

Środa, 5 maja 2010 r.

## **Opłaty za ochronę lotnictwa \*\*\*I**

P7\_TA(2010)0123

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2010 r. na temat wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat za ochronę lotnictwa (COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))**

(2011/C 81 E/29)

(Zwykła procedura legislacyjna: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek 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 z dnia 5 listopada 2009 r.,
  - po konsultacji z Komitetem Regionów,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0035/2010),
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 swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji i parlamentom krajowym.

Środa, 5 maja 2010 r.

**P7\_TC1-COD(2009)0063**

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 5 maja 2010 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/.../UE w sprawie opłat za ochronę lotnictwa**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Za ochronę lotnictwa w europejskich portach lotniczych zasadniczo odpowiedzialne jest państwo. Niezbędne jest 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 **organami ustalającymi takie opłaty** a użytkownikami tych portów.
- (2) Pobieranie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej i usług obsługi naziemnej jest już przedmiotem odpowiednio rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej <sup>(3)</sup> oraz dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty <sup>(4)</sup>.
- (3) Nieodzowne 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego** <sup>(5)</sup> oraz jego przepisach wykonawczych, 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. C 128 z 18.5.2010, s. 142.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2010 r.

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

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

Środa, 5 maja 2010 r.

- (4) Ponieważ w Unii stosuje się różne sposoby **finansowania lub** ustalania i pobierania opłat na pokrycie kosztów ochrony, konieczne jest ujednoczenie podstawy pobierania tych opłat w tych portach lotniczych w Unii, w których uwzględnia się koszty ochrony w pobieranych przez nie opłatach za ochronę. W tych portach lotniczych opłata powinna być powiązana z kosztem zapewnienia ochrony, przy czym należy uwzględnić wszelkie środki publiczne na finansowanie kosztów ochrony **w celu uniknięcia jakichkolwiek zysków oraz zapewnienia odpowiednich i cenowo opłacalnych usług i udogodnień związanych z ochroną w tych portach lotniczych.**
- (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.
- (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.
- (7) **Państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania wspólnego systemu opłat obejmującego sieć portów lotniczych lub inne grupy portów lotniczych, w tym te, które obsługują to samo miasto lub konurbację.**
- (8) **W odniesieniu do powiązania kosztów ochrony z wysokością opłat za ochronę jako podstawę wyliczania wysokości tych opłat należy stosować obiektywne kryteria, takie jak te, o których mowa, w odnośnych dokumentach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, która zaleca stosowanie kryterium dotyczącego liczby pasażerów lub maksymalnej masy startowej lub też połączenie obu tych kryteriów.**
- (9) Ponieważ cel zaproponowanego działania nie może zostać w wystarczający sposób osiągnięty przez państwa członkowskie, jako że nie jest możliwe wprowadzenie w całej Unii jednolitych systemów opłat za ochronę poprzez działania na szczeblu krajowym, natomiast ze względu na skalę i skutek działania cel ten może zostać lepiej osiągnięty na poziomie unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w wymienionym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsza dyrektywa ustala wspólne zasady nakładania opłat za ochronę w portach lotniczych Unii.
2. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wszystkich portów lotniczych znajdujących się na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu **oraz otwartych dla ruchu towarowego.**

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

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „port lotniczy” oznacza dowolny obszar lądowy specjalnie dostosowany do lądowania, startu i poruszania się statków powietrznych, wraz z urządzeniami pomocniczymi potrzebnymi do tych czynności w związku z wymogami dotyczącymi ruchu statków powietrznych i ich obsługi, w tym urządzeniami wspomagającymi dla komercyjnych przewozów lotniczych;

Środa, 5 maja 2010 r.

- b) „zarządzający portem lotniczym” oznacza podmiot, który w powiązaniu z inną działalnością lub oddzielnie, ma zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi za zadanie administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego oraz koordynację i kontrolę działalności różnych podmiotów działających w danym porcie lotniczym;
- c) „sieć portów lotniczych” oznacza szereg portów lotniczych znajdujących się w jednym państwie członkowskim, zarządzanych przez organ zarządzający portem lotniczym, wyznaczony przez właściwą instytucję krajową;
- d) „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 Unii;
- e) „użytkownik portu lotniczego” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz pasażerów, poczty i/lub ładunków drogą powietrzną do lub z danego portu lotniczego;
- f) „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. Koszty ochrony lotnictwa mogą obejmować koszty wynikające z zagwarantowania stosowania rozporządzenia (WE) nr 300/2008 lub poniesione przez właściwy organ w celu pokrycia kosztów regulacyjnych i kosztów nadzoru;
- g) „ochrona lotnictwa” oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.

### Artykuł 3

#### Brak dyskryminacji

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

### Artykuł 4

#### Sieć portów lotniczych

Państwa członkowskie mogą zezwolić właściwym organom zarządzającym siecią portów lotniczych na wprowadzenie wspólnego przejrzystego systemu opłat za ochronę obejmującego daną sieć portów lotniczych.

### Artykuł 5

#### Wspólne systemy opłat

Po powiadomieniu Komisji oraz zgodnie z prawem unijnym 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 w pełni przestrzegane są wymagania dotyczące przejrzystości, o których mowa w art. 7.

### Artykuł 6

#### Konsultacje i środki odwoławcze

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

Środa, 5 maja 2010 r.

2. Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie **obowiązkowej** procedury regularnych konsultacji pomiędzy **właściwym organem** a użytkownikami portu lotniczego, **czy też przedstawicielami lub stowarzyszeniami użytkowników portu lotniczego**, 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 konsultacje.**

3. **Właściwy organ** przedkłada wszelkie propozycje zmian systemu opłat za ochronę lub ich wysokości użytkownikom portu lotniczego, **czy też 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 uwzględni ich opinie przed podjęciem decyzji.

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.

5. **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, wymienionego w art. 10, który bada zasadność zmian systemu opłat za ochronę lub ich wysokości.**

6. **Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania ust. 5 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 każdym uzasadnionym przypadku w wyniku takiego badania państwa członkowskie postanawiają, że opłaty za ochronę lotnictwa lub ich maksymalna wysokość są określone 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.**

Artykuł 7

Przejrzystość

1. Państwa członkowskie zapewniają – **za każdym razem, kiedy mają się odbyć konsultacje, o których mowa w art. 6 ust. 2** – przekazanie **przez właściwy organ** wszystkim użytkownikom portu lotniczego **lub** przedstawicielom **czy też** stowarzyszeniom użytkowników portu lotniczego **informacji** na temat poszczególnych elementów, na podstawie których określa się **strukturę i** wysokość **wszystkich** opłat za ochronę pobieranych w **każdym** porcie lotniczym. Informacje te powinny obejmować co najmniej:

- a) wykaz usług i elementów infrastruktury udostępnianych w zamian za pobierane opłaty za ochronę;

Środa, 5 maja 2010 r.

- b) sposób obliczania opłat za ochronę;
- c) **ogólną strukturę kosztów w odniesieniu do urzędzeń i usług, z którymi związane są opłaty za ochronę;**
- d) przychód z opłat za ochronę i **całkowity koszt objętych nimi usług;**
- e) łączną liczbę pracowników zajmujących się usługami, z tytułu świadczenia których pobiera się opłaty za ochronę;
- f) **wszelkie finansowanie przez organy publiczne urzędzeń i usług, których dotyczą opłaty za ochronę;**
- g) prognozy wysokości opłat za ochronę **uwzględniające planowane inwestycje, wzrost natężenia ruchu i zwiększenia poziomu zagrożenia pod względem bezpieczeństwa;**
- h) planowane inwestycje, które mogą mieć znaczący wpływ na wysokość opłat za ochronę.

2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie przez użytkowników portu lotniczego **właściwemu organowi** – przed każdymi konsultacjami, o których mowa w art. 6 – informacji obejmujących w szczególności:

- a) prognozy dotyczące ruchu;
- b) prognozy dotyczące składu i przewidywanego stopnia wykorzystania własnej floty;
- c) swoje projekty rozwoju w danym porcie lotniczym;
- d) swoje wymagania w danym porcie lotniczym;
- e) **kwotę opłaty za ochronę nałożonej przez użytkowników portu lotniczego na pasażerów odlatających z lotniska oraz informacje na temat elementów kwoty, na podstawie których określa się te opłaty zgodnie z ust. 1 lit. od a) do h).**

3. **Państwa członkowskie zapewniają publiczną dostępność informacji dotyczących wysokości opłat za ochronę pobieranych przez właściwe organy oraz użytkowników portu lotniczego.**

4. **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, obowiązują w szczególności przepisy dotyczące obrotu giełdowego.**

#### Artykuł 8

##### **Bardziej rygorystyczne środki**

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

Środa, 5 maja 2010 r.

2. *Przed przyjęciem środków zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Komisja dokonuje oceny ich wpływu na wysokość opłat za ochronę. W sprawie wyników tej oceny Komisja konsultuje się z grupą doradcą zainteresowanych stron utworzoną na mocy art. 17 rozporządzenia (WE) nr 300/2008.*

#### Artykuł 9

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

Opłaty za ochronę wykorzystywane są wyłącznie na pokrycie kosztów ochrony. Koszty te ustala się zgodnie z ogólnie przyjętymi w danym państwie członkowskim zasadami rachunkowości i oceny. **Całkowity przychód z opłat za ochronę nie powinien przekraczać łącznych kosztów związanych z ochroną lotnictwa poniesionych przez dany port lotniczy, sieć lub grupę portów lotniczych.**

Państwa członkowskie dbają jednak o to, by w szczególności pod uwagę brane były:

- koszty finansowania urządzeń i instalacji służących ochronie, w tym realna amortyzacja wartości tych urządzeń i instalacji;
- **krajowy i międzynarodowy poziom zagrożenia bezpieczeństwa;**
- wydatki na personel ochrony i działania z zakresu ochrony;
- granty i dotacje na cele ochrony udzielane przez władze.

**Podstawa wyliczania opłat za ochronę nie obejmuje żadnych kosztów związanych z realizacją przez państwa członkowskie bardziej ogólnych zadań dotyczących ochrony, takich jak ogólne działania policji, gromadzenia danych wywiadowczych i zapewnienie bezpieczeństwa narodowego.**

#### Artykuł 10

##### Niezależny organ nadzorczy

1. Państwa członkowskie wyznaczają lub ustanawiają niezależny podmiot jako swój krajowy niezależny organ nadzorczy w celu zapewnienia prawidłowego stosowania środków podejmowanych w ramach wykonywania niniejszej dyrektywy. Organ ten może być tym samym podmiotem, któremu państwo członkowskie powierzyło stosowanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych <sup>(1)</sup>.

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

3. Państwa członkowskie gwarantują niezależność organu nadzorczego, zapewniając jego odrębność prawną i niezależność funkcyjną od **właściwych organów lub** przewoźników lotniczych. Państwa członkowskie, które zachowały własność portów lotniczych, zarządzających portami lotniczymi lub przewoźników lotniczych, bądź sprawują nad nimi kontrolę, zapewniają skuteczny strukturalny rozdział funkcji regulacyjnej od działalności związanej z własnością lub kontrolą. Państwa członkowskie zapewniają bezstronne i przejrzyste wykonywanie uprawnień przez niezależny organ nadzorczy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11.



Środa, 5 maja 2010 r.

4. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwę i adres niezależnego organu nadzorczego, informacje o przydzielonych mu zadaniach i zakresie odpowiedzialności oraz informacje o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z ust. 3.
5. Państwa członkowskie zapewniają podjęcie – w odniesieniu do sporów dotyczących opłat za ochronę – środków mających na celu:
  - a) ustanowienie procedury rozstrzygania sporów między **właściwym organem** a użytkownikami portu lotniczego;
  - b) ustalenie warunków, na jakich spór może zostać przekazany niezależnemu organowi nadzorczemu, a w szczególności umożliwiających temu organowi odrzucenie skarg, które uzna za nieodpowiednio uzasadnione lub niewłaściwie udokumentowane; oraz
  - c) określenie kryteriów rozpatrywania sporów w celu ich rozstrzygnięcia.

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

6. Niezależny organ nadzorczy publikuje roczne sprawozdanie ze swojej działalności.
7. **Jeżeli państwo członkowskie stosuje na mocy prawa krajowego procedurę regulacyjną lub legislacyjną w celu ustalenia i zatwierdzenia struktury lub wysokości opłat za ochronę na szczeblu krajowym, krajowe organy odpowiedzialne za weryfikację ważności opłat za ochronę wykonują zadania niezależnego organu nadzorującego określone w ust 1-6.**

#### Artykuł 11

##### Sprawozdanie i przegląd

1. Nie później niż ...<sup>(1)</sup> Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z funkcjonowania dyrektywy oraz, w stosownych przypadkach, odpowiedni wniosek.
2. Państwa członkowskie i Komisja współpracują w stosowaniu niniejszej dyrektywy, szczególnie w odniesieniu do zbierania informacji na potrzeby sprawozdania wspomnianego w ust. 1.
3. **Nie później niż ...<sup>(2)</sup> Komisja przedstawia sprawozdanie na temat finansowania ochrony lotnictwa, w którym bada ewolucję kosztów ochrony lotnictwa oraz metody ich finansowania.**

#### Artykuł 12

##### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy **przed ...<sup>(3)</sup>**. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

<sup>(1)</sup> 4 lata od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

<sup>(2)</sup> **Dwa lata od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.**

<sup>(3)</sup> **Dz.U.: proszę wstawić datę: 2 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.**



Środa, 5 maja 2010 r.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

**3. Od państwa członkowskiego nie wymaga się przestrzegania ust. 1 i 2, o ile w żadnym porcie lotniczym tego państwa członkowskiego nie pobiera się opłat za ochronę oraz bez uszczerbku dla art. 11 ust. 2.**

Artykuł 13

Wejście w życie

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

Artykuł 14

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

## **Wspólnotowe wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (przekształcenie) \*\*\*I**

P7\_TA(2010)0124

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2010 r. na temat wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (przekształcenie) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD))**

(2011/C 81 E/30)

(Zwykła procedura ustawodawcza – przekształcenie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2009)0391),
- uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 156 ust. 1 traktatu WE, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0111/2009),
- 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 oraz art. 172 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 4 listopada 2009 r.,
- po konsultacjach z Komitetem Regionów,
- uwzględniając Porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych<sup>(1)</sup>,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 77 z 28.3.2002, s. 1.