

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/12/WE

z dnia 11 marca 2009 r.

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Główne 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 obiekty i urządzenia oraz usługi – związane z eksploatacją statków powietrznych i obsługą pasażerów oraz ładunków – których koszty pokrywane są na ogół z opłat lotniskowych. Zarządzający portami lotniczymi oferujący obiekty i urządzenia oraz usługi, za które pobierane są opłaty lotniskowe, powinni dołożyć starań, aby ich działalność była ekonomicznie efektywna.
- (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, czy i w jakim zakresie przychody z działalności hand-

lowej 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.
- (4) Ponadto w państwie członkowskim, w którym żaden port lotniczy nie jest na tyle duży, aby możliwe było zastosowanie niniejszej dyrektywy, port lotniczy o największym ruchu pasażerskim znajduje się w uprzywilejowanej sytuacji jako punkt dostępu do tego państwa członkowskiego, przez co konieczne jest zastosowanie wobec tego portu lotniczego przepisów niniejszej dyrektywy, aby zagwarantować przestrzeganie pewnych podstawowych zasad w stosunkach między zarządzającym portem lotniczym a użytkownikami portu lotniczego, w szczególności w odniesieniu do przejrzystości opłat oraz niedyskryminacji użytkowników portu lotniczego.
- (5) W celu wzmocnienia spójności terytorialnej 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.
- (6) Ze względu na podział ruchu państwo członkowskie powinno mieć możliwość zezwolenia zarządzającemu kilkoma portami lotniczymi obsługującymi to samo miasto lub konurbację na stosowanie wspólnego i przejrzystego systemu opłat lotniskowych. Transfery ekonomiczne między tymi portami lotniczymi powinny być zgodne z właściwymi przepisami prawa wspólnotowego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 10 z 15.1.2008, s. 35.

⁽²⁾ Dz.U. C 305 z 15.12.2007, s. 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. (Dz.U. C 254 E z 7.10.2008, s. 18) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 19 lutego 2009 r.

- (7) 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.

- (8) Pobieranie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej i z 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⁽¹⁾ oraz dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty⁽²⁾. 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⁽³⁾.
- (9) Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (Rada ICAO) przyjęła w 2004 r. polityki w sprawie opłat lotniskowych, które obejmują między innymi zasady powiązania opłat z kosztami świadczenia usług i braku dyskryminacji oraz niezależny mechanizm służący regulacji ekonomicznej portów lotniczych.
- (10) Rada ICAO uznała, że opłata lotniskowa jest obciążeniem, które jest wprowadzone i stosowane specjalnie po to, aby odzyskać koszty zapewnienia lotnictwu cywilnemu obiektów i urządzeń oraz usług, natomiast podatek jest obciążeniem zwiększającym dochody rządów krajowych lub lokalnych, przy czym dochody te na ogół nie są przeznaczone na cele lotnictwa cywilnego ani w całości, ani w zależności od poszczególnych kosztów.
- (11) Opłaty lotniskowe powinny być niedyskryminacyjne. Należy wprowadzić obowiązkową procedurę regularnych konsultacji pomiędzy zarządzającymi portami lotniczymi a użytkownikami tych portów, w której ramach 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.
- (12) 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.
- (13) Nieodzwonne jest, aby użytkownicy portu lotniczego regularnie otrzymywali od zarządzającego portem lotniczym informacje o tym, w jaki sposób i na jakiej podstawie obliczane są opłaty lotniskowe. Dzięki zapewnionej w ten sposób przejrzystości przewoźnicy lotniczy znalazłyby 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 zarządzającemu portem lotniczym wszystkich ich prognoz operacyjnych, projektów rozwoju oraz informacji o szczególnych potrzebach i sugestii.
- (14) 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, aby umożliwić monitorowanie kosztów infrastruktury oraz aby udostępniać w danym porcie lotniczym odpowiednie i efektywne kosztowo obiekty i urządzenia.
- (15) 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, aby 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.
- (16) 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.
- (17) Poszczególne państwa członkowskie posiadają różne systemy wstępnego finansowania inwestycji w portach lotniczych. W państwach członkowskich, w których istnieje możliwość wstępnego finansowania, państwa członkowskie lub zarządzający portem lotniczym powinni odnieść się do polityk ICAO lub ustanowić własne zabezpieczenia.
- (18) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla postanowień Traktatu, w szczególności jego art. 81–89.
- (19) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustalenie wspólnych zasad nakładania opłat lotniskowych w portach lotniczych we Wspólnocie, nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, jako że poprzez działania na poziomie krajowym nie jest możliwe wprowadzenie jednolitych systemów opłat lotniskowych w całej Wspólnocie, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie 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,

⁽¹⁾ Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3.

⁽²⁾ Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

⁽³⁾ Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1.

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, do których ma zastosowanie 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) nr 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 pozostaje bez uszczerbku dla 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 z innymi odpowiednimi 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 przewozu lotniczego;

2) „zarządzający portem lotniczym” oznacza podmiot, który w powiązaniu z inną działalnością lub ewentualnie niez-

ależnie 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 należność pobieraną na rzecz zarządzającego portem lotniczym, uiszczaną przez użytkowników portu lotniczego za korzystanie z obiektów i urządzeń oraz 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 zarządzanych przez tego samego zarządzającego portem lotniczym.

Artykuł 3

Zasada niedyskryminacji

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

Artykuł 4

Sieć portów lotniczych

Państwa członkowskie mogą zezwolić zarządzającemu siecią portów lotniczych na wprowadzenie wspólnego i przejrzystego systemu opłat lotniskowych obejmującego sieć portów lotniczych.

Artykuł 5

Wspólne systemy opłat

Po poinformowaniu Komisji oraz zgodnie z prawem wspólnotowym państwa członkowskie mogą zezwolić zarządzającemu portem lotniczym na zastosowanie wspólnego i przejrzystego systemu opłat w portach lotniczych obsługujących to samo miasto lub konurbację, pod warunkiem, że w każdym z tych portów lotniczych przestrzegane są wymagania dotyczące przejrzystości, o których mowa w art. 7.

Artykuł 6

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, wysokości opłat lotniskowych 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 lub wysokości opłat lotniskowych 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 lub wysokości opłat lotniskowych 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. 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 zwykle publikuje podjętą decyzję lub zalecenie nie później niż dwa miesiące 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. 11, który bada zasadność zmian systemu lub wysokości opłat lotniskowych.

4. Zmiana systemu lub wysokości opłat lotniskowych wprowadzona przez zarządzającego portem lotniczym – o ile została zakwestionowana przed niezależnym organem nadzorującym – nie może wejść w życie przed zbadaniem sprawy przez ten organ. Niezależny organ nadzorujący w okresie czterech tygodni od przedstawienia mu sprawy podejmuje tymczasową decyzję o wprowadzeniu w życie zmiany opłat lotniskowych, chyba że ostateczna decyzja może zostać podjęta w tym samym terminie.

5. Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania ust. 3 i 4 w odniesieniu do zmian wysokości lub struktury opłat lotniskowych w tych portach lotniczych, dla których:

- a) istnieje obowiązkowa procedura na mocy prawa krajowego, zgodnie z którą opłaty lotniskowe lub ich maksymalna wysokość ustala lub zatwierdza niezależny organ nadzorujący; lub
- b) istnieje obowiązkowa procedura na mocy prawa krajowego, zgodnie z którą niezależny organ nadzorujący bada – regularnie lub w odpowiedzi na wnioski zainteresowanych stron – czy w takich portach ma miejsce skuteczna konkurencja. W przypadku gdy jest to uzasadnione wynikami takiego badania, państwa członkowskie postanawiają, że opłaty lotniskowe lub ich maksymalna wysokość są określane lub zatwierdzane przez niezależny organ nadzorujący. Decyzję tę stosuje się tak długo, jak to konieczne, w oparciu o badanie przeprowadzone przez ten organ.

Procedury, warunki i kryteria stosowane do celów niniejszego ustępu przez państwo członkowskie są adekwatne, obiektywne, niedyskryminujące i przejrzyste.

Artykuł 7

Przejrzystość

1. Państwa członkowskie zapewniają – za każdym razem, kiedy mają się odbyć konsultacje, o których mowa w art. 6 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 system 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 pobieraną opłatę lotniskową;
- b) metodę ustalania opłat lotniskowych;
- c) ogólną strukturę kosztów w odniesieniu do obiektów i urządzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;
- d) przychody z różnych opłat i łączny koszt objętych nimi usług;
- e) wszelkie finansowanie przez organy publiczne obiektów i urządzeń oraz usług, których dotyczą opłaty lotniskowe;
- f) prognozy sytuacji portu lotniczego w zakresie opłat, wzrostu ruchu i planowanych inwestycji;
- g) faktyczny stopień wykorzystania infrastruktury i wyposażenia portu lotniczego w danym okresie; oraz

h) prognozowane rezultaty głównych przewidywanych inwestycji w zakresie ich wpływu na przepustowość portu lotniczego.

2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie przez użytkowników portu lotniczego zarządzającemu portem lotniczym – przed każdymi konsultacjami, o których mowa w art. 6 ust. 1 – informacji obejmujących w szczególności:

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

3. Z zastrzeżeniem przepisów krajowych, informacje przekazywane na podstawie niniejszego artykułu uważa się za poufne lub wrażliwe z punktu widzenia ekonomiki podmiotu 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 8

Nowa infrastruktura

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

Artykuł 9

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. 6 ust. 1.

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

Artykuł 10

Zróźnicowanie usług

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki umożliwiające zarządzającemu portem lotniczym zróźnicowanie jakości i zakresu poszczególnych usług świadczonych w porcie lotniczym, w terminalach lub w ich częściach, co ma na celu udostępnienie usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb lub udostępnienie przeznaczonego do danego celu

terminalu lub jego części. Wysokość opłat lotniskowych może być zróźnicowana zależnie od jakości, zakresu i kosztów takich usług lub w oparciu o jakiegokolwiek inne obiektywne i przejrzyste przesłanki. Bez uszczerbku dla art. 3, zarządzający portami lotniczymi dysponują swobodą we wprowadzaniu takich zróźnicowanych 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 może mieć do nich dostęp z uwagi na ograniczenia przepustowości, dostęp jest zapewniany na podstawie adekwatnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów. Kryteria te może określić zarządzający portem lotniczym, a państwa członkowskie mogą wymagać, aby kryteria te zatwierdził niezależny organ nadzorujący.

Artykuł 11

Niezależny organ nadzorujący

1. Państwa członkowskie wyznaczają lub powołują niezależny organ jako swój krajowy niezależny organ nadzorujący, po to aby zapewnić prawidłowe stosowanie środków podejmowanych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy oraz wykonywać przynajmniej te zadania, które zostały przydzielone na mocy art. 6. 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. 3 niniejszego artykułu.

2. Zgodnie z prawem krajowym niniejsza dyrektywa nie uniemożliwia niezależnemu organowi nadzorującemu przekazywania – pod jego nadzorem i przy jego pełnej odpowiedzialności – zadania wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy innym niezależnym organom nadzorującym, pod warunkiem że wprowadzanie w życie odbywa się zgodnie z takimi samymi normami.

3. Państwa członkowskie gwarantują niezależność organu nadzorującego, zapewniając jego odrębność prawną i niezależność funkcyjną od jakiegokolwiek zarządzającego portem lotniczym i przewoźnika lotniczego. Państwa członkowskie, które zachowują prawo własności względem portów lotniczych, zarządzających portami lotniczymi lub przewoźników lotniczych lub które zachowują kontrolę nad zarządzającymi portami lotniczymi lub przewoźnikami lotniczymi, zapewniają aby 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.

4. Państwa członkowskie zgłaszają 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. 3.

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

6. Państwa członkowskie zapewniają podjęcie – w odniesieniu do sporów, o których mowa w art. 6 ust. 3 – środków mających na celu:

- a) ustanowienie 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 w szczególności odrzuca skargę, którą uważa za nienależycie uzasadnioną lub nieodpowiednio udokumentowaną; oraz
- c) określenie kryteriów rozpatrywania sporów w celu ich rozstrzygnięcia.

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

7. Przy weryfikacji zasadności zmiany systemu lub wysokości opłat lotniskowych zgodnie z art. 6, niezależny organ nadzorujący uzyskuje od zainteresowanych stron dostęp do niezbędnych informacji i jest zobowiązany do konsultacji z zainteresowanymi stronami w celu podjęcia decyzji. Bez uszczerbku dla art. 6 ust. 4 organ ten wydaje ostateczną decyzję możliwie jak najszybciej, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od przedstawienia mu sprawy. W wyjątkowych i należycie uzasadnionych przypadkach okres ten może zostać przedłużony o dwa miesiące. Decyzje niezależnego organu nadzorującego są wiążące, bez uszczerbku dla kontroli parlamentarnej lub sądowej, zgodnie z procedurą mającą zastosowanie w państwie członkowskim.

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

Artykuł 12

Sprawozdanie i przegląd

1. W terminie do dnia 15 marca 2013 r. 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 13

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 15 marca 2011 r. Niezwłocznie powiadamiają 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 14

Wejście w życie

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

Artykuł 15

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 11 marca 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady

A. VONDRA
Przewodniczący