



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Transportu i Turystyki*

---

**2009/0063(COD)**

6.1.2010

**\*\*\*I**

## **PROJEKT SPRAWOZDANIA**

na temat wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady  
w sprawie opłat za ochronę lotnictwa  
(COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Jörg Leichtfried

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji  
*większość oddanych głosów*
- \*\*I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)  
*większość oddanych głosów*
- \*\*II Procedura współpracy (drugie czytanie)  
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólne stanowisko  
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów PE, by  
odrzuć wspólne stanowisko lub wprowadzić do niego poprawki*
- \*\*\* Procedura zgody  
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem  
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 traktatu WE oraz  
w art. 7 traktatu UE*
- \*\*\*I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)  
*większość oddanych głosów*
- \*\*\*II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)  
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólne stanowisko  
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów PE, by  
odrzuć wspólne stanowisko lub wprowadzić do niego poprawki*
- \*\*\*III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)  
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólny projekt*

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

### ***Poprawki do tekstu legislacyjnego***

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są wytłuszczonym *drukiem i kursywą*. W aktach zmieniających powtórzone bez zmian fragmenty obowiązującego przepisu, do którego Parlament - w przeciwieństwie do Komisji - proponuje poprawki, zaznaczane są **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...]. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów tekstu legislacyjnego w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	25



## PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

na temat wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat za ochronę lotnictwa  
(COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

(Zwykła procedura legislacyjna: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając projekt Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2009)0217),
  - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0038/2009),
  - uwzględniając komunikat Komisji skierowany do Parlamentu Europejskiego i Rady pt. „Konsekwencje wejścia w życie traktatu lizbońskiego dla trwających międzyinstytucjonalnych procedur decyzyjnych” (COM(2009)0665),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0000/2009),
1. Przyjmuje stanowisko w pierwszym czytaniu w wersji przedstawionej poniżej;
  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 przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom krajowym państw członkowskich.

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 1 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) Za ochronę lotnictwa w europejskich portach lotniczych zasadniczo odpowiedzialne jest państwo. **Każde państwo członkowskie decyduje**

*Poprawka*

(1) Za ochronę lotnictwa w europejskich portach lotniczych zasadniczo odpowiedzialne jest państwo. Niezbędne jest stworzenie wspólnych ram

*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.

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.

Or. en

### Uzasadnienie

*Istnieje konieczność dostosowania tekstu do art. 6.*

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 3 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

(3) Nieodzwonnie jest, aby użytkownicy portu lotniczego regularnie otrzymywali od **organu ustalającego lub stosującego opłaty** informacje o tym, w jaki sposób i na jakiej podstawie wyliczane są opłaty za ochronę. Informacje te pozwolą **użytkownikom portu lotniczego** poznać koszty związane z zapewnieniem ochrony **takie jak koszty, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 z 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002<sup>1</sup> oraz jego przepisy wykonawcze**, produktywność przeprowadzanych inwestycji, **a także wysokość dotacji i subsydiów przyznanych przez władze na cele związane z ochroną.** Aby umożliwić **właściwemu organowi ustalającemu bądź stosującemu opłaty** właściwą ocenę przyszłych potrzeb inwestycyjnych, należy na użytkowników **portu lotniczego** nałożyć obowiązek

terminowego przekazywania zarządzającym portami lotniczymi wszystkich *ich* prognoz operacyjnych, projektów rozwoju oraz informacji o szczególnych potrzebach i życzeniach.

---

<sup>1</sup>Dz.U. L 97 z 9.4.08, s. 72.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*W dyrektywie nie należy koncentrować się wyłącznie na organach zarządzających portami lotniczymi i w związku z tym bardziej neutralne pojęcie zdefiniowane później w art. 2 lepiej odpowiada różnym sytuacjom mającym miejsce w państwach członkowskich.*

*Termin „przewoźnicy lotniczy” należy zastąpić wyrażeniem „użytkownicy portu lotniczego”, gdyż jest to zgodne z definicją zawartą w art. 2.*

*Ważne jest, aby zwiększyć przejrzystość wszelkich przypadków finansowania przez władze publiczne. Poprawka jest powiązana z poprawką 23.*

### **Poprawka 3**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 5 preambuły**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

##### *Poprawka*

(5) Należy zapewnić przejrzystość co do **wykorzystania** 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.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Poprawka jest powiązana z art. 6.*

## Poprawka 4

### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 6 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(6) W każdym państwie członkowskim, **w którym pobierane są na lotniskach opłaty za ochronę niezależny organ nadzorczy** 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.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Poprawka jest powiązana z poprawką 35 dotyczącą transpozycji.*

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 6 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(6a) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania wspólnego systemu opłat obejmującego sieć portów lotniczych lub inne grupy portów lotniczych, także te, obsługujące to samo miasto lub konurbację.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednolicenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*



## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 6 b preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(6b) W odniesieniu do powiązania kosztów z wysokością opłat za ochronę, jako podstawę wyliczania wysokości tych opłat należy stosować obiektywne kryteria, takie jak kryteria, o których mowa, w dokumentach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, która zaleca stosowanie kryterium dotyczącego liczby pasażerów lub maksymalnej masy startowej lub też połączenie obu tych kryteriów.*

Or. en

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – ustęp 2 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wszystkich portów lotniczych znajdujących się na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu.

2. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wszystkich portów lotniczych znajdujących się na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu *oraz otwartych dla ruchu towarowego.*

Or. en

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – litera b a) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(ba) „właściwy organ” oznacza podmiot zarządzający portem lotniczym lub*

**dowolny inny organ odpowiedzialny za stosowanie lub ustalanie wysokości i struktury opłat za ochronę lotnictwa w portach lotniczych Wspólnoty;**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*W państwach członkowskich istnieją różne systemy środków zapewniających ochronę lotnictwa. W zależności od kraju odpowiedzialność za zapewnienie ochrony lotnictwa mogą ponosić władze publiczne, podmiot zarządzający portem lotniczym, jak również linie lotnicze.*

### **Poprawka 9**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – litera d)**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

##### *Poprawka*

(d) „opłata za ochronę” oznacza opłatę **w różnej postaci pobieraną przez dowolny organ, port lotniczy lub dowolnego użytkownika portu lotniczego** i skonstruowaną specjalnie w celu odzyskania kosztów środków w zakresie ochrony służących zabezpieczeniu lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*W państwach członkowskich istnieją różne systemy środków zapewniających ochronę lotnictwa. W zależności od kraju odpowiedzialność za zapewnienie ochrony lotnictwa mogą ponosić władze publiczne, podmiot zarządzający portem lotniczym, jak również linie lotnicze. W związku z tym środki w zakresie ochrony stosowane w różnych państwach członkowskich są również finansowane przez różne organy. Definicja opłaty za ochronę, zawarta w art. 2, musi zatem uwzględniać różne zakresy odpowiedzialności i różne rodzaje opłat za ochronę nakładane przez porty lotnicze, organy publiczne i linie lotnicze.*

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – litera d a) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(da) „ochrona lotnictwa” oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego;**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Definicję zaczerpnięto z rozporządzenia nr 300/2008. Definicja jest tu niezbędna, tak aby uniknąć skupienia się jedynie na portach lotniczych. Poprawka ta jest powiązana z poprawką 15 i 26.*

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### **Artykuł 3a**

##### **Sieć portów lotniczych**

**Państwa członkowskie mogą zezwolić zarządzającemu siecią portów lotniczych na wprowadzenie wspólnego przejrzystego systemu opłat za ochronę obejmującego daną sieć portów lotniczych.**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Niektóre państwa członkowskie (np. Hiszpania, Portugalia, Grecja, Szwecja, Finlandia i Norwegia) utworzyły sieci portów lotniczych w ramach swojej krajowej polityki transportowej. Sieci portów lotniczych muszą mieć możliwość stosowania wspólnego systemu opłat za ochronę w celu wzmocnienia spójności terytorialnej i zmniejszenia ograniczeń regionów peryferyjnych w zakresie konkurencyjności. Projekt dyrektywy UE w sprawie opłat*

za ochronę należy zatem ujednoczyć z art. 4 dyrektywy UE w sprawie opłat za ochronę, tak aby uwzględnić sieci portów lotniczych.

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### **Article 3b**

#### **Wspólne systemy opłat**

***Po powiadomieniu Komisji oraz zgodnie z prawem wspólnotowym państwa członkowskie mogą zezwolić właściwemu organowi 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.5.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Konieczne jest zagwarantowanie zgodności tekstu z dyrektywą UE w sprawie opłat lotniskowych. Zarządzający portami lotniczymi, które obsługują to samo miasto lub konurbację, często tworzyli wspólny system opłat z uwagi na podział ruchu. Te systemy portów lotniczych powinny mieć możliwość stosowania również wspólnego systemu opłat za ochronę. Projekt dyrektywy UE w sprawie opłat za ochronę należy zatem ujednoczyć z art. 5 dyrektywy UE w sprawie opłat lotniczych, tak aby uwzględnić sieci portów lotniczych obsługujących to samo miasto lub konurbację.*

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – tytuł

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Konsultacje

Konsultacje **i usuwanie nieprawidłowości**

Or. en

## Uzasadnienie

Poprawka ma na celu ujednoczenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.

### Poprawka 14

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie zapewniają dostęp **zarządzającemu portem lotniczym** do wszelkich niezbędnych informacji o kosztach zapewniania ochrony w porcie lotniczym.

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie zapewniają **właściwemu organowi** dostęp do wszelkich niezbędnych informacji o kosztach zapewniania ochrony w porcie lotniczym.

Or. en

### Poprawka 15

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

2. Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie **obowiązkowej** procedury **regularnych** konsultacji pomiędzy **właściwym organem** a użytkownikami portu lotniczego, **czy też między przedstawicielami lub stowarzyszeniami użytkowników portu lotniczego a stowarzyszeniami pasażerów**, dotyczących funkcjonowania systemu opłat za ochronę i ich wysokości. 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 właściwym organem 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.**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Ważne jest, aby do procesu wymiany informacji włączyć organizacje pasażerów, ponieważ ostatecznie to pasażerowie a nie użytkownicy portów lotniczych ponoszą koszty większości środków w zakresie ochrony. W szczególności informacje z pierwszej ręki o kosztach związanych z ochroną, poniesione przez właściwy organ lub przewoźnika lotniczego, pozwoliłyby organizacjom pasażerów na lepsze kontrolowanie ceny końcowej nałożonej na pasażerów. Poprawka ta jest powiązana z poprawką 25.*

*Druga część poprawki służy ujednoczeniu tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

### **Poprawka 16**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

**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.

*Poprawka*

**3. Właściwy organ** przedkłada wszelkie propozycje zmian systemu opłat za ochronę lub ich wysokości użytkownikom portu lotniczego, **przedstawicielom lub stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego** nie później niż na 4 miesiące przed ich wejściem w życie, wraz z uzasadnieniem proponowanych zmian. **Właściwy organ** organizuje konsultacje w sprawie proponowanych zmian z udziałem użytkowników portu lotniczego i uwzględnia ich opinie przed podjęciem decyzji.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednoczenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

4. **Właściwy organ** publikuje swoją decyzję nie później niż na 2 miesiące przed jej wejściem w życie. **Właściwy organ** 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.

Or. en

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a. W przypadku sporu w sprawie decyzji o opłatach lotniskowych podjętej przez właściwy organ państwa członkowskie zapewniają każdej ze stron możliwość ubiegania się o interwencję niezależnego organu nadzorującego, o którym mowa w art.8, który bada zasadność zmian systemu opłat za ochronę lub ich wysokości.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednolicenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 4 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***4b. Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania ust. 4 lit. a) w odniesieniu do zmian wysokości lub struktury opłat za ochronę lotnictwa w tych portach lotniczych, dla których:***

***(a) istnieje obowiązkowa procedura na mocy prawa krajowego, zgodnie z którą opłaty za ochronę lub ich maksymalną 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 ostrzeżenia wydanego na podstawie takiego badania państwa członkowskie postanawiają, że opłaty za ochronę lotnictwa 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 państwa członkowskie powinny być odpowiednie, obiektywne, niedyskryminujące i przejrzyste.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednolicenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*



## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

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:

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie zapewniają – **za każdym razem, kiedy mają się odbyć konsultacje, o których mowa w art.4 ust. 2** – przekazanie przez **właściwy organ** wszystkim użytkownikom portu lotniczego **albo** przedstawicielom lub stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego **informacji** na temat elementów, na podstawie których określa się **strukturę lub** wysokość **wszystkich** opłat za ochronę **nakładanych w ramach kompetencji właściwego organu**. Informacje te powinny obejmować co najmniej:

Or. en

*Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednolicenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1 – litera b a) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(ba) ogólną strukturę kosztów w odniesieniu do urzędzeń i usług, których dotyczą opłaty za ochronę;**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednolicenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1 – litera c)

*Tekst proponowany przez Komisję*

(c) przychód *oraz koszt dla każdej kategorii opłat* za ochronę *pobieranych w porcie lotniczym*;

*Poprawka*

(c) przychód z *opłat* za ochronę *i łączny koszt objętych nimi usług*;

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednoczenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

## Poprawka 23

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1 – litera d a) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*(da) wszelkie finansowanie przez organy publiczne urzędzeń i usług, których dotyczą opłaty za ochronę;*

*Poprawka*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednoczenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

## Poprawka 24

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1 – litera e)

*Tekst proponowany przez Komisję*

(e) prognozy *wysokości* opłat za ochronę;

*Poprawka*

(e) prognozy *sytuacji portu lotniczego w zakresie* opłat za ochronę, *wzrostu ruchu i planowanych inwestycji*;

*Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednolicenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

**Poprawka 25**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 5 – ustęp 2 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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:

*Poprawka*

2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie przez użytkowników portu lotniczego **właściwemu organowi** – przed każdymi konsultacjami, o których mowa w art. 4 – informacji obejmujących w szczególności:

Or. en

**Poprawka 26**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 5 – ustęp 2 – litera d a) (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(da) kwotę opłaty za ochronę nałożonej przez użytkowników portu lotniczego na pasażerów odlatujących z lotniska oraz informacje na temat jej składników, na podstawie których określa się te opłaty zgodnie z ust. 1 lit. od a) do f).***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Niektóre środki ochrony zdefiniowane w rozporządzeniu nr 2008/300 podejmowane są przez przewoźników lotniczych. W celu zwiększenia przejrzystości kosztów tych środków w interesie odbiorców końcowych, np. pasażerów, leży zagwarantowanie powiązania kosztów związanych z tymi opłatami.*

## **Poprawka 27**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(2a) Z zastrzeżeniem przepisów krajowych, informacje przekazywane na podstawie niniejszego artykułu uważa się za poufne lub mające szczególne znaczenie ekonomiczne i w związku z tym traktuje się je w odpowiedni sposób. W przypadku zarządzających portami lotniczymi, którzy są notowani na giełdzie, w szczególności przestrzegane są przepisy dotyczące obrotu giełdowego.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu ujednoczenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

## **Poprawka 28**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – tytuł**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Oceny skutków***

***Bardziej rygorystyczne środki***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ta powiązana jest z następną poprawką. Ocena wpływu nie jest konieczna, jeżeli państwa członkowskie ponoszą koszty bardziej rygorystycznych i droższych środków.*

## Poprawka 29

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.*

*Poprawka*

1. **Dodatkowe koszty wprowadzenia** bardziej rygorystycznych środków zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 **ponoszą** państwa członkowskie.

Or. en

## Poprawka 30

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.**

*Poprawka*

**skreślony**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Poprawka jest powiązana z poprawką 29.*

## Poprawka 31

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) Zgodnie z prawem krajowym niniejsza dyrektywa nie uniemożliwia niezależnemu organowi nadzorującemu przekazywania – pod jego nadzorem i przy jego pełnej odpowiedzialności – zadania wdrożenia niniejszej dyrektywy innym niezależnym organom nadzorującym, pod warunkiem że wdrożenie odbywa się zgodnie z takimi samymi normami.***

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Zgodnie z zasadą pomocniczości zasadnicze znaczenie ma umożliwienie przekazywania uprawnień krajowego organu nadzorującego regionalnym organom odpowiedzialnym za regulowanie gospodarczej działalności portów lotniczych w systemach federalnych. Poprawka ma na celu ujednolicenie tekstu z dyrektywą UE nr 2009/12 w sprawie opłat lotniskowych.*

## Poprawka 32

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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.

2. Państwa członkowskie gwarantują niezależność organu nadzorczego, zapewniając jego odrębność prawną i niezależność funkcyjną od **właściwych organów** 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

Państwa członkowskie zapewniają bezstronne i przejrzyste wykonywanie uprawnień przez niezależny organ nadzorczy.

zapewniają bezstronne i przejrzyste wykonywanie uprawnień przez niezależny organ nadzorczy.

Or. en

### Poprawka 33

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 4 – litera a)

*Tekst proponowany przez Komisję*

(a) ustanowienie procedury rozstrzygania sporów między **zarządzającym portem lotniczym** a użytkownikami portu lotniczego;

*Poprawka*

(a) ustanowienie procedury rozstrzygania sporów między **właściwym organem** a użytkownikami portu lotniczego;

Or. en

### Poprawka 34

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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

---

*Dz.U.: proszę wstawić datę: 2 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.*

Or. en

## Poprawka 35

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(2a) Jeżeli w żadnym porcie lotniczym danego państwa członkowskiego nie pobiera się opłat za ochronę oraz bez uszczerbku dla art. 9 ust. 2 nie wymaga się od tego państwa członkowskiego przestrzegania ust. 1 i 2.***

Or. en



## UZASADNIENIE

Sprawozdawca popiera w dużej mierze wnioski Komisji mający na celu ustanowienie szeregu zasad, których należy przestrzegać przy ustalaniu opłat za ochronę. Zasady te dotyczą: niedyskryminacji, konsultacji i usuwania nieprawidłowości, przejrzystości i powiązania kosztów związanych z opłatami za ochronę oraz utworzenia organu nadzoru.

Zaproponowane poprawki można podsumować w następujący sposób:

### **1) Finansowanie (poprawki 1, 3, 28, 29, 30)**

Parlament Europejski wielokrotnie bezskutecznie wzywał do uregulowania kwestii finansowania opłat za ochronę, zwłaszcza podczas negocjacji w sprawie rozporządzenia (WE) nr 300/2008 dotyczącego wspólnych przepisów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (sprawozdanie Costy), a także w sprawie dyrektywy 2009/12 dotyczącej opłat lotniskowych (sprawozdanie Stockmanna).

Parlament Europejski domagał się przejrzystości i obowiązku przeznaczania dochodów z podatków i opłat pobieranych z tytułu bezpieczeństwa na ściśle określony cel oraz uznał, że państwa członkowskie powinny ponosić koszty wynikające z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Jak już wyjaśniono w dokumencie roboczym, Komisja Europejska nie chciała lub nie mogła zająć się tym zagadnieniem. Próbuje ona jedynie ograniczyć koszty lub co najwyżej określić je w zrozumiały sposób poprzez przeprowadzenie nowej obowiązkowej oceny ekonomicznych skutków wprowadzenia bardziej rygorystycznych środków przez poszczególne państwa członkowskie (zob. art. 6 wniosku). Sprawozdawca proponuje jednak, aby te bardziej rygorystyczne środki, o ile powodują one dodatkowe koszty, finansowane były przez państwa członkowskie. W tym przypadku nie jest potrzebne przeprowadzenie obowiązkowej oceny skutków, ponieważ państwo członkowskie samo rozważy dokładnie, czy sensowne jest wprowadzenie tych środków, w sytuacji gdy kosztami nie można obciążyć pasażerów.

Niestety atak terrorystyczny sprzed kilku tygodni pokazał znów wyraźnie, że zapewnienie bezpieczeństwa na lotniskach należy do zadań organów krajowych oraz że celem istniejących już, jak również nowo opracowywanych środków bezpieczeństwa jest obrona przed atakami terrorystycznymi. W dotychczasowej debacie umyka jednak uwadze fakt, że ostatecznie to pasażerowie pokryją koszty tych środków.

### **2) Ochrona konsumenta i prawa pasażera (poprawki 9, 10, 15, 26)**

Wniosek Komisji reguluje podstawowe zasady i procedury dotyczące relacji między organem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo a liniami lotniczymi. Stosunki między liniami lotniczymi i pasażerami reguluje natomiast rozporządzenie (WE) nr 1008/2008. Art. 23 dotyczący prawa pasażerów do informacji i niedyskryminacji zawiera przepisy, zgodnie z którymi pasażerom przysługuje prawo do uzyskania w cenie końcowej oddzielnej informacji o wysokości opłat związanych z ochroną. Skąd jednak pasażerowie mogą mieć

pewność, że płacą faktyczną cenę, którą właściwy organ uzgodnił z liniami lotniczymi w oparciu o art. 4 niniejszego wniosku w sprawie dyrektywy? Poza tym jak można zagwarantować przejrzystość dodatkowych opłat za ochronę dodanych przez linie lotnicze?

Sprawozdawca jest zdania, że art. 23 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 będzie można lepiej wdrożyć wraz z zaproponowanymi poprawkami. Z jednej strony organizacje pasażerów i organizacje ochrony konsumentów powinny uczestniczyć w konsultacjach i uzyskać dzięki temu wgląd w proces ustalania kosztów środków na rzecz ochrony, które mogą sprawdzić, porównując je z ceną biletu. Z drugiej strony za pomocą zmienionych lub nowych definicji opłat za ochronę oraz ochrony lotnictwa należy wyjaśnić, że linie lotnicze również podejmują środki na rzecz ochrony. Jeżeli linie lotnicze dodają do rachunku pasażerów koszty tych dodatkowych środków związanych z ochroną, należy zamieścić tę informację zgodnie z art. 5 wniosku w sprawie dyrektywy.

### **3) Zakres stosowania dyrektywy (poprawki 4, 7, 35)**

Komisja proponuje, aby dyrektywa miała zastosowanie do praktycznie wszystkich portów lotniczych w UE zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008. Negocjacje w ramach grupy roboczej Rady pokazują jednak, że dyskusjom na ten temat towarzyszą duże kontrowersje. Niektóre państwa członkowskie wolałyby, aby dyrektywa miała zastosowanie jedynie do portów lotniczych obsługujących ponad 2 miliony lub 5 milionów pasażerów (zgodnie z dyrektywą w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych oraz opłat lotniskowych). Sprawozdawca pragnie wyjaśnić, że dyrektywę muszą wdrożyć jedynie te państwa członkowskie, w których pobierane są opłaty za ochronę. Poza tym dyrektywa powinna mieć zastosowanie wyłącznie do portów lotniczych dopuszczonych do obsługi ruchu towarowego (nie dotyczy to zatem lotnisk klubów sportowych).

### **4) Harmonizacja wniosku Komisji z dyrektywą 2009/12/WE w sprawie opłat lotniskowych (poprawki 2, 5, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 27, 31)**

Wniosek Komisji w dużej mierze opiera się na dyrektywie w sprawie opłat lotniskowych. Poprawki mają na celu zharmonizowanie w miarę możliwości i rozsądku obu tekstów prawnych. Sprawozdawca wychodzi z założenia, że dzięki temu łatwiejsza będzie transpozycja do prawodawstwa krajowego i będzie można uniknąć zbędnego dublowania procedur i zbędnych kosztów administracyjnych na etapie wdrażania.