

Р6_ТА(2008)0004

Летищни такси *I**

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 15 януари 2008 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно летищните такси (СОМ(2006)0820 – С6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

(Процедура на съвместно вземане на решение: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (СОМ(2006)0820),
 - като взе предвид член 251, параграф 2, и член 80, параграф 2 от Договора за ЕО, съгласно които Комисията внесе предложението в Парламента (С6-0056/2007),
 - като взе предвид член 51 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на Комисията по транспорт и туризъм и становищата на Комисията по икономически и парични въпроси и на Комисията по регионално развитие (А6-0497/2007),
1. Одобрява предложението на Комисията във вида, в който е изменено;
 2. Призовава Комисията отново да се допита до Парламента, в случай че възнамерява съществено да промени своето предложение или да го замени с друг текст;
 3. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията.

Позиция на Европейския парламент приета на първо четене на 15 януари 2008 г. с оглед приемането на Директива 2008/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно летищните такси

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ||,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора³,

като имат предвид, че:

- (1) Главната задача и търговска дейност на летищата е да осигуряват обслужването на *въздухоплавателните средства* от кацане до излитане, както и на пътниците и товарите, така че въздушните превозвачи да могат да предоставят услуги *по въздушен превоз*. За тази цел летищата предоставят редица съоръжения и услуги, свързани с работата на *въздухоплавателните средства* и обслужването на пътниците и товарите, разходите за които обикновено се възстановяват чрез летищните такси. ***Съоръженията и услугите, за които се събират такси, следва да се предоставят на базата на ефикасност на разходите.***

¹ ОВ С 10, 15.1.2008 г., стр. 35.

² ОВ С 305, 15.12.2007 г., стр. 11.

³ Позиция на Европейския парламент от 15 януари 2008 г.

- (2) Необходимо е да се установи обща рамка за регулиране на основните характеристики на летищните такси и начина на тяхното определяне, тъй като при липса на такава рамка е възможно да не бъдат спазвани основните изисквания в отношенията между *органите за управление* на летищата и летищните *ползватели*.
- (3) *Настоящата* директива следва да се прилага за летищата, разположени || в Общността, които са с размер над минималния, тъй като управлението и финансирането на малки летища не налагат прилагането на общностна рамка.
- (4) Събирането на такси за осигуряване на авионавигационни и наземни услуги вече е уредено съответно с Регламент (ЕО) 1794/2006 на Комисията¹ || и Директива 96/67/ЕО на Съвета² ||.
- (5) Летищните такси *следва* да бъдат недискриминационни. *Следва* да се въведе задължителна процедура за редовни консултации между *органите за управление* на летищата и *летищните ползватели* с възможност за двете страни да прибегват до независим регулаторен орган, в случай че летищните *ползватели* оспорят някое решение за летищните такси или за промяна на системата за таксуване.
- (6) Във всяка държава-членка *следва* да се **определи или** създаде **един** независим регулаторен орган, който да гарантира безпристрастност на решенията и подходящо и ефективно прилагане на директивата. Органът следва да притежава всички необходими ресурси, като персонал, *експертни* познания и *финансовите* средства, за изпълнение на своите задачи, **така че да се гарантира, че летищата предоставят своите услуги и съоръжения на базата на ефикасност на разходите.**

¹ Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. за установяване на обща схема за таксуване на авионавигационното обслужване (ОВ L 341, 7.12.2006 г., стр. 3).

² Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36). Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).

- (7) Изключително важно е летищните *ползватели* редовно да получават информация от *органът за управление на летището* относно начина и базата, на която се изчисляват *основните летищни такси*. Подобна прозрачност ще даде яснота на въздушните превозвачи по отношение на разходите на летището и възвръщаемостта на инвестициите в летища. За да позволят на *органа за управление на летището* правилно да оцени изискванията по отношение на своите бъдещи инвестиции, летищните *ползватели* ще трябва редовно да съобщават своите работни предвиждания, планове за развитие и конкретните изисквания и желания към *органа за управление*.
- (8) Летищата ще трябва да уведомяват *ползвателите* за важни инфраструктурни проекти, тъй като те имат значително влияние върху нивото на летищните такси. Предоставянето на тази информация ще е необходимо за осъществяване на надзор над разходите за инфраструктура и с оглед предоставянето на подходящи и рентабилни съоръжения на съответното летище.
- (9) ***С оглед на*** появата на въздушни превозвачи, предоставящи въздушни услуги на ниски цени, обслужваните от тези превозвачи летища *следва* да са в състояние да прилагат такси, отговарящи на инфраструктурата и/или нивото на обслужване, тъй като превозвачите имат основание да изискват от летището обслужване, което да съответства на съотношението между цената и качеството. Достъпът до такова ***различно*** ниво на инфраструктура *или* обслужване *следва* да бъде открит за всички превозвачи, които желаят да се възползват, на недискриминационна основа. В случай че търсенето превиши предлагането, достъпът трябва да се предоставя по обективни и недискриминационни критерии, които *органите за управление* на летището следва да разработят. ***Всяко диференциране и/или увеличение на таксите следва да бъде прозрачно, обективно и да се основава на ясни критерии. Диференцирането може да се разглежда като стимул за разкриването на нови линии и с това да подпомогне развитието в региони, които са географски и природно в неблагоприятно положение, включително най-отдалечените региони.***

- (10) Тъй като методите за определяне и събиране на дължимите суми за покриване на разходите по сигурността се различават в отделните страни от Общността, е необходимо да се хармонизира основата на таксите за сигурност в летищата на Общността, където разходите за сигурност се прибавят към летищните такси. В тези летища таксата *следва* да се свързва с **действителните разходи** за осигуряване на сигурност, **при прецизно управление на** всяко публично финансиране **и държавна помощ, предоставени с цел покриване на** разходи за сигурност, **и обслужването следва да се извършва по себестойност, в резултат на което не се формира печалба. Приходите, получени от летищни такси, въведени за покриване на разходи по сигурността, следва да се използват изключително за прилагането на мерки за сигурност.**
- (11) Летищните *ползватели*, в замяна на таксите, които плащат, *следва да* имат право на **фиксирано** ниво на обслужване. За да се гарантира това, нивото на обслужване *следва* да бъде предмет на споразумение между *органа за управление* на летището и асоциацията *или асоциациите, представляващи* летищните *ползватели*, което да се сключва на редовни интервали от време.
- (12) *Настоящата директива* не засяга прилагането на разпоредбите на Договора, и по-специално членове 81 до 89 от него.
- (13) Тъй като целите на *настоящата директива* не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поради това, че системите за летищните такси не могат да бъдат установени по еднакъв начин на национално ниво в цялата Общност, и *следователно* поради *нейния обхват и ефекти, целите биха били постигнати* по-добре || на *равнище* на Общността, *Общността* може да *приеме* мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, *установен* в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, *установен* в *посочения* член, *настоящата директива* не *надхвърля* необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1
Предмет

1. Настоящата директива определя общи принципи за налагане на летищни такси на летищата в Общността. **Това не накърнява свободата на органите за управление на летищата да изберат системата „single till“ (съвкупно отчитане на приходите) или „dual till“ (разделно отчитане на приходите), или смесена система.**
2. **Настоящата директива се прилага за всички летища, разположени на територията, която е обект на разпоредбите на Договора, и открити за търговски трафик, с годишен трафик над 5 милиона пътници, или трафик, който годишно съответства на повече от 15 % от пътниците в държавата-членка, в която се намира летището.**

Държавите-членки могат, след извършване на пълна проверка от националния орган за защита на конкуренцията, да прилагат настоящата директива също и за други летища, ако това се окаже необходимо.

Настоящата директива се прилага и за мрежи от летища и за всички летища, организирани в мрежи, на цялата територия, на която се прилагат разпоредбите на Договора.

Държавите-членки публикуват списък на летищата на тяхната територия, за които се прилага настоящата директива. Този списък се базира на данни от ЕВРОСТАТ и се актуализира всяка година.

Настоящата директива не се прилага за таксите, събирани за заплащане на авионавигационното обслужване на въздушните трасета и терминалите, в съответствие с Регламент (ЕО) № 1794/2006 ||, нито за таксите, събирани като възнаграждение за наземни услуги, посочени в приложението към Директива 96/67/ЕО ||, нито за таксите, събирани за финансиране на помощта, оказвана на хора с увреждания и на хора с ограничена подвижност, посочени в Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт¹.

Настоящата директива не засяга правото на всяка държава-членка да прилага допълнителни регулаторни мерки, които не са несъвместими с тази директива, или други подходящи разпоредби на правото на Общността, във връзка с органите за управление на летищата на нейната територия. Това може да включва по-точно одобрения на системи за таксуване и/или на равнището на такси на базата на конкурентното право.

¹ **ОВ L 204, 26.7.2006 г., стр. 1.**

Член 2 Дефиниции

По смисъла на настоящата директива:

- а) „летище“ означава всяко земно пространство, специално пригодно за приземяване, излитане и маневриране на летателни апарати, в това число помощните инсталации, които може да се включват в тези операции за нуждите на въздушния трафик и обслужване, включително инсталациите, необходими за подпомагане на търговското въздушно обслужване;
- б) „*орган за управление на летище*“ означава орган, който в съчетание, или не, с други дейности, в зависимост от случая, има за своя цел, по силата на *националните закони или подзаконови актове*, администрацията и управлението на инфраструктурите на *летищата или на мрежата от летища*, както и съгласуването и контрола на дейностите на различните оператори, представени *във въпросните летища или мрежа от летища*;
- в) „*летищен ползвател*“ означава всяко физическо или юридическо лице, отговарящо за превоза на пътници, поща и/или товари по въздух *до* или *от* въпросното летище;
- г) „летищна такса“ означава *такса, която се събира в полза на органа за управление на летището и се заплаща от летищните ползватели и/или от пътниците за използването на* съоръженията и услугите, предоставяни единствено от *органа за управление на летището*, които са свързани с кацането, излитането, осветлението и паркирането на самолетите, както и обслужване на пътници и товари;
- д) „такса за сигурността“ означава *такса, която е конкретно предназначена за покриване на всички или част от разходите за минималните мерки за сигурност, имащи за цел да защитават гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство, предвидени в Регламент (ЕО) № 2320/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно създаване на общи правила за сигурността на гражданското въздухоплаване*¹;
- е) „*мрежа от летища*“ означава *няколко летища в дадена държава-членка, които се ръководят от орган за управление на летища, определен от компетентния национален орган.*

¹ *ОВ L 355, 30.12.2002 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 849/2004 (ОВ L 158, 30.4.2004 г., стр. 1. Поправена версия в ОВ L 229, 29.6.2004 г., стр. 3). ||*

Член 3
Недискриминация

Държавите-членки гарантират, че летищните такси не правят дискриминация между летищните ползватели или пътниците.

Настоящата разпоредба не е пречка за въвеждането на корекции на таксите поради обективни, прозрачни причини от общ интерес.

Член 4
Мрежа от летища

За да се гарантира предоставянето на достъп до летищата, намиращи се в мрежа от летища, на цена, която е пропорционална на броя на пътниците, държавите-членки могат да разрешат на операторите на мрежи от летища да въведат еднообразна и прозрачна система на летищни такси за всички летища, принадлежащи на мрежата. Разрешението може да се издаде само при условие че не се нарушава конкуренцията между летищата в различни държави-членки, например по отношение на туризма. В случай на възникване на спор, жалбоподателят може да подаде жалба до Комисията въз основа на съответните правила на ЕО относно конкуренцията.

Член 5

Консултации и разрешаване на спорове

1. Държавите-членки гарантират, че на всяко летище, **за което се прилага настоящата директива**, е създадена задължителна процедура за консултации между органа за управление на летището и летищните ползватели, или техни представители, във връзка с функционирането на системата на летищните такси и равнището на тези такси, **включително нивото на качеството на обслужването, което се предоставя от орган за управление на летището срещу летищната такса. Държавите-членки гарантират, че тези консултации се провеждат преди органите за управление на летищата или летищните ползватели да пожелаят да въведат или извършат значителни изменения в структурата или равнището на летищните такси. Когато съществува многогодишно споразумение между органа за управление на летището и летищните ползватели или представители на летищните ползватели, консултациите се провеждат в съответствие с клаузите на същото споразумение.**
2. Държавите-членки гарантират, по възможност, че **измененията** в системата на летищните такси или в равнището на таксите се извършват при съгласие между органа за управление на летището и летищните ползватели. За тази цел органът за управление на летището представя предложение за изменение на системата на летищните такси или на равнището на таксите пред летищните ползватели не по-късно от **шест** месеца преди измененията да влязат в сила, заедно с обосновка на предложените изменения. По искане на всеки летищен ползвател органът за управление на летището провежда консултации с летищните ползватели по предложените изменения и взема предвид техните виждания преди окончателното решение. Органът за управление на летището публикува окончателното си решение **в разумен срок преди влизането му** в сила. Органът за управление на летището мотивира своето решение, по отношение на вижданията на летищните ползватели, в случай че не е било постигнато съгласие по предложените изменения между органа за управление на летището и летищните ползватели.
3. Държавите-членки гарантират, че в случай на **окончателно** несъгласие по дадено решение за летищните такси **органът за управление на летището или летищните ползватели, доколкото представляват най-малко две несвързани една с друга авиокомпании, или най-малко 10 % от годишния брой полети или пътници на съответното летище, могат да поискат** намесата на независимия регулаторен орган, който **разглежда** основанията за изменението на системата на летищните такси или на равнището на таксите.

Независимият регулаторен орган, определен или създаден в съответствие с член 12,:

- а) установява процедура за разрешаване на споровете между органа за управление на летището и летищните ползватели или техни представители относно изменения на равнището или структурата на летищните такси, включително изменения, свързани с качеството на обслужването;*
- б) определя условията, при които даден спор може да бъде отнесен до него за решение;*
- в) определя критериите, по които се оценяват споровете;*

Тези условия и критерии са недискриминационни, прозрачни и съобразени с принципите на правото на ЕО в областта на конкуренцията и настоящата директива.

Проверката на изменение на системата на летищните такси или на равнището на летищните такси няма отлагателно действие.

- 4. Летищният ползвател предоставя убедително на пръв поглед доказателство за това, че въпросното летище е предприело мерки, които нарушават законодателството на ЕО в областта на конкуренцията.*
- 5. Това не засяга действащо решение за разрешаване на спор или законово установените производства за обжалване.*

Член 6 *Прозрачност*

- 1. Държавите-членки гарантират, че веднъж годишно органът за управление на летището предоставя на всеки летищен ползвател или на представители или асоциации на летищни потребители информация за компонентите, които служат за база при определяне на равнището на всички такси, събирани от летището. Тази информация следва да включва най-малко:*

- а) списък на различните услуги и инфраструктура, предоставяни в замяна на събираните такси;
- б) *методологията, използвана за определяне на таксите, която посочва дали е била използвана система „single till“ (съвкупно отчитане на приходите), или система „dual till“ (разделно отчитане на приходите), или смесена система;*
- в) *цялостната структура на разходите на летището, свързани със съоръженията и обслужването, които летищните такси са предназначени да покриват, доколкото тя е от значение за изчисляването на летищните такси и трябва да се включи в годишните отчети за стопанската дейност;*
- г) приходите и разходите за всяка категория такси, събирани на летището;
- д) *приходите на летището от държавна помощ, субсидии и друго финансово подпомагане свързани с приходите от такси;*
- е) *държавната и регионална помощ, предоставена на летището, както и размера на ресурсите, получени от публично финансиране във връзка със задължения за обществени услуги;*
- ж) общият брой на персонала, зает в обслужването, за което се събират такси;
- з) прогнози за състоянието на летището по отношение на **█** увеличаването на трафика и *планирани големи* инвестиции;
- и) реалното използване на инфраструктурата и оборудването на летището за определен период от време;
- й) *прогнозен резултат от планирани големи инвестиции* във връзка с тяхното въздействие върху капацитета на летището и качеството на *обслужването*.

2. Държавите-членки гарантират, че *летищните ползватели* предоставят информация на *органа за управление* **преди очаквани изменения в равнището на летищните такси или системата на летищните такси, или преди въвеждането на нови такси, по-специално** относно:
 - а) *прогнози* за трафика;
 - б) *прогнози* за състава и планираното използване на техния въздушен парк;
 - в) *техните планове* за развитие на въпросното летище;
 - г) *техните изисквания* към въпросното летище.
3. Информацията, предоставена *съобразно параграфи 1 и 2*, се счита за поверителна и се третира по съответен начин. **За нея се прилага националното законодателство относно поверителността на данните. В случай на летища, чиито акции са листвани публично, трябва да се спазват по-специално правилата за търговия на фондовата борса.**
4. **При условията на подходящи правила за поверителност, независимият регулаторен орган има достъп до цялата информация, от която се нуждае във връзка със своята дейност.**

Член 7
Нова инфраструктура

Държавите-членки гарантират, че *органът за управление* на летището се консултира с *летищните ползватели* преди да финализира планове за нови инфраструктурни проекти. **В максимален срок от пет години преди започване осъществяването на инвестицията, органът за управление на летището може да защити своите интереси чрез предварително финансиране по време на определянето на летищните такси.**

Органът за управление на летището може да финансира предварително нови инфраструктурни проекти чрез съответно увеличение на летищните такси при условие че:

- а) на летищните ползватели е предоставена прозрачна информация относно размера и продължителността на увеличението на летищните такси;**
- б) всички допълнителни приходи се използват единствено за изграждането на планираната инфраструктура;**
- в) са били получени всички официални разрешения.**

Член 8

Стандарти за качество

1. За да осигурят нормалното и ефикасно функциониране на дадено летище, държавите-членки гарантират, че *органът за управление* на летището и асоциацията/ите, представляваща/и *летищните ползватели* пред летището, започват преговори с цел сключване на **споразумения за всяко ниво на обслужване, в съответствие с разпоредбите относно диференциране на таксите, предвидено в член 9**, с оглед на качеството на услугите, които се предоставят на летищния/те терминал/и, както и прецизността и точността на предоставената от *летищните ползватели* информация по отношение на техните планирани операции, посочени в член 6, параграф 2, за да може *органът за управление* на летището да изпълнява задълженията си. Такова споразумение се сключва поне веднъж на всеки две години и || се съобщава на независимия регулаторен орган във всяка държава-членка.
2. Държавите-членки гарантират, че в случай на несъгласие относно нивото на обслужване, всяка от страните може да потърси намесата на независимия регулаторен орган.

Член 9
Разлики в таксите

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да дадат възможност на *органа за управление* на летището да предлага различно качество и набор от летищни услуги, терминали или части от терминали, с оглед предоставянето на персонализирани услуги или специализирани терминали или части от терминали. Равнището на летищните такси може да се диференцира в зависимост от качеството и обхвата на тези услуги, **но също така може да се диференцира според екологичните показатели, шумовото замърсяване или други обществени интереси, при условие че се определя въз основа на уместни, обективни и прозрачни критерии.**

Държавите-членки също гарантират, че летищата налагат еднаква такса за една и съща услуга. Органът за управление на летището може да предоставя на летищен ползвател отстъпки от таксите, основаващи се на качеството на ползваната услуга, при условие че въпросната отстъпка се предоставя на всички ползватели на летището при обявени, прозрачни и обективни условия. Той може да предоставя отстъпка на ползватели, които откриват нови линии, при условие че отстъпката се предоставя по подобен начин, публично и без дискриминация, и се предлага на всички летищни ползватели, по същия начин, в съответствие с правото на ЕО в областта на конкуренцията.

2. Държавите-членки гарантират, че всеки *летищен ползвател*, който желае да използва персонализирани услуги или специализирани терминали или части от терминали, ще има достъп до *тези услуги, терминали или части от тях*.

В случай че повече *ползватели* желаят да имат достъп до персонализирани услуги и/или специализирани терминали или части от терминали, отколкото позволява капацитетът на летището, **||** достъпът *се предоставя* на базата на *относими, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии*.

Член 10 Такси за сигурност

Таксите за сигурност се използват изключително за покриване на разходите за сигурността **и не надвишават тези разходи. Таксите за сигурност не могат се използват с цел получаване на печалба.** Тези разходи се определят с помощта на принципите на **икономическата и оперативна ефикасност, както и на общоприетите принципи** на счетоводството и оценката във всяка държава-членка. **Държавите-членки гарантират, че разходите се разпределят справедливо между различните групи ползватели на всяко летище. Въпреки това държавите-членки гарантират, че се обръща особено внимание на:**

- разходите за финансиране на съоръжения и инсталации за операции по сигурността, включително амортизациите тези съоръжения и инсталации;
- разходите за персонала и дейностите по сигурността, **с изключение на разходите по засилени краткосрочни мерки за сигурност; такива мерки, които са наложени по националното законодателство, отнасят се до оценки на особени рискове и водят до допълнителни разходи, не са предмет на разпоредбите на настоящата директива;**
- **дотации и субсидии, отпуснати от властите за целите на сигурността.**

Постъпленията от такси за сигурност, събирани на конкретно летище, могат да се използват само за покриване на разходите за сигурността на летището, и които са направени на мястото, на което тези такси се събират. В случай на мрежи от летища, постъпленията от такси за сигурност могат да се използват само за покриване на разходи за сигурност, които възникват на летища, принадлежащи към мрежата.

Член 11 Разходи за по-строги мерки за сигурност

Разходите по изпълнението на мерки за сигурност, които мерки са по-строги, отколкото минималните мерки за сигурност, установени в Регламент (ЕО) № 2320/2002, се поемат от държавите-членки.

Член 12

Независим регулаторен орган

1. Държавите-членки определят или създават независим орган с функциите на национален независим регулаторен орган с цел да се гарантира точното прилагане на мерките, предприети за спазване на настоящата директива, **и осигуряват изпълнението на** задачите, възложени *в съответствие с членове 5 и 8*. Този орган може да бъде същият като институцията, натоварена от дадена държава-членка с *изпълнението* на допълнителните регулаторни мерки, посочени в член 1, параграф 2, *включително с одобряването* на системата за таксуване и/или *на равнището* на таксите, при условие че *отговаря на изискванията на параграф 3 от настоящия член*.
2. **Националният независим регулаторен орган може да делегира, под негов надзор, прилагането на разпоредбите или на част от разпоредбите на настоящата директива, на регионални независими регулаторни органи, при условие че изпълнението се извършва по същите стандарти. Националният независим регулаторен орган продължава да носи отговорност за гарантирането на правилното прилагане на разпоредбите на настоящата директива. Разпоредбите на параграф 3 се прилагат и за регионални независими регулаторни органи.**
3. Държавите-членки гарантират независимостта на независимия регулаторен орган като осигуряват неговата правна обособеност и функционална независимост от всеки управляващ орган на летище и въздушен превозвач. Държавите-членки, които запазват собствеността или контрола над летищата, *органите за управление на летищата* или въздушните превозвачи осигуряват ефективно структурно отделяне на регулаторната функция от дейностите, свързани със собствеността или контрола. Държавите-членки гарантират, че националният регулаторен орган упражнява правомощията си безпристрастно и при пълна прозрачност.
4. Държавите-членки уведомяват Комисията за наименованието и адреса на независимия регулаторен орган, възложените му задачи и отговорности и за мерките, предприети за осигуряване на съответствие с *параграф 3*.

5. *При извършване на проверка на основанията за изменение на равнището или структурата на летищните такси, съгласно предвиденото в член 5, независимият регулаторен орган има възможност да изиска необходимата му информация от заинтересованите страни и е длъжен да проведе консултации с тези страни и с всяка друга засегната страна, за да вземе своето решение. Той взема решение колкото е практически възможно по-скоро, в срок до три месеца от получаването на жалба и е длъжен да публикува решението заедно с неговите мотиви. Решението има задължително действие.*
6. Независимият регулаторен орган публикува годишен доклад за своята дейност.

Член 13 Отчет и ревизия

1. Комисията представя отчет пред Европейския парламент и Съвета относно действието на настоящата директива, *като оценява постигнатия напредък по осъществяването на целите на настоящата директива*, най-късно до ...*, както и подходящи предложения, когато е уместно.
2. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат в прилагането на настоящата директива, особено по отношение на събирането на информация за *целите на* отчета, посочен в параграф 1.

Член 14 Прилагане

1. Държавите-членки въвеждат в сила закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива в срок ...**. Те незабавно информират Комисията за това.

* 4 години от датата на влизане в сила на настоящата директива.

** 18 месеца от датата на публикуване на настоящата директива.

Когато държавите-членки приемат тези *мерки*, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 15

Влизане в сила и адресати

Настоящата директива влиза в сила в деня след нейното публикуване в Официален вестник на Европейските общности.

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел

За Европейския парламент:

За Съвета:

Председател

Председател