

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 11.5.2009 r.  
COM(2009) 217 wersja ostateczna

2009/0063 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie opłat za ochronę lotnictwa**

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2009) 615 wersja ostateczna}

{SEC(2009) 616 wersja ostateczna}

## UZASADNIENIE

### 1) KONTEKST WNIOSKU

- **Kontekst ogólny**

Obecnie systemy odzyskiwania kosztów ochrony lotnictwa podlegają przepisom krajowym i nie zawsze są one przejrzyste dla użytkowników. Nie wszystkie porty lotnicze UE prowadzą regularne konsultacje z użytkownikami przed ustaleniem opłat lub zmianą systemu ich pobierania.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Brak obowiązujących przepisów w dziedzinie, której dotyczy wniosek.

- **Spójność z polityką w dziedzinie lotnictwa cywilnego i innymi celami Unii**

Trzeci pakiet przyjęty przez Radę w 1992 r. stanowił ostatni etap liberalizacji dostępu do rynku transportu lotniczego. Celem późniejszych inicjatyw była regulacja i liberalizacja działalności pomocniczej, takiej jak świadczenie usług obsługi naziemnej, przydział czasów na start lub lądowanie oraz stosowanie komputerowych systemów rezerwacji. Wspólnota przyjęła również przepisy w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa oraz zajęła się kwestią zarządzania ruchem lotniczym poprzez przyjęcie środków prawnych ustanawiających jednolitą przestrzeń powietrzną. Dyrektywa w sprawie opłat lotniskowych obejmuje opłaty inne niż opłaty za ochronę.

### 2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

#### Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

W czasie posiedzenia, które odbyło się w dniu 17 lipca 2008 r., Komisja przeprowadziła konsultacje z zainteresowanymi stronami z sektora transportu lotniczego w sprawie różnych rozwiązań, jakie można by zastosować w przepisach wspólnotowych dotyczących opłat za ochronę. Komisja rozesłała także kwestionariusz z prośbą o informacje i opinie do państw członkowskich i przedstawicieli branży lotniczej.

Nawiązano również kontakty dwustronne z niektórymi zainteresowanymi stronami w celu dalszej wymiany informacji.

#### Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Wszystkie organizacje branżowe podkreślały, że za ochronę lotnictwa odpowiadają państwa i dlatego to one powinny ponosić jej koszty. Żadne państwo członkowskie nie poparło jednak obowiązku pokrywania kosztów ochrony.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

#### Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wniosek

Dokonano oceny skutków w celu uzyskania jakościowej i ilościowej analizy potencjalnych skutków inicjatywy, na podstawie której można by dokonać oceny wybranego podejścia. Przy opracowywaniu oceny skutków nie skorzystano z pomocy ekspertów zewnętrznych. DG JRC oceniła jednak niektóre środki pod kątem skutków. Notatka DG JRC dołączona została do załącznika XII do oceny skutków. Przy ocenie skutków posłużono się ogólnie dostępnymi danymi statystycznymi, pochodzącymi głównie z Eurostatu, a także danymi statystycznymi przekazanymi przez zainteresowane strony i państwa członkowskie.

#### Główne organizacje/eksperti, z którymi przeprowadzono konsultacje

Skonsultowano się ze wszystkimi wiodącymi organizacjami zrzeszającymi zainteresowane strony. Skonsultowano się także z użytkownikami transportu i konsumentami za pośrednictwem ich stowarzyszeń.

#### Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Nie stwierdzono istnienia potencjalnie poważnych zagrożeń o nieodwracalnych skutkach.

Najważniejszym wnioskiem jest to, że spośród czterech rozważanych wariantów strategicznych, które były przedmiotem analizy, wariant trzeci, czyli wdrożenie ogólnych ram zawierających generalne zasady, ma największy potencjał odniesienia sukcesu i doprowadzenia do pozytywnych zmian w sposobie ustalania opłat za ochronę oraz w stosunkach między portami lotniczymi i przewoźnikami.

#### • **Ocena skutków**

W ocenie skutków uwzględniono następujące warianty strategiczne:

Wariant pierwszy, polegający na niepodejmowaniu żadnych działań na szczeblu UE, posłużył za punkt odniesienia, z którym porównywane były pozostałe warianty.

Wariant drugi stanowił scenariusz, w którym podmioty z sektora lotnictwa opracowałyby i przyjęły dobrowolnie ogólnounijne środki samoregulacyjne w celu rozwiązania problemów zgłaszanych przez jedną ze stron, tj. przewoźników lotniczych lub porty lotnicze, zaistniałych wskutek braku zgody i obopólnego porozumienia pomiędzy stronami co do najodpowiedniejszych sposobów rozstrzygnięcia głównych punktów spornych.

Trzeci wariant polegał na przyjęciu aktu wspólnotowego ustanawiającego ogólne ramy, zgodnie z którymi porty lotnicze na poziomie krajowym musiałyby ustalać opłaty za ochronę zgodnie z kilkoma wspólnymi zasadami obowiązującymi operatorów portów lotniczych.

Wariant czwarty sugeruje, aby państwa członkowskie w pełni pokrywały koszty ochrony w portach lotniczych. To spowoduje likwidację wszelkich opłat za ochronę i rozwiąże kwestie dyskryminacji.

### **3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

#### • **Krótki opis proponowanych działań**

Wniosek wprowadza zestaw podstawowych zasad obowiązujących operatorów portów lotniczych przy ustalaniu opłat za ochronę. Są to:

### *Brak dyskryminacji:*

Systemy pobierania opłat za ochronę lotnictwa nie powinny prowadzić do dyskryminacji przewoźników ani pasażerów.

### *Konsultacje i usuwanie nieprawidłowości:*

Zarządzający portem lotniczym oraz przewoźnicy lotniczy obsługujący ten port lub reprezentujące ich organizacje muszą prowadzić dialog na temat systemu pobierania opłat za ochronę obowiązującego w danym porcie lotniczym nie tylko wtedy, kiedy do systemu tego wprowadzane są zmiany, ale również gdy ustalana jest wysokość tych opłat. Cel tego wymogu jest taki, by obie strony regularnie wymieniały opinie na temat wysokości opłat oraz wszystkich czynników i wymogów regulacyjnych, które mają wpływ na ustalanie wysokości tych opłat.

### *Przejrzystość:*

Proponowana dyrektywa nie zawiera przepisów w sprawie sposobów wyliczania opłat za ochronę, które miałyby być stosowane przez wszystkie państwa członkowskie. Komisja zdaje sobie sprawę z dużej różnorodności regulacji dotyczących portów lotniczych w poszczególnych państwach członkowskich, niemniej jednak, aby proces konsultacji pomiędzy portami lotniczymi i przewoźnikami miał sens, operator portu lotniczego musi udostępniać przewoźnikom lotniczym informacje w rozsądnym zakresie. W tym celu dyrektywa określa, jakie informacje muszą być przekazywane regularnie przez zarządzającego portem lotniczym.

Z kolei przewoźnicy lotniczy muszą przekazywać informacje obejmujące ich prognozy ruchu, planowany stopień wykorzystania floty oraz obecne i przyszłe wymagania szczególne wobec portu lotniczego, aby umożliwić zarządzającemu portem lotniczym optymalne wykorzystanie posiadanego kapitału i podział dostępnej przepustowości.

Przewoźnicy lotniczy powinni mieć także prawo do informacji na temat środków w zakresie ochrony, które są bardziej rygorystyczne od środków wymaganych prawem Wspólnoty.

### *Powiązanie kosztów z wysokością opłat:*

Przychody z opłat za ochronę przeznacza się wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony.

### *Organ nadzorczy:*

Projektowana dyrektywa zawierająca zasady obowiązujące głównych partnerów w sektorze transportu lotniczego, tj. porty lotnicze i przewoźników lotniczych, których interesy często są rozbieżne, musi być prawidłowo stosowana i przestrzegana na poziomie państw członkowskich. Właściwą gwarancją przestrzegania przepisów dyrektywy byłoby powołanie w każdym państwie członkowskim organu odpowiedzialnego za zapewnienie właściwego stosowania niniejszej dyrektywy.

#### **• Podstawa prawna:**

Projekt dyrektywy oparty jest na art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

#### **• Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie podlega wyłącznym kompetencjom Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z następujących względów.

Cele wniosku nie mogą zostać w wystarczający sposób osiągnięte indywidualnie przez poszczególne państwa członkowskie, ponieważ systemy opłat za ochronę i sposoby ustalania ich wysokości w poszczególnych portach lotniczych nie są regulowane w jednakowy sposób w całej UE. W poszczególnych państwach członkowskich nadal funkcjonują różne systemy pobierania opłat. Sytuacja ta utrudnia stworzenie prawdziwie równych reguł gry dla przewoźników i portów lotniczych.

Działanie wspólnotowe pozwoli lepiej osiągnąć cele wniosku z następujących względów:

Zastosowanie w całej UE wspólnego zestawu podstawowych reguł dotyczących opłat za ochronę wprowadzi uczciwe zasady gry pomiędzy partnerami z sektora lotnictwa przy określaniu parametrów przypisywania kosztów ochrony portów lotniczych.

W poszczególnych państwach członkowskich funkcjonują różne systemy pobierania opłat. Nie wszystkie z nich zawierają fundamentalne zasady, które byłyby stosowane jednolicie przy ustalaniu opłat za ochronę i opracowywaniu metod ich wyliczania. Proponowana dyrektywa umożliwi jednolite stosowanie zasad.

Wniosek ogranicza się do określenia minimalnego zestawu reguł, które muszą być przestrzegane podczas ustalania wysokości opłat za ochronę przez państwa członkowskie lub operatorów portów lotniczych. Proponowana dyrektywa nie narzuca określonego systemu pobierania opłat. Określenie takiego systemu pozostawia się państwom członkowskim.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Proponowana dyrektywa pozostawia bez zmian możliwość ustalania podstawowych ram w dziedzinie opłat za ochronę na szczeblu krajowym i nie odbiera portom lotniczym możliwości elastycznego ustalania własnych opłat za ochronę. Dyrektywa daje użytkownikom portów lotniczych gwarancję uzyskania bardziej klarownego uzasadnienia opłat za ochronę. Obciążenie administracyjne, jakie spadnie na państwa członkowskie i regionalne organy zaangażowane w proces określania ram regulacyjnych, będzie miało ograniczony zakres, ponieważ będą one musiały jedynie dostosować do dyrektywy te istniejące przepisy, które są niezgodne z podstawowymi zasadami określonymi w dyrektywie.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: dyrektywa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów.

Dyrektywa jest najodpowiedniejszym środkiem do uregulowania opłat za ochronę, ponieważ ustanawia zestaw jasnych podstawowych zasad dotyczących opłat za ochronę, które muszą

być przestrzegane przez operatorów portów lotniczych przy stosowaniu i nakładaniu własnych opłat za ochronę. Transpozycja dyrektywy do prawa krajowego każdego z państw członkowskich umożliwi im uwzględnienie w przepisach krajowych specyficznej sytuacji portów lotniczych w danym państwie, jednak zawsze pod warunkiem pełnego stosowania przepisów dyrektywy.

#### **4) WPLYW NA BUDŻET**

Wniosek nie ma wpływu na budżet Wspólnoty.

#### **5) INFORMACJE DODATKOWE**

- **Tabela korelacji**

Państwa członkowskie mają obowiązek przekazania Komisji tekstu przepisów krajowych przyjętych w celu transpozycji dyrektywy oraz tabeli korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i dlatego jego zakres powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie opłat za ochronę lotnictwa**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>3</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Za ochronę lotnictwa w europejskich portach lotniczych zasadniczo odpowiedzialne jest państwo. Każde państwo członkowskie decyduje o sposobach finansowania ochrony lotnictwa. Niezbędne jest jednak stworzenie wspólnych ram regulujących najważniejsze czynniki opłat za ochronę 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.
- (2) Pobieranie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej i usług obsługi naziemnej jest już przedmiotem odpowiednio rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej<sup>5</sup> oraz dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty<sup>6</sup>.
- (3) Nieodzowne jest, aby użytkownicy portu lotniczego regularnie otrzymywali od zarządzającego portem lotniczym informacje o tym, w jaki sposób i na jakiej podstawie wyliczane są opłaty za ochronę. Informacje te pozwolą przewoźnikom lotniczym poznać koszty związane z zapewnieniem ochrony oraz produktywność przeprowadzanych inwestycji. Aby umożliwić zarządzającym portami lotniczymi właściwą ocenę przyszłych potrzeb inwestycyjnych należy na użytkowników portów

---

<sup>1</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>2</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>3</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>4</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>5</sup> Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3.

<sup>6</sup> Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

lotniczych nałożyć obowiązek terminowego przekazywania zarządzającym portami lotniczymi wszystkich swoich prognoz operacyjnych, projektów rozwoju oraz informacji o szczególnych potrzebach i życzeniach.

- (4) 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 uwzględnia się koszty ochrony w pobieranych przez nie opłatach za ochronę. W tych portach lotniczych opłata powinna być powiązana z kosztem zapewnienia ochrony, przy czym należy uwzględniać wszelkie środki publiczne na finansowanie kosztów ochrony.
- (5) Należy zapewnić przejrzystość co do skutków ekonomicznych krajowych środków w zakresie ochrony, które są bardziej rygorystyczne od wspólnych podstawowych norm ustanowionych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002<sup>7</sup>.
- (6) Niezależny organ nadzorczy w każdym państwie członkowskim powinien zapewnić prawidłowe i skuteczne stosowanie niniejszej dyrektywy. Organ ten powinien posiadać wszelkie zasoby niezbędne do realizacji jego zadań, takie jak kadra, wiedza specjalistyczna i środki finansowe.
- (7) Ponieważ cel zaproponowanego działania nie może zostać w wystarczający sposób osiągnięty przez państwa członkowskie, jako że nie jest możliwe wprowadzenie w całej Wspólnocie jednolitych systemów opłat za ochronę poprzez działania na szczeblu państw członkowskich, natomiast ze względu na skalę i skutek działania cel ten może zostać lepiej osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w wymienionym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### *Artykuł 1*

#### *Przedmiot*

1. Niniejsza dyrektywa ustala wspólne zasady nakładania opłat za ochronę w portach lotniczych Wspólnoty.
2. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wszystkich portów lotniczych znajdujących się na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu.

Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do opłat pobieranych z tytułu wynagrodzenia trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1794/2006, ani do opłat pobieranych z tytułu wynagrodzenia za usługi obsługi naziemnej, o których mowa w załączniku do dyrektywy Rady 96/67/WE.

---

<sup>7</sup> Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

## *Artykuł 2*

### *Definicje*

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „port lotniczy” oznacza dowolny obszar lądowy specjalnie dostosowany do lądowania, startu i poruszania się statków powietrznych, wraz z urządzeniami pomocniczymi niezbędnymi do tych czynności w związku z wymogami dotyczącymi ruchu statków powietrznych i ich obsługi, w tym urządzeniami wspomagającymi dla komercyjnych przewozów lotniczych;
- b) „zarządzający portem lotniczym” oznacza podmiot, który w powiązaniu z inną działalnością lub oddzielnie, ma zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi za zadanie administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego oraz koordynację i kontrolę działalności różnych podmiotów działających w danym porcie lotniczym;
- c) „użytkownik portu lotniczego” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty i/lub ładunków drogą powietrzną do lub z danego portu lotniczego;
- d) „opłata za ochronę” oznacza opłatę skonstruowaną specjalnie w celu odzyskania całości lub części kosztów środków w zakresie ochrony służących zabezpieczeniu lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

## *Artykuł 3*

### *Brak dyskryminacji*

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

## *Artykuł 4*

### *Konsultacje*

1. Państwa członkowskie zapewniają dostęp zarządzającemu portem lotniczym do wszelkich niezbędnych informacji o kosztach zapewniania ochrony w porcie lotniczym.
2. Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie w każdym porcie lotniczym procedury obowiązkowych i regularnych konsultacji pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego, dotyczących funkcjonowania systemu opłat za ochronę i ich wysokości. Konsultacje takie odbywają się przynajmniej raz w roku.
3. Zarządzający portem lotniczym przedkłada wszelkie propozycje zmian systemu opłat za ochronę lub ich wysokości użytkownikom portu lotniczego nie później niż na 4 miesiące przed ich wejściem w życie, wraz z uzasadnieniem proponowanych zmian. Zarządzający danym portem lotniczym organizuje konsultacje w sprawie

proponowanych zmian z udziałem użytkowników portu lotniczego i uwzględnia ich opinie przed podjęciem decyzji.

4. Zarządzający portem lotniczym publikuje swoją decyzję nie później niż na 2 miesiące 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.

#### *Artykuł 5*

#### *Przejrzystość*

1. Państwa członkowskie zapewniają przekazanie przynajmniej raz do roku przez zarządzającego portem lotniczym wszystkim użytkownikom portu lotniczego oraz przedstawicielom lub stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego informacje na temat poszczególnych elementów, na podstawie których określa się wysokość opłat za ochronę pobieranych w porcie lotniczym. Informacje te powinny obejmować co najmniej:
  - a) wykaz usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty za ochronę;
  - b) sposób obliczania opłat za ochronę;
  - c) przychód oraz koszt dla każdej kategorii opłat za ochronę pobieranych w porcie lotniczym;
  - d) łączną liczbę pracowników zajmujących się usługami, z tytułu świadczenia których pobiera się opłaty za ochronę;
  - e) prognozy wysokości opłat za ochronę;
  - f) planowane inwestycje, które mogą mieć znaczący wpływ na wysokość opłat za ochronę.
2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie przez użytkowników portu lotniczego zarządzającemu portem lotniczym – przed każdymi konsultacjami, o których mowa w art. 4 – informacji obejmujących w szczególności:
  - a) prognozy dotyczące ruchu;
  - b) prognozy dotyczące składu i przewidywanego stopnia wykorzystania własnej floty;
  - c) swoje projekty rozwoju w danym porcie lotniczym;
  - d) swoje wymagania w danym porcie lotniczym.

## *Artykuł 6*

### *Oceny skutków*

1. Przed przyjęciem bardziej rygorystycznych środków zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 państwa członkowskie dokonują oceny skutków w zakresie ich wpływu na wysokość opłat za ochronę.

W odniesieniu do bardziej rygorystycznych środków krajowych, obowiązujących już w dniu [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy], państwa członkowskie dokonują oceny skutków w okresie przejściowym trzech lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie informują Komisję i konsultują się z użytkownikami portów lotniczych zgodnie z art. 4 odnośnie do ocen skutków, o których mowa w ust. 1.

## *Artykuł 7*

### *Powiązanie kosztów z wysokością opłat za ochronę*

Opłaty za ochronę wykorzystywane są wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony. Koszty te ustala się zgodnie z ogólnie przyjętymi w danym państwie członkowskim zasadami rachunkowości i oceny.

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;
- granty i dotacje na cele ochrony udzielane przez władze.

## *Artykuł 8*

### *Niezależny organ nadzorczy*

1. Państwa członkowskie wyznaczają lub ustanawiają niezależny podmiot jako swój krajowy niezależny organ nadzorczy w celu zapewnienia prawidłowego stosowania środków podejmowanych w ramach wykonywania niniejszej dyrektywy. Organ ten może być tym samym podmiotem, któremu państwo członkowskie powierzyło stosowanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych<sup>8</sup>.
2. Państwa członkowskie gwarantują niezależność organu nadzorczego, zapewniając jego odrębność prawną i niezależność funkcyjną od zarządzających portami lotniczymi i przewoźników lotniczych. 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 działalności związanej z własnością lub kontrolą. Państwa członkowskie zapewniają bezstronne i przejrzyste wykonywanie uprawnień przez niezależny organ nadzorczy.

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwę i adres niezależnego organu nadzorczego, informacje o przydzielonych mu zadaniach i zakresie odpowiedzialności oraz informacje o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z ust. 2.
4. Państwa członkowskie zapewniają podjęcie – w odniesieniu do sporów dotyczących opłat za ochronę – środków mających na celu:
  - a) ustanowienie procedury rozstrzygania sporów między zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego;
  - b) ustalenie warunków, na jakich spór może zostać przekazany niezależnemu organowi nadzorcemu, a w szczególności umożliwiających temu organowi odrzucenie skarg, które uzna za nieodpowiednio uzasadnione lub niewłaściwie udokumentowane; oraz
  - c) określenie kryteriów rozpatrywania sporów w celu ich rozstrzygnięcia.Wspomniane procedury, warunki i kryteria są niedyskryminacyjne, przejrzyste i obiektywne.
5. Niezależny organ nadzorczy publikuje roczne sprawozdanie ze swojej działalności.

#### *Artykuł 9*

##### *Sprawozdanie i przegląd*

1. Nie później niż 4 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z funkcjonowania dyrektywy oraz, w stosownych przypadkach, odpowiedni wniosek.
2. Państwa członkowskie i Komisja współpracują w stosowaniu niniejszej dyrektywy, szczególnie w odniesieniu do zbierania informacji na potrzeby sprawozdania wspomnianego w ust. 1.

#### *Artykuł 10*

##### *Transpozycja*

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [...] r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 11*

*Wejście w życie*

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

*Artykuł 12*

*Adresaci*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*