starań, aby ich działalność była opłacalna ekonomicznie.
- (2) Niezbędne jest stworzenie wspólnych ram określających najważniejsze elementy opłat lotniskowych oraz sposób ich ustalania, ponieważ przy braku takich ram mogą nie być spełnione podstawowe wymogi w stosunkach między zarządzającymi portami lotniczymi a użytkownikami tych portów. Ramy te nie powinny pozbawiać państw członkowskich możliwości ustalenia zakresu, w jakim dochody z działalności handlowej danego portu bierze się pod uwagę przy ustalaniu opłat lotniskowych.
- (3) Niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do znajdujących się we Wspólnocie portów lotniczych powyżej określonej wielkości, ponieważ zarządzanie małymi portami lotniczymi i finansowanie ich działalności nie wymaga stosowania ram wspólnotowych, a także do portu lotniczego o największym ruchu pasażerskim w każdym państwie członkowskim.

- (4) Aby wzmacniać spójność terytorialną, państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania wspólnego systemu opłat do sieci portów lotniczych. Transfery ekonomiczne między portami lotniczymi w takich sieciach powinny być zgodne z prawem wspólnotowym.
- (5) Ze względu na rozkład ruchu państwo członkowskie powinno mieć możliwość zezwolenia zarządzającemu kilkoma portami lotniczymi, obsługującymi to samo miasto lub konurbację na stosowanie tego samego poziomu opłat lotniskowych. Transfery ekonomiczne między tymi portami lotniczymi powinny być zgodne z właściwym prawem wspólnotowym.
- (6) Zachęt do otwierania nowych tras mających na celu między innymi rozwój regionów o niekorzystnych warunkach gospodarowania lub regionów najbardziej oddalonych należy udzielać wyłącznie zgodnie z prawem wspólnotowym.
- (7) Pobieranie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej i usług obsługi naziemnej jest już przedmiotem odpowiednio rozporządzenia Komisji (WE) 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej ⁽⁴⁾ oraz dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty ⁽⁵⁾. Opłaty pobierane za świadczenie pomocy pasażerom niepełnosprawnym oraz pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej podlegają przepisom rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. dotyczącego praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą ⁽⁶⁾.
- (8) Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (Rada ICAO) przyjęła w roku 2004 politykę w sprawie opłat lotniskowych, która obejmuje m.in. zasady powiązania opłat z kosztami świadczenia usług i braku dyskryminacji oraz niezależny mechanizm służący regulacji gospodarki portów lotniczych.
- (9) Rada ICAO uznała, że opłata lotniskowa jest obciążeniem, które jest wprowadzone i stosowane specjalnie po to, aby odzyskać koszty zapewnienia lotnictwu cywilnemu urządzeń i usług, natomiast podatek jest obciążeniem zwiększającym dochody rządów krajowych lub lokalnych, przy czym dochody te generalnie nie są przeznaczone na cele lotnictwa cywilnego ani w całości ani w zależności od poszczególnych kosztów.

⁽¹⁾ Dz.U. C 10 z 15.1.2008, str. 35.⁽²⁾ Dz.U. C 305 z 15.12.2007, str. 11.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 15 stycznia 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 23 czerwca 2008 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 341 z 7.12.2006, str. 3.⁽⁵⁾ Dz.U. L 272 z 25.10.1996, str. 36.⁽⁶⁾ Dz.U. L 204 z 26.7.2006, str. 1.

- (10) Opłaty lotniskowe powinny być niedyskryminacyjne. Należy wprowadzić obowiązkową procedurę regularnych konsultacji pomiędzy zarządzającymi portami lotniczymi a użytkownikami tych portów, w ramach której każda ze stron miałaby możliwość odwołania się do niezależnego organu nadzorującego w przypadku zakwestionowania przez użytkowników portu lotniczego decyzji w sprawie opłat lotniskowych lub zmiany systemu pobierania tych opłat.
- (11) W celu zapewnienia bezstronności podejmowanych decyzji oraz prawidłowego i skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy w każdym państwie członkowskim powinien zostać powołany niezależny organ nadzorujący. Organ ten powinien posiadać wszelkie zasoby niezbędne do realizacji swoich zadań, takie jak kadra, wiedza specjalistyczna i środki finansowe.
- (12) Nieodzwone jest, by użytkownicy portu lotniczego regularnie otrzymywali od zarządzającego portem lotniczym informacje o tym, w jaki sposób i na jakiej podstawie wyliczane są opłaty lotniskowe. Dzięki zapewnionej w ten sposób jawności przewoźnicy lotniczy znalazłby koszty ponoszone przez port lotniczy i efektywność przeprowadzanych przez niego inwestycji. Aby umożliwić zarządzającemu portem lotniczym właściwą ocenę przyszłych potrzeb inwestycyjnych, należy na użytkowników portu lotniczego nałożyć obowiązek terminowego przekazywania zarządzającym portami lotniczymi wszystkich ich prognoz operacyjnych, projektów rozwoju oraz informacji o szczególnych potrzebach i sugestjach.
- (13) Zarządzający portami lotniczymi powinni informować użytkowników portów lotniczych o dużych projektach infrastrukturalnych, ponieważ mają one istotny wpływ na strukturę lub wysokość opłat lotniskowych. Informacje na ten temat należy przekazywać po to, by umożliwić monitorowanie kosztów infrastruktury oraz by udostępnić w danym porcie lotniczym odpowiednie i efektywne kosztowo urządzenia.
- (14) Zarządzający portami lotniczymi powinni mieć możliwość wprowadzania opłat lotniskowych dostosowanych do infrastruktury lub poziomu świadczonych usług, jako że przewoźnicy lotniczy mają uzasadniony interes w tym, by wymagać od zarządzających portami lotniczymi usług odpowiadających stosunkowi ceny do jakości. Jednak dostęp do zróżnicowanego standardu infrastruktury lub usług powinien być w sposób niedyskryminacyjny otwarty dla wszystkich przewoźników lotniczych pragnących z nich korzystać. Jeżeli popyt przewyższa podaż, dostępu należy udzielać na podstawie obiektywnych i niedyskryminacyjnych kryteriów opracowanych przez zarządzającego portem lotniczym. Wszelkiego rodzaju zróżnicowanie w stosowaniu opłat lotniskowych powinno być przejrzyste, obiektywne i opierać się na jasnych kryteriach.
- (15) Użytkownicy portów lotniczych oraz zarządzający portem lotniczym powinni mieć możliwość zawarcia porozumienia o poziomie usług dotyczącego jakości usług świadczonych w zamian za opłaty lotniskowe. Negocjacje w sprawie jakości usług świadczonych w zamian za opłaty lotniskowe mogą odbywać się w ramach regularnych konsultacji.
- (16) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla postanowień Traktatu, w szczególności jego art. 81–89.

- (17) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, to jest ustalenie wspólnych zasad nakładania opłat lotniskowych w portach lotniczych we Wspólnocie, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez państwa członkowskie, jako że poprzez działania na szczeblu krajowym nie jest możliwe wprowadzenie w całej Wspólnocie jednolitych systemów opłat lotniskowych, natomiast ze względu na jej skalę i skutek cel ten może zostać lepiej osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia powyższego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

1. W niniejszej dyrektywie ustala się wspólne zasady nakładania opłat lotniskowych w portach lotniczych we Wspólnocie.
2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich portów lotniczych położonych na terytorium, na którym stosuje się Traktat, otwartych dla ruchu handlowego i obsługujących rocznie ponad 5 milionów pasażerów oraz do portu lotniczego o największym ruchu pasażerskim w każdym państwie członkowskim.
3. Państwa członkowskie publikują wykaz portów lotniczych na ich terytorium, których dotyczy niniejsza dyrektywa. Wykaz ten opiera się na danych pochodzących z Komisji (EUROSTAT) i jest aktualizowany co roku.
4. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do opłat pobieranych za korzystanie z trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z rozporządzeniem (WE) 1794/2006 ani do opłat pobieranych za korzystanie z usług obsługi naziemnej, o których mowa w załączniku do dyrektywy 96/67/WE; nie ma również zastosowania do opłat nakładanych, aby sfinansować udzielanie pomocy pasażerom niepełnosprawnym lub pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006.
5. Niniejsza dyrektywa nie narusza prawa każdego z państw członkowskich do stosowania dodatkowych środków regulacyjnych w odniesieniu do zarządzających portami lotniczymi na jego terytorium, o ile środki te nie są sprzeczne z niniejszą dyrektywą lub innymi stosownymi przepisami prawa wspólnotowego. W szczególności może to obejmować środki nadzoru ekonomicznego, takie jak zatwierdzanie systemów pobierania opłat lub wysokości opłat, w tym metody pobierania opłat oparte na systemach zachęt lub określenie maksymalnego poziomu cen.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „port lotniczy” oznacza dowolny obszar lądowy specjalnie przeznaczony do wykonywania lądowań, startów i manewrów statków powietrznych, wraz z urządzeniami pomocniczymi wykorzystywanymi do tych celów w związku z wymogami dotyczącymi ruchu statków powietrznych i ich obsługi, w tym urządzeniami ułatwiającymi świadczenie handlowych usług transportu lotniczego;

- 2) „zarządzający portem lotniczym” oznacza podmiot, który w powiązaniu z inną działalnością lub ewentualnie niezależnie od niej, ma za zadanie — zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi lub umowami — administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego lub sieci portów lotniczych oraz koordynowanie i kontrolowanie działalności różnych operatorów w danym porcie lotniczym lub w danej sieci portów lotniczych;
- 3) „użytkownik portu lotniczego” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty lub ładunków drogą powietrzną do lub z danego portu lotniczego;
- 4) „opłata lotniskowa” oznacza opłatę pobieraną na rzecz zarządzającego portem lotniczym, uiszczaną przez użytkowników portu lotniczego za korzystanie z urządzeń i usług udostępnianych wyłącznie przez zarządzającego portem lotniczym, związanych z lądowaniem, startem, oświetleniem i parkowaniem statków powietrznych oraz obsługą pasażerów i ładunków;
- 5) „sieć portów lotniczych” oznacza grupę portów lotniczych odpowiednio określonych jako taką przez państwo członkowskie i eksploatowanych przez tego samego zarządzającego portem lotniczym.

Artykuł 3

Brak dyskryminacji

Państwa członkowskie zapewniają niedyskryminowanie użytkowników portów lotniczych w zakresie opłat lotniskowych, zgodnie z prawem wspólnotowym. Nie wyklucza to różnicowania opłat lotniskowych ze względu na kwestie interesu publicznego i ogólnego, w tym kwestie środowiskowe. Kryteria stosowane w przypadku takiego różnicowania muszą być adekwatne, obiektywne i przejrzyste.

Artykuł 4

Sieć portów lotniczych

1. Państwa członkowskie mogą zezwolić zarządzającemu siecią portów lotniczych na wprowadzenie wspólnego przejrzystego systemu opłat lotniskowych obejmującego sieć portów lotniczych.
2. Państwa członkowskie mogą zezwolić, aby zarządzający kilkoma portami lotniczymi, obsługującymi to samo miasto lub konurbację, stosował tę samą wysokość opłat lotniskowych w odniesieniu do wszystkich tych portów, pod warunkiem że w każdym z tych portów lotniczych przestrzegane są wymagania dotyczące przejrzystości, o których mowa w art. 6.

Artykuł 5

Konsultacje i środki odwoławcze

1. Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie obowiązkowej procedury regularnych konsultacji między zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego albo przedstawicielami lub stowarzyszeniami użytkowników portu lotniczego, dotyczących funkcjonowania systemu opłat lotniskowych, ich wysokości oraz — odpowiednio — jakości świadczonych usług. Konsultacje takie odbywają się przynajmniej raz w roku, o ile strony nie postanowią inaczej w trakcie ostatnich przeprowadzonych konsultacji. Jeśli zostało zawarte wieloletnie porozumienie między zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego, konsultacje odbywają się zgodnie

z postanowieniami takiego porozumienia. W każdym przypadku państwa członkowskie zachowują prawo do wystąpienia o częstsze prowadzenie konsultacji.

2. Państwa członkowskie zapewniają, w miarę możliwości, wprowadzanie zmian systemu opłat lotniskowych lub wysokości opłat w drodze porozumienia pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego. W tym celu zarządzający portem lotniczym przedkłada użytkownikom portu lotniczego wszelkie propozycje zmian systemu opłat lotniskowych lub ich wysokości wraz z uzasadnieniem proponowanych zmian nie później niż na cztery miesiące przed ich wejściem w życie, chyba że występują wyjątkowe okoliczności, których uzasadnienie przedstawia się użytkownikom portu lotniczego, w którym to przypadku okres ten nie może być krótszy niż dwa miesiące. Zarządzający danym portem lotniczym organizuje konsultacje w sprawie proponowanych zmian z udziałem użytkowników portu lotniczego i uwzględnia ich opinie przed podjęciem decyzji. Zarządzający portem lotniczym publikuje podjętą decyzję lub zalecenie w rozsądnym terminie przed jej wejściem w życie. W przypadku gdy pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami nie zostało osiągnięte porozumienie w sprawie proponowanych zmian, zarządzający portem lotniczym uzasadnia swoją decyzję, uwzględniając opinie wyrażone przez użytkowników portu lotniczego.

3. W przypadku sporu w sprawie decyzji o opłatach lotniskowych podjętej przez zarządzającego portem lotniczym państwa członkowskie zapewniają każdej ze stron możliwość ubiegania się o interwencję niezależnego organu nadzorującego, o którym mowa w art. 10, który weryfikuje zasadność zmian systemu opłat lotniskowych lub ich wysokości.

4. Zmiana struktury lub wysokości opłat lotniskowych wprowadzona przez zarządzającego portem lotniczym — o ile została zakwestionowana przed niezależnym organem nadzorującym — nie może wejść w życie przed rozpatrzeniem sprawy przez ten organ. Niezależny organ nadzorujący może podjąć tymczasową decyzję o wprowadzeniu w życie zmiany opłat lotniskowych.

5. Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania ust. 3 i 4 w odniesieniu do zmian systemu opłat lotniskowych lub ich wysokości w tych portach lotniczych, dla których ustaliło procedurę przewidującą nadzór ekonomiczny. Środki nadzoru ekonomicznego mogą być tożsame ze środkami, o których mowa w art. 1 ust. 5. W przypadku gdy te środki obejmują zatwierdzenie struktury lub wysokości opłat lotniskowych, muszą być one zatwierdzone przez ten sam organ, który do celów niniejszej dyrektywy został wyznaczony lub powołany jako niezależny organ nadzorujący.

Artykuł 6

Przejrzystość

1. Państwa członkowskie zapewniają — za każdym razem, kiedy mają się odbyć konsultacje, o których mowa w art. 5 ust. 1 — przekazanie przez zarządzającego portem lotniczym wszystkim użytkownikom portu lotniczego albo przedstawicielom lub stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego informacji na temat elementów, na podstawie których określa się strukturę lub wysokość wszystkich opłat nakładanych w każdym porcie lotniczym przez zarządzającego portem lotniczym. Informacje te obejmują co najmniej:

- a) wykaz usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty lotniskowe;

- b) metodę ustalania opłat lotniskowych;
- c) ogólną strukturę kosztów w odniesieniu do urzędzeń i usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;
- d) przychody z różnych opłat i łączny koszt objętych nimi usług;
- e) prognozy sytuacji portu lotniczego w zakresie opłat, wzrostu ruchu i planowanych inwestycji;
- f) faktyczny stopień wykorzystania infrastruktury i urzędzeń portu lotniczego w danym okresie.

2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie przez użytkowników portu lotniczego zarządzającemu portem lotniczym — przed każdymi konsultacjami, o których mowa w art. 5 ust. 1 — informacji obejmujących w szczególności:

- a) prognozy dotyczące ruchu;
- b) prognozy dotyczące składu i przewidywanego stopnia wykorzystania własnej floty;
- c) ich projekty rozwoju w danym porcie lotniczym;
- d) ich wymagania wobec danego portu lotniczego.

3. Z zastrzeżeniem przepisów krajowych, informacje przekazywane na podstawie niniejszego artykułu uważa się za poufne lub mające szczególne znaczenie ekonomiczne i w związku z tym traktuje się je w odpowiedni sposób. W przypadku zarządzających portami lotniczymi, którzy są notowani na giełdzie, w szczególności przestrzegane są przepisy dotyczące obrotu giełdowego.

Artykuł 7

Nowa infrastruktura

Przed sfinalizowaniem planów dotyczących nowych projektów infrastrukturalnych państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie przez zarządzającego portem lotniczym konsultacji z użytkownikami portu lotniczego.

Artykuł 8

Normy jakości

1. Aby zapewnić niezakłócone i efektywne funkcjonowanie danego portu lotniczego, państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu umożliwienia zarządzającemu portem lotniczym oraz przedstawicielom lub stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego rozpoczęcie negocjacji mających na celu zawarcie porozumienia o poziomie usług dotyczącego jakości usług świadczonych w porcie lotniczym. Negocjacje w sprawie jakości usług mogą być prowadzone w ramach konsultacji, o których mowa w art. 5 ust. 1.

2. W każdym takim porozumieniu o poziomie usług określa się poziom usług świadczonych przez zarządzającego portem lotniczym uwzględniając rzeczywistą strukturę lub wysokość opłat lotniskowych oraz poziom usług, do których uprawnieni są użytkownicy portu lotniczego w zamian za opłaty lotniskowe.

Artykuł 9

Usługi dostosowane do indywidualnych potrzeb

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki umożliwiające zarządzającemu portem lotniczym zróżnicowanie

jakości i zakresu poszczególnych usług świadczonych w porcie lotniczym, w terminalach lub w ich części, co ma na celu udostępnienie usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb lub udostępnienie przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części. Struktura lub wysokość opłat lotniskowych może być zróżnicowana zależnie od jakości, zakresu i kosztów takich usług lub zróżnicowanie to może zostać uzasadnione w dowolny obiektywny sposób. Zarządzający portami lotniczymi dysponują swobodą we wprowadzaniu takich zróżnicowanych opłat lotniskowych.

2. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby wszystkim użytkownikom portu lotniczego pragnącym korzystać z usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb lub z przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części umożliwić dostęp do tych usług i terminalu lub jego części.

W przypadku gdy o dostęp do usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb lub o dostęp do przeznaczonego do danego celu terminalu lub jego części ubiega się więcej użytkowników portu lotniczego niż jest to możliwe z uwagi na ograniczenia przepustowości, o dostępie decyduje się na podstawie adekwatnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów. Kryteria te może określić zarządzający portem lotniczym, a państwa członkowskie mogą wymagać, by kryteria te zatwierdził niezależny organ nadzorujący.

Artykuł 10

Niezależny organ nadzorujący

1. Państwa członkowskie wyznaczają lub powołują niezależny organ jako swój krajowy niezależny organ nadzorujący, po to by zapewnić prawidłowe stosowanie środków podejmowanych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy oraz wykonywać przynajmniej te zadania, które zostały przydzielone na mocy art. 5. Organem tym może być podmiot, któremu państwo członkowskie zleciło stosowanie dodatkowych środków regulacyjnych, o których mowa w art. 1 ust. 5, w tym zatwierdzanie systemów opłat lotniskowych lub wysokości opłat lotniskowych, pod warunkiem że podmiot ten spełnia wymogi określone w ust. 2 niniejszego artykułu.

2. Państwa członkowskie gwarantują niezależność organu nadzorującego, zapewniając jego odrębność prawną i niezależność funkcyjną od zarządzających portami lotniczymi i przewoźników lotniczych. Państwa członkowskie, które zachowują prawo własności względem portów lotniczych, zarządzających portami lotniczymi lub przewoźników lotniczych lub które zachowują kontrolę nad zarządzającymi portem lotniczym lub przewoźnikami lotniczymi, zapewniają by zadania związane z tym prawem własności lub z kontrolą nie zostały powierzone niezależnemu organowi nadzorującemu. Państwa członkowskie zapewniają bezstronne i przejrzyste wykonywanie uprawnień przez niezależny organ nadzorujący.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwę i adres niezależnego organu nadzorującego, informacje o przydzielonych mu zadaniach i zakresie odpowiedzialności oraz informacje o środkach zastosowanych w celu zapewnienia zgodności z ust. 2.

4. Państwa członkowskie mogą utworzyć mechanizm finansowania dla niezależnego organu nadzorującego, który może obejmować nałożenie opłaty na użytkowników portów lotniczych i zarządzających portami lotniczymi.

5. Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 5 państwa członkowskie zapewniają podjęcie — względem niezależnego organu nadzorującego, w odniesieniu do sporów, o których mowa w art. 5 ust. 3 — niezbędnych środków dotyczących systemu opłat lotniskowych lub ich wysokości, m.in. związanych z jakością usług; środki te obejmują:

- a) wprowadzenie procedury rozstrzygania sporów między zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego;
- b) określenie warunków, na jakich można zażądać rozstrzygnięcia sporu przez niezależny organ nadzorujący. Organ ten może, w szczególności, odrzucić skargę, która nie jest należyte uzasadniona lub odpowiednio udokumentowana;
- c) określenie kryteriów rozpatrywania sporów w celu ich rozstrzygnięcia.

Wspomniane procedury, warunki i kryteria są niedyskryminacyjne, przejrzyste i obiektywne.

6. Przy weryfikacji zasadności zmiany systemu lub wysokości opłat lotniskowych zgodnie z art. 5, niezależny organ nadzorujący uzyskuje od zainteresowanych stron dostęp do niezbędnych informacji i jest zobowiązany do konsultacji z zainteresowanymi stronami w celu podjęcia decyzji. Organ ten wydaje decyzję możliwie jak najszybciej, a w każdym przypadku w terminie sześciu miesięcy od otrzymania skargi. Decyzje niezależnego organu nadzorującego są wiążące, bez uszczerbku dla kontroli parlamentarnej lub sądowej, zgodnie z procedurą stosowaną w państwie członkowskim.

7. Niezależny organ nadzorujący publikuje roczne sprawozdanie ze swojej działalności.

Artykuł 11

Sprawozdanie i przegląd

1. W terminie do ... (*) Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy oceniające postępy w osiągnięciu jej celów oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie odpowiednie wnioski.

2. Państwa członkowskie i Komisja współpracują przy stosowaniu niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do gromadzenia informacji potrzebnych do sporządzenia sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.

Artykuł 12

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do ... (**). Niezwłocznie powiadają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 13

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 14

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu
Rady

...

Przewodniczący

(*) 4 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) 36 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 29 stycznia 2007 r. Komisja przekazała Radzie wyżej wspomniany wniosek. Podstawą wniosku jest art. 80 ust. 2 Traktatu WE.
2. W dniach 29–30 listopada 2007 r. Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii ustaliła podejście ogólne do przedmiotowego wniosku.
3. W dniu 15 stycznia 2008 r. Parlament Europejski (sprawozdawca Ulrich Stockmann (PSE–DE)) przeprowadził głosowanie nad wnioskiem w pierwszym czytaniu. Opinia PE składa się z 45 poprawek.
4. W dniu 7 kwietnia 2008 r. Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie wniosku, przyjmując niektóre spośród 45 poprawek zgłoszonych przez PE w pierwszym czytaniu (dok. 8017/08). Przewiduje się, że wspólne stanowisko — opracowane w wyniku przeprowadzonych dyskusji — zostanie przyjęte przez Radę w dniu 23 czerwca 2008 r.

II. CEL

Celem proponowanej dyrektywy jest ustalenie wspólnych zasad nakładania opłat lotniskowych w portach lotniczych we Wspólnocie. Dyrektywa ma dokładniej określić stosunki między operatorami portów lotniczych a użytkownikami portów przez wprowadzenie wymogów: jawności, konsultacji z użytkownikami i stosowania zasady niedyskryminacji przy obliczaniu wysokości opłat pobieranych od użytkowników. Ponadto jej celem jest stworzenie silnych, niezależnych organów krajowych w państwach członkowskich, które będą pełniły rolę arbitra i rozpatrywały spory, tak by doprowadzić do ich szybkiego rozstrzygnięcia.

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Uwagi ogólne

Na sesji plenarnej w dniu 15 stycznia 2008 r. Parlament Europejski (PE) przyjął 45 poprawek do wniosku Komisji. Wspólne stanowisko Rady odzwierciedla zmiany dokonane we wniosku Komisji (zob. pkt 2a poniżej) polegające na wprowadzeniu wielu poprawek:

- w brzmieniu dosłownym (poprawki PE 8, 10, 11, 45), lub
- w brzmieniu zbliżonym, oddającym istotę treści poprawki (poprawki PE 1, 2, 3, 15, 23, 28, 29).

Znaczna liczba poprawek nie została jednak uwzględniona we wspólnym stanowisku, ponieważ Rada stwierdziła, że:

1. są one zbędne, gdyż uwzględniono je już w innych aktach prawnych przyjętych po wydaniu opinii przez PE; lub
2. zostały uwzględnione w innej części tekstu, jako że wspólne stanowisko zawiera pierwotny wniosek Komisji w wersji preredagowanej.

2. Kwestie szczegółowe

a) Główne zmiany w stosunku do wniosku Komisji

Traktując wniosek Komisji jako podstawę prac, Rada wprowadziła do niego pewne zmiany, które można podsumować w następujący sposób:

- *zakres stosowania proponowanej dyrektywy, art. 1*

Pierwotnie Komisja proponowała, aby uwzględnić wszystkie porty lotnicze obsługujące rocznie ponad 1 mln pasażerów. Rada uzgodniła podniesienie tego progu do 5 mln i objęcie zakresem stosowania największego portu lotniczego każdego państwa członkowskiego. Taki zakres stosowania zgodny jest ponadto z opinią PE.

- *modulowanie opłat ze względu na cel ochrony środowiska i inne cele związane z interesem publicznym, art. 3*

Rada uzgodniła włączenie tej możliwości do artykułu o braku dyskryminacji. Rozwiązanie to odzwierciedla dążenie państw członkowskich do tego, żeby zachować możliwość promowania korzystania ze statków powietrznych przyjaznych środowisku przez modulacje opłat lotniskowych a także w innych celach.

— *powiązanie kosztów*, motyw 8

Treść tego motywu to wynik wyważonego kompromisu między dążeniem państw członkowskich do ścisłego powiązania opłat lotniskowych z wysokością kosztów świadczenia usług w porcie lotniczym (zgodnie z zaleceniami wydanymi przez ICAO w ramach polityki w sprawie opłat lotniskowych) a koniecznością zapewnienia odpowiedniego stopnia elastyczności innym państwom członkowskim, łącznie z tymi, które uważają, że powyższe rozwiązanie mogłoby wpływać na funkcjonowanie sieci portów lotniczych, ponieważ dzięki elastycznemu podejściu będą one mogły wykorzystywać przychody z działalności handlowej w całej sieci portów lotniczych.

— *sieć portów lotniczych i system opłat lotniskowych*, art. 2 ust. 5 i art. 4

Rada uzgodniła, że należy wprowadzić do tekstu projektu dyrektywy definicję sieci portów lotniczych. Stwierdziła ponadto, że właściwym rozwiązaniem będzie dodanie tekstu, z którego wynikać będzie, że porty lotnicze obsługujące to samo miasto lub konurbację mogą mieć wspólny system opłat lotniskowych.

— *środki nadzoru ekonomicznego*, art. 5 ust. 5

Rada uznała, że należy dodać przepis o środkach nadzoru ekonomicznego, zgodnie z którym państwa członkowskie stosujące systemy takiego nadzoru nie będą zobowiązane do stosowania procedury rozwiązywania sporów przewidzianej w przedmiotowej dyrektywie. Dodanie takiego przepisu jest uzasadnione tym, że nadzór ekonomiczny zapewnia stopień ochrony, który jest porównywalny ze stopniem ochrony ustanowionym w przedmiotowej dyrektywie.

— *termin transpozycji przedmiotowej dyrektywy*, art. 12

Rada wydłużyła do 36 miesięcy okres, w jakim należy dokonać transpozycji przedmiotowej dyrektywy do prawa krajowego, dzięki czemu państwa członkowskie powinny mieć wystarczająco dużo czasu na zastosowanie środków potrzebnych do wykonania tej dyrektywy.

b) **Poprawki Parlamentu Europejskiego**

Ponadto Rada przeanalizowała niektóre poprawki, nie uwzględniając ich jednak w swoim wspólnym stanowisku. Kwestie te mogą być podsumowane w następujący sposób:

— *opłaty za ochronę*

poprawki 4, 13, 37–41

We wspólnym stanowisku nie uwzględniono poprawek dotyczących pokrycia kosztów ochrony, ponieważ kwestie poruszone przez PE w tym zakresie zostały rozwiązane w momencie wejścia w życie nowego rozporządzenia dotyczącego ochrony lotnictwa cywilnego (rozporządzenia 300/2008). Kwestie te zostaną również uwzględnione w inicjatywie politycznej, którą ma opracować Komisja.

— *finansowanie wstępne*

poprawki 31, 32

We wspólnym stanowisku podkreślono znaczenie nowych projektów infrastrukturalnych i wprowadzono możliwość ich finansowania, jednocześnie zapewniając ochronę interesów użytkowników portów lotniczych. Ta zasada finansowania wstępnego została już zapisana w tekstach ICAO, ale Rada uznała, że nie należy jej wprowadzać do wspólnego stanowiska ze względu na różne traktowanie tej kwestii w różnych państwach członkowskich i na potrzebę zachowania elastyczności. Komisja nie przyjęła tych poprawek.

— *system finansowania z jednego źródła lub z kilku źródeł*

poprawki 6, 22

Rada stwierdziła, że należy przewidzieć utworzenie wspólnych ram regulujących podstawowe elementy opłat lotniskowych i sposób ich ustalania, jednocześnie jednak podkreśliła, że państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania systemu finansowania z jednego źródła, systemu finansowania z kilku źródeł lub systemu mieszanego oraz że nie powinny być zobowiązane do przyjmowania przepisów, które wprowadzałyby obligatoryjne stosowanie jednego z tych systemów lub dałyby portom lotniczym możliwość przyjęcia systemu według własnego uznania. Z powyższych powodów do wspólnego stanowiska nie wprowadzono żadnego przepisu wyraźnie odnoszącego się do tej kwestii.

— *objęcie siecią wszystkich portów lotniczych*

poprawki 9, 14

Poprawek tych nie uwzględniono we wspólnym stanowisku ze względu na konieczność zachowania spójności z ogólnym podejściem do kwestii sieci, które zakłada niedyskryminowanie sieci między państwami członkowskimi, eliminowanie niepotrzebnej biurokracji w małych portach lotniczych, oraz ze względu na to, że w praktyce takie rozwiązanie nie jest potrzebne, ponieważ zdaniem Rady nie występuje ryzyko subsydiowania skróśnego.

— *pozostałe poprawki*

We wspólnym stanowisku nie uwzględniono niektórych poprawek z trzech powodów:

- Rada stwierdziła, że nie były one spójne z filozofią i podejściem leżącymi u podstaw projektu dyrektywy;
- Rada stwierdziła, że nie zostały one opracowane w sposób wystarczająco przejrzysty, a możliwość ich niejednolitej interpretacji mogłaby prowadzić do braku pewności prawa;
- Rada stwierdziła, że uwzględnienie ich stanowiłoby rozwiązanie, które w praktyce byłoby trudne do wprowadzenia w życie przez państwa członkowskie, zwłaszcza jeśli chodzi o poprawki dotyczące ustalania terminów, które to terminy w opinii państw członkowskich były za krótkie lub za długie.

Poprawki, o których mowa, dotyczą następujących kwestii:

- zasady dotyczące konkurencji i pomocy państwa (część poprawek 7, 16, 24, 25, 26);
- brak dyskryminacji (poprawki 34, 35, 36);
- warunki interwencji niezależnego organu regulacyjnego i przenoszenia uprawnień (poprawki 19, 21, 42, 43);
- poziom usług i jakość usług (poprawki 5, 27, 33);
- odniesienie do czynników warunkujących poziom opłat lotniskowych (poprawka 12);
- konsultacje (poprawka 17);
- termin przedkładania propozycji zmian w systemie opłat lotniskowych (poprawka 18);
- dopuszczalność skarg (poprawka 20);
- jawność (poprawka 30);
- termin podejmowania decyzji przez niezależny organ regulacyjny (poprawka 44).

IV. PODSUMOWANIE

Rada uważa, że wspólne stanowisko stanowi wyważone rozwiązanie, które nie narusza celów i założeń leżących u podstaw wniosku Komisji. Uwzględni ono również wyniki pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim.

Rada odnotowuje nieformalne negocjacje przeprowadzone przez Radę i Parlament Europejski, i wyraża przekonanie, że przygotowany kompromisowy tekst umożliwi szybkie przyjęcie przedmiotowej dyrektywy w bliskiej przyszłości.