

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 11.5.2009
COM(2009) 217, galīgā redakcija

2009/0063 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par aviācijas drošības nodevām

(iesniegusi Komisija)
{SEC(2009) 615 galīgā redakcija}
{SEC(2009) 616 galīgā redakcija}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Vispārīgais konteksts**

Šobrīd mehānismi aviācijas drošības izmaksu atgūšanai tiek reglamentēti valsts līmenī un tie ne vienmēr ir pārredzami lietotājiem. Ne visas ES lidostas sistemātiski konsultē lietotājus pirms nodevu noteikšanas vai pirms izmaiņu ieviešanas nodevu sistēmā.

- **Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā**

Priekšlikuma darbības jomā nav spēkā esošu noteikumu.

- **Atbilstība civilās aviācijas politikai un citiem ES mērķiem**

Trešais pasākumu kopums, ko Padome pieņēma 1992. gadā, bija pēdējais posms gaisa pārvadājumu tirgus pieejamības liberalizācijas procesā. Turpmākās iniciatīvas bija vērstas uz tādu palīgdarbību reglamentēšanu un liberalizāciju kā lidlauka pakalpojumu sniegšana, laika nišu sadale un datorizēto rezervācijas sistēmu izmantošana. Turklāt Kopiena ir pieņēmusi tiesību aktus aviācijas drošuma un drošības jomā un ir risinājusi gaisa satiksmes pārvaldības jautājumus ar likumdošanas pasākumiem, izstrādājot vienoto gaisa telpu. Direktīva par lidostu nodevām attiecas uz nodevām, kas nav ar drošību saistītās nodevas.

2) APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un vispārīgs respondentu raksturojums

Uzklausīšanas sanāksmē, kas notika 2008. gada 17. jūlijā, Komisija apspriedās ar visām gaisa transporta nozarē iesaistītajām personām par dažādajām iespējām izstrādāt Kopienas tiesību aktus par drošības nodevām. Turklāt Komisija lūdza dalībvalstu un nozares pārstāvjus sniegt informāciju un viedokļus, izmantojot anketas.

Lai turpinātu viedokļu apmaiņu, tika izveidoti arī divpusēji kontakti ar vairākām iesaistītajām personām.

Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

Visas nozares organizācijas uzsvēra, ka aviācijas drošība ir valsts atbildība, un tāpēc tai jāsedz ar drošību saistītās izmaksas. Tomēr neviena dalībvalsts neatbalstīja ieceri drošības izmaksu segšanu noteikt par obligātu pienākumu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Zinātnes nozares un specializācijas jomas

Tika veikts ietekmes novērtējums, lai iegūtu šīs iniciatīvas ietekmes kvantitatīvo un kvalitatīvo analīzi ar mērķi novērtēt izvēlēto pieeju. Šā ietekmes novērtējuma sagatavošanā netika pieaicināti ārējie eksperti. Tomēr KPC ĢD (Kopīgā pētniecības centra ģenerāldirektorāts) kvantitatīvā izteiksmē novērtēja vairāku pasākumu ietekmi. KPC ĢD paziņojums ir pievienots ietekmes novērtējuma XII pielikumā. Ietekmes novērtējumā izmantoti publiski pieejamie statistikas dati (galvenokārt no *Eurostat*), kā arī ieinteresēto personu un dalībvalstu sniegtie statistikas dati.

Galvenās organizācijas un eksperti, no kuriem pieprasīja atzinumus

Atzinumi tika pieprasīti no visām lielākajām ieinteresēto personu organizācijām. Ar attiecīgo asociāciju starpniecību tika aptaujāti arī transporta lietotāji un patērētāji.

Saņemto un izmantoto atzinumu kopsavilkums

Saņemto un izmantoto ieteikumu kopsavilkumā nav minēts, ka varētu pastāvēt nopietns risks ar nenovēršamām sekām.

Galvenie secinājumi bija tādi, ka no četriem aplūkotajiem politikas risinājumu variantiem, kas tika identificēti kā pētījuma pamats, vispārējas sistēmas īstenošanai, kurā ietverti galvenie principi (t.i., 3. variants), ir vislabākais potenciāls, lai tā būtu veiksmīga un ar to panāktu pozitīvas pārmaiņas gan attiecībā uz to, kā tiek noteiktas drošības nodevas, gan lidostu un gaisa pārvadātāju attiecībās.

• **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējumā tika apskatīti šādi politikas risinājumu varianti.

Pirmais variants, kas izslēdz jebkādu ES rīcību, tika izmantots kā atskaites punkts, ar kuru tika salīdzināti pārējo politikas risinājumu variantu scenāriji.

2. variants ietver scenāriju, saskaņā ar kuru aviācijas nozares dalībnieki brīvprātīgi izstrādā un pieņem ES mēroga pašregulācijas pasākumus, lai risinātu problēmas, kuras identificējušas visas puses, t.i., gaisa pārvadātāji un lidostas, un kuras izraisījis vienotības un kopīgas izpratnes trūkums attiecībā uz to, kā vislabāk atrisināt galvenos strīdīgos jautājumus.

3. variants ir Kopienas tiesību akts, ar kuru izveido vispārēju sistēmu, kas paredz, ka veids, kādā drošības nodevas tiek noteiktas valsts līmenī, atspoguļo vairākus kopīgus principus, kuri lidostu operatoriem būtu jāievēro.

4. variantā ierosināts, ka dalībvalstīm pilnībā jāfinansē lidostu drošība. Ar šo variantu tiktu atceltas drošības nodevas un ar tām saistītie diskriminējošie aspekti.

3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

• **Ierosināto pasākumu kopsavilkums**

Priekšlikumā ir definēta virkne pamatprincipu, kas ir jāņem vērā lidostu operatoriem, nosakot drošības nodevas. Tie ir šādi.

Nediskriminācija

Aviācijas drošības nodevu sistēmas nedrīkst būt diskriminējošas attiecībā uz pārvadātājiem vai pasažieriem.

Apspriešanās un līdzekļi

Lidostas pārvaldes iestādei un gaisa pārvadātājiem, kas apkalpo lidostu, vai tos pārstāvošajām organizācijām ir jāiesaistās dialogā par lidostā piemērojamo drošības nodevu sistēmu ne tikai tad, kad šī sistēma tiek mainīta, bet arī tad, kad tiek noteikts drošības nodevu apjoms. Šīs prasības mērķis ir, lai abas puses regulāri apmainītos viedokļiem par nodevu apjomu, kā arī par visiem faktoriem un reglamentējošām prasībām, kas ietekmē šo nodevu noteikšanu.

Pārredzamība

Direktīvas priekšlikumā nav noteikumu attiecībā uz katrā dalībvalstī piemērojamo drošības nodevu aprēķināšanas metodēm. Komisija atzīst dažādās dalībvalstīs spēkā esošā lidostu regulējuma lielo dažādību, tomēr operatoram ir jāsniedz gaisa pārvadātājiem pietiekams informācijas apjoms, lai apspriešanās procesam starp lidostām un gaisa pārvadātājiem būtu nozīme. Tāpēc direktīva nosaka, kādu informāciju regulāri sniedz lidostas pārvaldes iestāde.

Savukārt gaisa pārvadātājiem jāsniedz informācija par paredzamo satiksmi, plānoto flotes izmantošanu un par gaisa pārvadātāju pašreizējām un turpmākajām īpašajām prasībām lidostā, lai lidostas pārvaldes iestāde varētu optimāli izmantot savus līdzekļus un kapacitāti.

Turklāt gaisa pārvadātājiem ir jābūt tiesībām saņemt informāciju par drošības pasākumiem, kas ir stingrāki, nekā to paredz Kopienas tiesību akti.

Saistība ar izmaksām

No drošības nodevām gūtos ienākumus izmanto tikai, lai segtu drošības izmaksas.

Uzraudzības iestāde

Direktīvas projekts, kurā ietverti principi, kas jāņem vērā galvenajiem partneriem gaisa transporta nozarē, t.i., lidostām un gaisa pārvadātājiem, kuriem ir atšķirīgas intereses, ir atbilstoši jāpiemēro un stingri jāievēro dalībvalstu līmenī. Atbilstoša garantija tam, ka direktīvas noteikumi tiks ievēroti, ir tādas iestādes izveide katrā dalībvalstī, kas ir atbildīga par pareizu direktīvas piemērošanu.

• **Juridiskais pamats**

Direktīvas projekta pamatā ir Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 80. panta 2. punkts.

• **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pietiekami sasniegt priekšlikuma mērķus šādu iemeslu dēļ.

Katra dalībvalsts atsevišķi nevar pietiekami sasniegt šā priekšlikuma mērķus, jo drošības nodevu sistēma un drošības nodevu noteikšana atsevišķās lidostās netiek vienoti reglamentēta visā ES. Dalībvalstīs joprojām pastāv dažādas nodevu sistēmas. Šāda situācija kavē patiesi līdzvērtīgu konkurences apstākļu radīšanu gan attiecībā uz lidostām, gan gaisa pārvadātājiem.

Iemesli, kuru dēļ priekšlikuma mērķus var labāk sasniegt ar Kopienas pasākumiem, ir šādi.

Nosakot parametrus lidostas drošības izmaksu sadalei, kopēja pamatnoteikumu kopuma piemērošana visā ES attiecībā uz drošības nodevām nodrošinās līdzvērtīgus konkurences apstākļus aviācijas nozares partneriem.

Dalībvalstīs pastāv dažādas nodevu sistēmas. Ne visās sistēmās ietverti pamatprincipi, kurus vienoti piemēro, nosakot drošības nodevas un definējot to aprēķināšanas pamatmetodi. Ar ierosināto direktīvu šāda vienota piemērošana būs iespējama.

Priekšlikumā paredzēts tikai obligāto noteikumu kopums, kas dalībvalstīm un/vai lidostu operatoriem ir jāievēro, nosakot drošības nodevu apjomu. Ar direktīvas priekšlikumu netiek paredzēta kāda noteikta nodevu sistēma. Šādas sistēmas definēšanas ir dalībvalstu ziņā.

Tādējādi priekšlikums ir saskaņā ar subsidiaritātes principu.

• **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Direktīvas priekšlikums nemaina iespēju valstu līmenī noteikt drošības nodevu pamatsistēmu un saglabā elastīgumu, atļaujot lidostām noteikt drošības nodevas. Direktīva nodrošina, ka lidostu lietotāji saņems detalizētākus skaidrojumus par drošības nodevām. Administratīvais slogs dalībvalstīm un reģionālajām iestādēm, kas ir iesaistītas reglamentējošo noteikumu izstrādes procesā, tiks ierobežots tādā apjomā, ka tām būs jāpielāgo savi spēkā esošie tiesību akti direktīvai, ja šādi tiesību akti neatbilstīs direktīvā izklāstītajiem pamatprincipiem.

• **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātais juridiskais instruments: direktīva.

Citi instrumenti nebūtu piemēroti šādu iemeslu dēļ.

Direktīva ir piemērotākais līdzeklis drošības nodevu reglamentēšanai, jo tā nosaka skaidrus pamatprincipus attiecībā uz drošības nodevām, kuri ir jāievēro lidostu operatoriem, piemērojot un iekasējot drošības nodevas. Direktīvas transponēšana katras dalībvalsts tiesību aktos ļaus dalībvalstij savos tiesību aktos ņemt vērā tajā esošo lidostu īpašo situāciju, vienmēr nodrošinot to, ka tiek pilnībā piemēroti direktīvas noteikumi.

4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Atbilstības tabula**

Dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai valsts noteikumi, ar kuriem transponē direktīvu, kā arī jāiesniedz minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabula.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Ar priekšlikumu ierosinātais tiesību akts ir par jautājumu, kas skar Eiropas Ekonomikas zonu, tāpēc tas jāattiecina uz EEZ.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par aviācijas drošības nodevām

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,
ņemot vērā Eiropas Kopienu dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,
ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹,
ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³,
saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁴,
tā kā:

- (1) Aviācijas drošība Eiropas lidostās galvenokārt ir valsts atbildība. Katra dalībvalsts nosaka metodes aviācijas drošības finansēšanai. Tomēr ir jāizveido vienota sistēma, kas reglamentētu drošības nodevu galvenos aspektus un to, kā nodevas tiek noteiktas, jo šādas sistēmas neesības gadījumā pamatprasības lidostas pārvaldes iestādes un lidostas lietotāju attiecībās var netikt ievērotas.
- (2) Nodevu iekasēšana par aeronavigācijas pakalpojumu un lidlauka pakalpojumu sniegšanu ir jau izskatīta attiecīgi Komisijas 2006. gada 6. decembra Regulā (EK) Nr. 1794/2006, ar ko nosaka kopēju tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem⁵, un Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvā 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās⁶.
- (3) Ir ļoti svarīgi, lai lidostu lietotāji no lidostas pārvaldes iestādes regulāri saņemtu informāciju par to, kā un uz kāda pamata tiek aprēķinātas aviācijas drošības nodevas. Šī informācija sniegs gaisa pārvadātājiem priekšstatu par izmaksām, kas radušās saistībā ar drošības pakalpojumu sniegšanu, un par attiecīgo investīciju produktivitāti. Lai lidostas pārvaldes iestāde varētu precīzi novērtēt prasības saistībā ar nākotnē vajadzīgajām investīcijām, lidostas lietotājiem ir savlaicīgi jāsniedz informācija lidostas pārvaldes iestādei par darbības prognozēm, attīstības projektiem un īpašām prasībām un vajadzībām.
- (4) Tā kā naudas apjoma noteikšanas un iekasēšanas metodes drošības izmaksu segšanai Kopienā ir atšķirīgas, ir jāsaskaņo pamats drošības izmaksu tarifikācijai Kopienas lidostās, kas drošības izmaksas atspoguļo drošības nodevās. Šajās lidostās nodevām ir

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.
² OV C [...], [...], [...]. lpp.
³ OV C [...], [...], [...]. lpp.
⁴ OV C [...], [...], [...]. lpp.
⁵ OV L 341, 7.12.2006., 3. lpp.
⁶ OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.

jābūt saistītām ar drošības pakalpojumu izmaksām, ņemot vērā eventuālo valsts sektora iesaistīšanos drošības izmaksu finansēšanā.

- (5) Ir svarīgi, lai pārredzamība attiecībā uz valsts drošības pasākumu ekonomisko ietekmi būtu daudz stingrāka par kopīgajiem pamatstandartiem, kas noteikti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regulu (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002⁷.
- (6) Neatkarīgai uzraudzības iestādei katrā dalībvalstī jānodrošina pareiza un efektīva šīs direktīvas piemērošana. Šīs iestādes rīcībā jābūt visiem nepieciešamajiem personāla, zināšanu un finanšu resursiem paredzēto uzdevumu veikšanai.
- (7) Ņemot vērā to, ka dalībvalstis nevar pilnībā sasniegt paredzētā pasākuma mērķus, jo dalībvalstu līmenī drošības nodevu sistēmas nevar vienoti ieviest visā Kopienā, un to, ka rīcības mēroga vai ietekmes dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

1. Šī direktīva nosaka kopīgus principus drošības nodevu iekasēšanai Kopienas lidostās.
2. Šo direktīvu piemēro lidostām, kas atrodas teritorijā, uz kuru attiecas Līgumā paredzētie noteikumi.

Šo direktīvu nepiemēro nodevām, kuras ievāc, lai samaksātu par maršrutā vai terminālī sniegtajiem aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1794/2006, vai maksājumiem, kurus ievāc, lai samaksātu par Padomes Direktīvas 96/67/EK pielikumā minētajiem lidlauka pakalpojumiem.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- a) „lidosta” ir zemes platība, kas ir īpaši pielāgota, lai veiktu gaisa kuģu nolaišanos, pacelšanos un manevrēšanu, tostarp palīgiekārtas, kas var tikt izmantotas minēto darbību veikšanai atbilstoši gaisa satiksmes un pakalpojumu prasībām, tai skaitā iekārtas, kas vajadzīgas komerciālo gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanai;
- b) „lidostas pārvaldes iestāde” ir iestāde, kuras mērķis — apvienojumā ar citām darbībām vai veicot tās atsevišķi — saskaņā ar valsts tiesību aktiem vai noteikumiem ir lidostas infrastruktūras administrēšana un pārvaldība un attiecīgās lidostas dažādo operatoru darbības koordinēšana un kontrole;
- c) „lidostas lietotājs” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas atbild par pasažieru, pasta sūtījumu un/vai kravu gaisa pārvadājumiem no attiecīgās lidostas vai uz to;

⁷ OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.

- d) „drošības nodeva” ir maksājums, kas ir īpaši paredzēts, lai segtu visas obligāto drošības pasākumu izmaksas vai to daļu ar mērķi aizsargāt civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām.

3. pants

Nediskriminācija

Dalībvalstis nodrošina, ka drošības nodevas nav diskriminējošas attiecībā uz lidostas lietotājiem vai aviopasažieriem.

4. pants

Apspriešanās

1. Dalībvalstis nodrošina, ka lidostas pārvaldes iestādei ir piekļuve visai vajadzīgajai informācijai par izmaksām, kas saistītas ar aviācijas drošības pakalpojumu sniegšanu lidostā.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka katrā lidostā tiek noteikta obligāta un regulāra lidostas pārvaldes iestādes un lidostas lietotāju apspriešanās procedūra attiecībā uz drošības nodevu sistēmas darbību un šādu nodevu apjomu. Šādas apspriešanās notiek ne retāk kā vienu reizi gadā.
3. Lidostas pārvaldes iestāde jebkuru priekšlikumu par izmaiņu ieviešanu drošības nodevu sistēmā vai to apjomā iesniedz lidostas lietotājiem ne vēlāk kā četrus mēnešus pirms priekšlikuma stāšanās spēkā, norādot arī ierosināto izmaiņu iemeslus. Lidostas pārvaldes iestāde apspriežas ar lidostas lietotājiem par ierosinātajām izmaiņām un pirms lēmuma pieņemšanas ņem vērā viņu viedokli.
4. Lidostas pārvaldes iestāde publicē savu lēmumu ne vēlāk kā divus mēnešus pirms tā stāšanās spēkā. Ja starp lidostas pārvaldes iestādi un lidostas lietotājiem netiek panākta vienošanās par ierosinātajām izmaiņām, lidostas pārvaldes iestāde pamato savu lēmumu attiecībā uz lidostas lietotājiem.

5. pants

Pārredzamība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka lidostas pārvaldes iestāde katram lidostas lietotājam un lidostas lietotāju asociācijām vai pārstāvjiem vienu reizi gadā sniedz informāciju par aspektiem, pamatojoties uz kuriem tiek noteikts visu lidostā iekasēto drošības nodevu apjoms. Šajā informācijā ir jāietver vismaz:
 - a) par iekasētajām drošības nodevām sniegto dažādo pakalpojumu un infrastruktūras saraksts;
 - b) drošības nodevu aprēķināšanas metode;
 - c) ar katru lidostā iekasēto drošības nodevu kategoriju saistītie ieņēmumi un izmaksas;
 - d) kopējais personāla skaits, kas nodarbināti to pakalpojumu jomā, par kuriem tiek iekasētas drošības nodevas;
 - e) prognozes par drošības nodevu apjomu;
 - f) plānotās investīcijas, kas varētu būtiski ietekmēt drošības nodevu apjomu;

2. Dalībvalstis nodrošina, ka lidostas lietotāji pirms katras apspriešanās lidostas pārvaldes iestādei iesniedz informāciju, kā tas paredzēts 4. pantā, jo īpaši par:
- a) prognozēm attiecībā uz pārvadājumiem;
 - b) prognozēm attiecībā uz gaisa kuģu flotes sastāvu un paredzēto izmantošanu;
 - c) attīstības projektiem attiecīgajā lidostā;
 - d) prasībām attiecīgajā lidostā.

6. pants

Ietekmes novērtējums

1. Pirms stingrāku pasākumu pieņemšanas atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 300/2008 6. pantam dalībvalstis veic ietekmes novērtējumu par ietekmi uz drošības nodevu apjomu.
- Saistībā ar stingrākiem valsts pasākumiem, kas pastāv jau no [datums, kurā stājas spēkā direktīva], dalībvalstis veic ietekmes novērtējumu pārejas periodā, kas ilgst trīs gadus no šīs direktīvas spēkā stāšanās datuma.
2. Dalībvalstis informē Komisiju un saskaņā ar 4. pantu apspriežas ar lidostas lietotājiem par 1. punktā paredzēto ietekmes novērtējumu rezultātiem.

7. pants

Drošības nodevu saistība ar izmaksām

Drošības nodevas izmanto tikai drošības izmaksu segšanai. Šīs izmaksas nosaka pēc katrā dalībvalstī vispārpieņemtiem uzskaites un vērtēšanas principiem.

Tomēr dalībvalstis nodrošina, ka īpaši tiek ņemti vērā šādi aspekti:

- drošības pasākumiem paredzētā aprīkojuma un iekārtu finansēšanas izmaksas, tostarp pamatots šā aprīkojuma un iekārtu nolietojuma novērtējums;
- ar drošības personālu un drošības darbībām saistītie izdevumi;
- drošības nolūkā piešķirtās valsts dotācijas un subsīdijas.

8. pants

Neatkarīga uzraudzības iestāde

1. Dalībvalstis ieceļ vai izveido neatkarīgu struktūru kā valsts neatkarīgu uzraudzības iestādi, lai nodrošinātu to pasākumu pareizu īstenošanu, kas veikti ar mērķi ievērot minētās direktīvas prasības. Šī struktūra var būt iestāde, kurai dalībvalsts ir uzticējusi piemērot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (EK) Nr. 12/2009 par lidostas maksām⁸.
2. Dalībvalstis garantē neatkarīgās uzraudzības iestādes neatkarību, nodrošinot, ka tā ir juridiski nošķirta un funkcionāli neatkarīga no jebkuras lidostas pārvaldes iestādes un gaisa pārvadātāja. Dalībvalstis, kuras saglabā īpašumtiesības uz lidostu, lidostas pārvaldes iestādēm vai gaisa pārvadātājiem vai saglabā kontroli pār tiem, nodrošina regulatīvās funkcijas efektīvu strukturālu nošķiršanu no darbībām, kas saistītas ar

⁸ OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp.

īpašumtiesībām vai kontroli. Dalībvalstis nodrošina, ka neatkarīgā uzraudzības iestāde īsteno savas pilnvaras objektīvi un pārredzami.

3. Dalībvalstis Komisijai paziņo neatkarīgās uzraudzības iestādes nosaukumu un adresi, tai noteiktos uzdevumus un pienākumus un pasākumus, kas veikti, lai nodrošinātu atbilstību 2. punktam.
4. Saistībā ar domstarpībām attiecībā uz drošības nodevām dalībvalstis nodrošina, ka tiek veikti pasākumi, lai:
 - a) izveidotu procedūru lidostas pārvaldes iestādes un lidostas lietotāju domstarpību risināšanai;
 - b) noteiktu nosacījumus, atbilstīgi kuriem domstarpību gadījumā ir iespējams vērsties pie neatkarīgās uzraudzības iestādes, un jo īpaši paredzētu to sūdzību izskatīšanas noraidīšanu, kuras iestāde uzskata par nepietiekami pamatotām vai dokumentētām; kā arī
 - c) noteiktu kritērijus, ar kuru palīdzību domstarpības tiks izvērtētas ar mērķi tās atrisināt.Šīs procedūras, nosacījumi un kritēriji ir nediskriminējoši, pārredzami un objektīvi.
5. Neatkarīgā uzraudzības iestāde par savu darbību publicē gada pārskatu.

9. pants

Ziņojumi un pārskatīšana

1. Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas darbību ne vēlāk kā 4 gadus pēc tās stāšanās spēkā, kā arī vajadzības gadījumā atbilstošu priekšlikumu.
2. Dalībvalstis un Komisija sadarbojas šīs direktīvas piemērošanā, jo īpaši attiecībā uz informācijas apkopošanu saistībā ar 1. punktā minēto ziņojumu.

10. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz [...]. Dalībvalstis nekavējoties iesniedz Komisijai minēto tiesību aktu tekstus, kā arī minēto tiesību aktu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsaucē.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

11. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

12. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*