

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

**Opłaty lotniskowe \*\*\*I**

P6\_TA(2008)0004

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat lotniskowych (COM(2006)0820 — C6-0056/2007 — 2007/0013(COD))**

(2009/C 41 E/17)

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2006)0820),
  - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0056/2007),
  - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Gospodarczej i Monetarnej oraz Komisji Rozwoju Regionalnego (A6-0497/2007),
1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

**P6\_TC1-COD(2007)0013****Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 15 stycznia 2008 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2008/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat lotniskowych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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 <sup>(1)</sup>,

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 10 z 15.1.2008, s. 35.

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>(1)</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Główne zadanie i główna działalność handlowa portów lotniczych polegają na zapewnianiu obsługi statków powietrznych od momentu 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 i ładunków, których koszty pokrywane są na ogół z opłat lotniskowych. **Infrastrukturę i usługi, za które pobiera się opłaty, powinno się udostępniać po cenach gwarantujących pokrycie kosztów.**
- (2) Niezbędne jest stworzenie wspólnych ram regulujących najważniejsze czynniki opłat lotniskowych oraz sposób ich ustalania, ponieważ przy braku takich ram mogą nie być przestrzegane podstawowe wymogi w stosunkach między zarządzającymi portami lotniczymi a użytkownikami tych portów.
- (3) Niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do znajdujących się na terytorium Wspólnoty portów lotniczych powyżej określonego rozmiaru, ponieważ zarządzanie małymi portami lotniczymi i finansowanie ich działalności nie wymaga stosowania ram wspólnotowych.
- (4) Pobieranie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej i usług obsługi naziemnej jest już przedmiotem odpowiednio rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006<sup>(3)</sup> || oraz dyrektywy Rady 96/67/WE<sup>(4)</sup> ||.
- (5) Opłaty lotniskowe powinny być niedyskryminacyjne. Powinna zostać wprowadzona obowiązkowa procedura regularnych konsultacji pomiędzy zarządzającymi portami lotniczymi a użytkownikami tych portów, w ramach której każda ze stron miałaby możliwość odwołania się do niezależnego organu regulacyjnego w przypadku zakwestionowania przez użytkowników portu lotniczego decyzji w sprawie opłat lotniskowych lub zmiany systemu pobierania tych opłat.
- (6) **Jeden niezależny organ regulacyjny powinien zostać wyznaczony lub** powołany w każdym państwie członkowskim celem zapewnienia niezależności jego decyzji oraz prawidłowego i skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy. Organ ten powinien posiadać wszelkie zasoby niezbędne do realizacji swoich zadań, takie jak kadra, wiedza specjalistyczna i środki finansowe, **aby zapewnić, by porty lotnicze świadczyły swoje usługi i udostępniły infrastrukturę w sposób wydajny kosztowo.**
- (7) Nieodzwonne jest, by użytkownicy portów lotniczych regularnie otrzymywali od zarządzających portami lotniczymi informacje o tym, w jaki sposób i na jakiej podstawie wyliczane są opłaty lotniskowe. Dzięki zapewnionej w ten sposób jawności przewoźnicy lotniczy będą znać koszty ponoszone przez port lotniczy i produktywność przeprowadzanych przez niego inwestycji. Aby umożliwić zarządzającym portami lotniczymi właściwą ocenę przyszłych potrzeb inwestycyjnych należy na użytkowników portów lotniczych nałożyć obowiązek terminowego przekazywania zarządzającym portami lotniczymi wszystkich swoich prognoz operacyjnych, projektów rozwoju oraz informacji o szczególnych potrzebach i życzeniach.
- (8) Porty lotnicze powinny informować użytkowników portów lotniczych o dużych projektach infrastrukturalnych, ponieważ mają one istotny wpływ na poziom opłat lotniskowych. Informacje na ten temat należy przekazywać po to, by umożliwić monitorowanie kosztów infrastruktury oraz by zapewniać w danym porcie lotniczym odpowiednie i ekonomicznie opłacalne urządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 305 z 15.12.2007, s. 11.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 stycznia 2008 r.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36). Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, s. 1).

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

- (9) Z uwagi na pojawienie się przewoźników lotniczych realizujących usługi transportu lotniczego po niskich kosztach, porty lotnicze obsługujące tych przewoźników powinny mieć możliwość stosowania opłat dostosowanych do infrastruktury i/lub poziomu świadczonych usług, jako że przewoźnicy lotniczy mają uzasadniony interes w tym, by wymagać od portu lotniczego usług odpowiadających stosunkowi ceny do jakości. Jednak dostęp do takiego **innego** standardu infrastruktury lub usług powinien być w sposób niedyskryminacyjny otwarty dla wszystkich przewoźników lotniczych pragnących z nich korzystać. Jeżeli popyt przewyższa podaż, dostęp musi być udzielany na podstawie obiektywnych i niedyskryminacyjnych kryteriów opracowanych przez zarządzającego portem lotniczym. **Jakiegokolwiek zróżnicowanie lub podniesienie opłat będzie stosowane w sposób przejrzysty, obiektywny i oparty na jasnych kryteriach. Różnicowanie można uważać za zachętę do otwierania nowych połączeń, a więc wspierania rozwoju regionalnego w regionach charakteryzujących się niekorzystnym położeniem geograficznym lub w których występują naturalne utrudnienia, łącznie z regionami najbardziej oddalonymi.**
- (10) Ponieważ we Wspólnocie stosuje się różne sposoby ustalania i pobierania opłat na pokrycie kosztów ochrony, konieczne jest ujednoczenie podstawy pobierania tych opłat w tych portach lotniczych we Wspólnocie, w których koszty ochrony są odzwierciedlone w wysokości pobieranych przez nie opłat lotniskowych. W tych portach lotniczych opłata powinna być powiązana z **rzeczywistym** kosztem zapewnienia ochrony, przy czym należy **zagwarantować należyte zarządzanie wszelkimi środkami publicznymi i pomocą państwa** na finansowanie kosztów ochrony, **a usługa powinna być świadczona po cenie pokrywającej koszty, w związku z czym nie powstaną zyski. Dochody uzyskane z opłat wprowadzonych na pokrycie kosztów ochrony powinny być wykorzystywane wyłącznie na wdrażanie środków związanych z bezpieczeństwem.**
- (11) Użytkownicy portów lotniczych powinni mieć prawo do **określonego** poziomu usług za uiszczane przez siebie opłaty. W tym celu poziom usług powinien być przedmiotem porozumień zawieranych w regularnych odstępach czasu pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a stowarzyszeniem **lub stowarzyszeniami reprezentującymi** użytkowników danego portu lotniczego.
- (12) Niniejsza dyrektywa nie narusza stosowania postanowień Traktatu, w szczególności jego art. 81-89.
- (13) Ponieważ **cele niniejszej dyrektywy nie mogą być w wystarczający sposób osiągnięte przez państwa członkowskie**, jako że nie jest możliwe wprowadzenie w całej Wspólnocie jednolitych systemów opłat lotniskowych poprzez działania na szczeblu krajowym, natomiast ze względu na skalę i skutek działania **cele te mogą zostać lepiej osiągnięte na poziomie wspólnotowym**, Wspólnota może przyjąć środki 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 powyższych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## Artykuł 1

## Cel

1. Niniejsza dyrektywa ustala wspólne zasady nakładania opłat lotniskowych w portach lotniczych we Wspólnocie. **Prawo organów zarządzających portem lotniczym do stosowania systemu finansowania z jednego źródła („single till”), finansowania z kilku źródeł („dual till”) lub formy mieszanej pozostaje nienaruszone.**

2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich portów lotniczych położonych na terytorium, na którym stosuje się postanowienia Traktatu, otwartych dla ruchu handlowego, obsługujących rocznie ponad **5 milionów pasażerów lub ponad 15 % wszystkich pasażerów w ciągu roku w danym państwie członkowskim.**

**Państwa członkowskie mogą także stosować tę dyrektywę do innych portów lotniczych, jeżeli okaże się to konieczne po przeprowadzeniu dokładnego dochodzenia przez krajowy organ ochrony konkurencji.**

**Niniejsza dyrektywa ma ponadto zastosowanie do sieci portów lotniczych i wszystkich portów lotniczych będących członkami takich sieci na obszarze, na którym mają zastosowanie postanowienia Traktatu.**

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

**Państwa członkowskie udostępniają wykaz portów lotniczych na swoim terytorium, do których ma zastosowanie niniejsza dyrektywa. Podstawą tego wykazu są dane dostarczane przez EUROSTAT, a jego aktualizacja ma miejsce raz w roku.**

Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do opłat pobieranych za korzystanie z trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z rozporządzeniem || (WE) nr 1794/2006 || ani do opłat pobieranych za korzystanie z usług obsługi naziemnej, o których mowa w załączniku do dyrektywy || 96/67/WE **ani też do opłat pobieranych w celu finansowania pomocy dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą** <sup>(1)</sup>.

Niniejsza dyrektywa nie narusza prawa każdego z państw członkowskich do stosowania dodatkowych środków regulacyjnych w odniesieniu do zarządzających portami lotniczymi na terytorium danego państwa, o ile środki te nie są sprzeczne z niniejszą dyrektywą lub innymi stosownymi przepisami prawa wspólnotowego. W szczególności może to obejmować zatwierdzanie systemów pobierania opłat lub poziomu opłat na podstawie prawa konkurencji.

## Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „port lotniczy” oznacza dowolny obszar lądowy specjalnie dostosowany do lądowania, startu i poruszania się statków powietrznych, wraz z urządzeniami pomocniczymi potrzebnymi do tych czynności w związku z wymogami dotyczącymi ruchu statków powietrznych i ich obsługi, w tym urządzeniami wspomagającymi dla handlowych usług komunikacji lotniczej;
- b) „zarządzający portem lotniczym” oznacza podmiot, który w powiązaniu z inną działalnością lub oddzielnie, zależnie od sytuacji, ma zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi za zadanie administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego **lub sieci portu lotniczego** oraz koordynację i kontrolę działalności różnych podmiotów działających w danym porcie lotniczym **lub danej sieci portów lotniczych**;
- c) „użytkownik portu lotniczego” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty lub ładunków drogą powietrzną do lub z danego portu lotniczego;
- d) „opłata lotniskowa” oznacza opłatę pobieraną na rzecz zarządzającego portem lotniczym, uiszczaną przez użytkowników portu lotniczego lub pasażerów **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;
- e) „opłata za ochronę” oznacza opłatę skonstruowaną specjalnie w celu pokrycia całości lub części kosztów **minimalnych** środków ochrony służących zabezpieczeniu lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, **zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającym wspólne zasady bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym** <sup>(2)</sup>;
- f) „sieć portów lotniczych” oznacza grupę portów lotniczych znajdujących się w jednym państwie członkowskim, zarządzanych przez organ zarządzający portem lotniczym, wyznaczony przez właściwą instytucję krajową.

## Artykuł 3

### Niedyskryminacja

Państwa członkowskie zapewniają brak dyskryminacji użytkowników portów lotniczych i pasażerów w zakresie opłat lotniskowych.

**Niniejszy przepis nie stanowi przeszkody dla wprowadzania zmian w opłatach lotniskowych z obiektywnych i przejrzystych powodów wynikających z interesu publicznego.**

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 849/2004 (Dz.U. L 158 z 30.4.2004, str. 1. Wersja poprawiona w Dz.U. L 229 z 29.6.2004, str. 3).

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

#### Artykuł 4

##### Sieć portów lotniczych

*Aby zapewnić dostęp do portów lotniczych w sieci portów lotniczych, którego koszt byłby proporcjonalny do liczby pasażerów, państwa członkowskie mogą zezwolić operatorom sieci portów lotniczych na wprowadzenie jednolitego i przejrzystego systemu opłat lotniskowych dla wszystkich portów lotniczych należących do sieci. Zezwolenie może zostać udzielone jedynie pod warunkiem, że konkurencja między portami lotniczymi danego państwa członkowskiego nie zostanie zakłócona, na przykład w odniesieniu do turystyki. W przypadku sporu powód może zwrócić się do Komisji na podstawie odpowiednich przepisów wspólnotowych dotyczących konkurencji.*

#### Artykuł 5

##### Konsultacje i usuwanie nieprawidłowości

1. Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie w każdym porcie lotniczym, **do którego niniejsza dyrektywa ma zastosowanie**, procedury obowiązkowych konsultacji pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego lub ich przedstawicielami, dotyczących funkcjonowania systemu opłat lotniskowych i ich wysokości, **łącznie z poziomem jakości usług, jakie ma świadczyć dany zarządzający portem lotniczym w zamian za opłatę lotniskową**. Państwa członkowskie dbają o przeprowadzenie tych konsultacji przed zamiarem wprowadzenia przez zarządzających portem lotniczym lub użytkowników portu lotniczego istotnych zmian dotyczących struktury czy wysokości opłat lotniskowych. Jeżeli między zarządzającym portem lotniczym a użytkownikiem portu lotniczego lub przedstawicielami użytkowników portu lotniczego istnieje wieloletnie porozumienie, wówczas konsultacje odbywają się zgodnie z postanowieniami tegoż porozumienia.

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 wszelkie propozycje zmian systemu opłat lotniskowych lub ich wysokości użytkownikom portu lotniczego nie później niż na **6 miesięcy** przed ich wejściem w życie, wraz z uzasadnieniem proponowanych zmian. Na życzenie dowolnego użytkownika portu lotniczego podmiot zarządzający tym portem lotniczym organizuje konsultacje w sprawie proponowanych zmian z udziałem użytkowników portu lotniczego, i uwzględnia ich opinie przed podjęciem ostatecznej decyzji. Zarządzający portem lotniczym publikuje swoją ostateczną decyzję **w stosownym czasie** przed jej wejściem w życie. Zarządzający portem lotniczym uzasadnia swoją decyzję odnośnie do opinii wyrażonych przez użytkowników portu lotniczego w przypadku, gdy pomiędzy nim a użytkownikami nie zostało osiągnięte porozumienie w sprawie proponowanych zmian.

3. W przypadku **ostatecznego** braku porozumienia w sprawie decyzji dotyczącej opłat lotniskowych, państwa członkowskie zapewniają **zarządzającemu portem lotniczym lub użytkownikowi portu lotniczego, pod warunkiem że reprezentują oni co najmniej dwa niezależne od siebie przedsiębiorstwa lotnicze lub co najmniej 10 % rocznej liczby startów i lądowań lub rocznego ruchu pasażerskiego w danym porcie lotniczym**, możliwość ubiegania się o interwencję niezależnego organu regulacyjnego, który analizowałby uzasadnienie zmian systemu opłat lotniskowych lub ich wysokości.

**Niezależny organ regulacyjny mianowany lub powołany zgodnie z art. 12:**

- a) **przygotowuje procedurę rozstrzygania sporów między zarządzającym danym portem lotniczym a jego użytkownikami lub ich przedstawicielami, dotyczących zmian wysokości lub struktury opłat lotniskowych, także w odniesieniu do jakości usług;**
- b) **określa warunki, na jakich można do niego występować o rozstrzygnięcie sporu;**
- c) **określa kryteria oceny sporów.**

**Te warunki i kryteria są niedyskryminujące, przejrzyste i zgodne ze wspólnotowymi przepisami prawa konkurencji oraz niniejszej dyrektywy.**

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

*Ocena zmian systemu opłat lotniskowych lub ich wysokości nie powinna mieć skutku zawieszającego.*

**4. Użytkownik portu lotniczego przedstawia dowody prima facie na to, że dany port lotniczy podjął środki naruszające wspólnotowe prawo konkurencji.**

**5. Pozostaje to bez uszczerbku dla wszelkich toczących się postępowań w zakresie rozstrzygania sporów lub prawnie uregulowanych postępowań odwoławczych.**

Artykuł 6

Jawność

1. Państwa członkowskie zapewniają przekazanie przynajmniej raz do roku przez zarządzającego portem lotniczym wszystkim użytkownikom portu lotniczego bądź przedstawicielom lub stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego informacje na temat poszczególnych elementów, na podstawie których określa się wysokość opłat pobieranych w porcie lotniczym. Informacje te obejmują co najmniej:

- a) wykaz usług i elementów infrastruktury udostępnianych za pobierane opłaty;
- b) **metodologię ustanawiania opłat wraz z podaniem, czy zastosowano metodę „single till”, „dual till”, czy też metodę mieszaną;**
- c) ogólną strukturę związanych z urządzeniami i usługami kosztów portu lotniczego, **które opłaty lotniskowe mają pokrywać, w zakresie istotnym dla wyliczenia opłat, przy czym należy zamieścić to w rocznych sprawozdaniach z działalności;**
- d) przychód z każdej kategorii opłat pobieranych w porcie lotniczym oraz związany z nią koszt;
- e) **przychody portu lotniczego wynikające z pomocy państwa, dotacji i innych wymiernych pieniądze rodzajów wsparcia w związku z przychodami z opłat;**
- f) **państwową i regionalną pomoc przyznaną portowi lotniczemu oraz wysokość środków pochodzących z finansowania publicznego w powiązaniu z zobowiązaniami służby publicznej;**
- g) łączną liczbę pracowników zajmujących się usługami, z tytułu świadczenia których pobiera się opłaty;
- h) prognozy sytuacji portu lotniczego w zakresie wzrostu ruchu i **głównych** planowanych inwestycji;
- i) faktyczny stopień wykorzystania infrastruktury i urządzeń portu lotniczego w danym okresie;
- j) **prognozowane wyniki głównych planowanych** inwestycji w zakresie ich wpływu na przepustowość portu lotniczego i jakość usług.

2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie przez użytkowników portu lotniczego zarządzającemu portem lotniczym — **przed spodziewanymi zmianami wysokości opłat lotniskowych lub systemu tych opłat, albo przed poborem nowych opłat** — informacji obejmujących w szczególności:

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

3. Informacje przekazywane na podstawie **ust. 1 i 2** uznawane są za poufne i w związku z tym są odpowiednio traktowane. **Są one regulowane prawem krajowym w zakresie poufności danych. W przypadku portów lotniczych notowanych na giełdzie przestrzega się w szczególności przepisów prawa giełdowego.**

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

**4. W ramach odpowiednich zasad poufności niezależny organ regulacyjny ma dostęp do wszystkich danych potrzebnych mu w ramach jego działalności.**

#### Artykuł 7

##### Nowa infrastruktura

Państwa członkowskie zapewniają konsultacje zarządzających portami lotniczymi z użytkownikami tych portów przed sfinalizowaniem planów dotyczących nowych projektów infrastrukturalnych. **Najpóźniej pięć lat przed terminem, kiedy inwestycja stanie się operacyjna, zarządzający portem lotniczym może chronić swoje interesy poprzez finansowanie wstępne, jeżeli ustalone zostały opłaty lotniskowe.**

**Zarządzający portem lotniczym może wstępnie finansować nowe projekty w zakresie infrastruktury poprzez pobieranie odpowiednich opłat lotniskowych, pod warunkiem że:**

- a) **użytkownicy portu lotniczego zostaną w jasny sposób poinformowani co do zakresu i okresu podwyższenia opłat lotniskowych;**
- b) **cały dodatkowy dochód zostanie wykorzystany wyłącznie na potrzeby budowy planowanej infrastruktury;**
- c) **zostaną uzyskane wszelkie urzędowe zezwolenia.**

#### Artykuł 8

##### Normy jakości

1. W celu zapewnienia bezproblemowego i wydajnego funkcjonowania portu lotniczego państwa członkowskie zapewniają podjęcie przez zarządzającego portem lotniczym oraz stowarzyszenie lub stowarzyszenia reprezentujące użytkowników danego portu lotniczego negocjacji w celu zawarcia, **zgodnie z postanowieniami art. 9 o zróżnicowaniu opłat, umów w sprawie poszczególnych poziomów usług, dotyczących jakości usług świadczonych w terminalu lub terminalach portu lotniczego, a także dokładności i terminów przekazywania przez użytkowników portu lotniczego informacji wymienionych w art. 6 ust. 2 w celu umożliwienia organowi zarządzającemu portem lotniczym wykonywania swoich zobowiązań.** Umowy takie zawiera się przynajmniej raz na dwa lata i informuje się o tym niezależny organ regulacyjny danego państwa członkowskiego.

2. Państwa członkowskie zapewniają każdej ze stron możliwość ubiegania się o interwencję niezależnego organu regulacyjnego w przypadku nieosiągnięcia porozumienia w sprawie poziomu usług.

#### Artykuł 9

##### Różnice w opłatach

1. Państwa członkowskie podejmą niezbędne środki, aby umożliwić zarządzającym portami lotniczymi zróżnicowanie jakości i zakresu poszczególnych usług oferowanych przez port lotniczy oraz terminali lub ich części, celem udostępnienia usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb bądź zaoferowania dedykowanych terminali lub ich części. Wysokość opłat lotniskowych może być zróżnicowana stosownie do jakości i zakresu omawianych usług, **może być jednak również zróżnicowana w zależności od oddziaływania na środowisko, uciążliwości związanych z hałasem lub innych kwestii wchodzących w zakres interesu publicznego, pod warunkiem że jest ona wyznaczana na podstawie odpowiednich, obiektywnych i przejrzystych kryteriów.**

**Państwa członkowskie zapewniają także pobieranie przez porty lotnicze tej samej opłaty za te same usługi. Zarządzający portem lotniczym może przyznać użytkownikom portu lotniczego zniżki na opłaty na podstawie jakości świadczonych usług, pod warunkiem, że omawiana zniżka stosowana będzie w przypadku wszystkich użytkowników portu lotniczego na powszechnie udostępnionych, przejrzystych i obiektywnych warunkach. Zniżka przyznana może zostać użytkownikom, którzy otwierają nowe połączenia, pod warunkiem, że jest podobnie przyznawana na ogólnie znanych i niedyskryminacyjnych zasadach oraz że jest dostępna na tych samych zasadach dla użytkowników wszystkich portów lotniczych, zgodnie ze wspólnotowymi przepisami prawnymi w dziedzinie konkurencji.**

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

2. Państwa członkowskie zapewniają wszystkim użytkownikom portu lotniczego pragnącym korzystać z usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb lub z dedykowanego terminalu bądź jego części możliwość uzyskania dostępu do nich.

W przypadku, gdy o dostęp do usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb lub dedykowanego terminalu lub jego części ubiega się więcej użytkowników niż może go uzyskać z uwagi na ograniczenia przepustowości, dostęp udzielany jest na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów.

#### Artykuł 10

##### Oplaty za ochronę

Oplaty za ochronę wykorzystywane są wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony **i nie mogą być wyższe niż te koszty. Oplaty za ochronę nie mogą być źródłem zysków.** Koszty te ustala się zgodnie z ogólnie przyjętymi w danym państwie członkowskim zasadami **gospodarności i wydajności operacyjnej oraz** rachunkowości i oceny. **Państwa członkowskie gwarantują sprawiedliwą dystrybucję kosztów wśród różnych grup użytkowników danego portu lotniczego.** Państwa członkowskie dbają jednak o to, by w szczególności pod uwagę brane były:

- koszty finansowania urządzeń i instalacji służących ochronie, w tym realna amortyzacja wartości tych urządzeń i instalacji;
- wydatki na personel ochrony i działania z zakresu ochrony, z **wyjątkiem kosztów związanych z krótkoterminowymi środkami podwyższonego bezpieczeństwa; środki takie, przyjęte na mocy przepisów ustawodawstwa krajowego dotyczących specjalnej oceny ryzyka i pociągające za sobą dodatkowe wydatki, nie są objęte przepisami w ramach niniejszej dyrektywy;**
- granty i dotacje na cele ochrony udzielane przez władze.

**Wpływy z opłat za ochronę pobieranych w poszczególnych portach lotniczych mogą być wykorzystywane jedynie do pokrywania wydatków na ochronę portu lotniczego zgodnie z miejscem, w którym opłaty zostały pobrane. W przypadku sieci portów lotniczych wpływy z opłat za ochronę mogą być wykorzystywane jedynie do pokrywania wydatków na ochronę powstających w portach lotniczych należących do sieci.**

#### Artykuł 11

##### Bardziej rygorystyczne koszty ochrony

**Koszty wykonawczych środków ochrony, które są bardziej rygorystyczne niż minimalne środki ochrony określone w rozporządzeniu (WE) nr 2320/2002, ponoszą państwa członkowskie.**

#### Artykuł 12

##### Niezależny organ regulacyjny

1. Państwa członkowskie wyznaczają lub powołują niezależny podmiot jako swój krajowy niezależny organ regulacyjny w celu zapewnienia prawidłowego stosowania środków podejmowanych w ramach wykonywania niniejszej dyrektywy oraz **zapewnienia, aby zadania określone w art. 5 i art. 8 były wykonywane.** Może nim być ten sam podmiot, któremu państwo członkowskie powierzyło stosowanie dodatkowych środków regulacyjnych, o których mowa w art. 1 ust. 2, w tym zatwierdzanie systemów opłat lub ich wysokości, pod warunkiem, że spełnia on wymogi określone w ust. 3 niniejszego artykułu.

2. **Niezależny krajowy organ regulacyjny może pod swoim nadzorem powierzyć niezależnym regionalnym organom regulacyjnym wykonanie postanowień niniejszej dyrektywy lub ich części, jeżeli przy wykonaniu tym zachowane zostaną te same standardy. Niezależny krajowy organ regulacyjny w dalszym ciągu odpowiada za zapewnienie właściwego stosowania przepisów niniejszej dyrektywy. Ust. 3 stosuje się także do niezależnych regionalnych organów regulacyjnych.**



Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

3. Państwa członkowskie gwarantują niezależność organu regulacyjnego zapewniając jego prawną odrębność i funkcjonalną niezależność od jakiegokolwiek zarządzającego portem lotniczym lub przewoźnika lotniczego. Państwa członkowskie, które zachowały własność portów lotniczych, zarządzających portami lotniczymi lub przewoźników lotniczych, bądź sprawują nad nimi kontrolę, zapewniają skuteczny strukturalny rozdział funkcji regulacyjnej od działań związanych z własnością lub kontrolą. Państwa członkowskie zapewniają bezstronne i jawne wykonywanie uprawnień przez niezależny organ regulacyjny.

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

5. **Badając zasadność zmiany wysokości lub struktury opłat lotniskowych, o których mowa w art. 5, do podjęcia decyzji niezależny organ regulacyjny może żądać od zainteresowanych stron potrzebnych informacji i zobowiązany jest ponadto zasięgać opinii zainteresowanych stron oraz wszelkich innych właściwych podmiotów. Podejmuje on decyzję możliwie jak najszybciej, a w każdym razie w ciągu trzech miesięcy od otrzymania skargi i obowiązany jest opublikować decyzję wraz z uzasadnieniem.** Decyzje te są wiążące.

6. Niezależny organ regulacyjny publikuje coroczne sprawozdania ze swojej działalności.

#### Artykuł 13

##### Sprawozdanie i przegląd

1. Nie później niż ...(\*) Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z funkcjonowania dyrektywy, **zawierające ocenę postępów poczynionych w realizacji jej celów**, oraz, w stosownych przypadkach, odpowiednie wnioski.

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

#### Artykuł 14

##### Wdrożenie

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne *niezbędne do wykonania* niniejszej dyrektywy, nie później niż ... (\*\*). Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji.

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

#### Artykuł 15

##### Wejście w życie i adresaci

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

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.

(\*\*) 18 miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.