

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Brussels, 11.5.2009
KOM(2009) 217 endelig

2009/0063 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om luftfartssikkerhedsafgifter

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2009) 615 endelig}

{SEK(2009) 616 endelig}

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Generel baggrund**

Under de nuværende forhold reguleres dækningen af udgifter til beskyttelse af luftfartens sikkerhed på nationalt plan, og den er ikke altid til at gennemskue for brugeren. Der foregår ingen systematisk høring af brugerne ved alle lufthavne i EU, før afgifterne fastsættes, eller før et afgiftssystem ændres.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Der er ingen gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører.

- **Overensstemmelse med EU's politik for civil luftfart og andre mål**

Den tredje lufthavns pakke, der blev vedtaget af Rådet i 1992, var det sidste skridt i liberaliseringen af adgangen til lufttransportmarkedet. Senere initiativer havde til formål at regulere og liberalisere underordnede aktiviteter såsom udbud af groundhandling-ydelser, tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne (slots) og brug af edb-reservations-systemer. Fællesskabet har også vedtaget lovgivning på området flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten og har taget spørgsmålet om lufttrafikstyring op gennem lovforanstaltninger til etablering af et fælles europæisk luftrum. Direktivet om lufthavns-afgifter omfatter andre afgifter end sikkerhedsafgifter.

2) PARTSHØRING OG KONSEKVENSANALYSE

- **Partshøring**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Ved en høring den 17. juli 2008 har Kommissionen rådført sig med alle interesseparter i luftfartssektoren om de forskellige muligheder for at udforme EU-regler for sikkerhedsafgifter. Kommissionen har også indhentet oplysninger og synspunkter fra medlemsstaterne og erhvervet gennem spørgeskemaer.

Endelig har der været bilaterale kontakter med nogle af interesseparterne, hvor der yderligere er udvekslet synspunkter.

Sammendrag af svarene og hvordan der er taget hensyn til dem

Alle erhvervets organisationer mente, at sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten er statens ansvar, og at omkostningerne derfor bør bæres af staterne. Derimod gik ingen af medlemsstaterne ind for, at de skulle have pligt til at dække omkostningerne ved at beskytte sikkerheden.

- **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Der er gennemført en konsekvensanalyse for at vurdere virkningerne af dette initiativ kvantitativt og kvalitativt, således at den valgte fremgangsmåde kan bedømmes. Konsekvensanalysen er foretaget uden sagkyndig bistand udefra, men Det Fælles Forskningscenter har sat tal på virkningerne af nogle af foranstaltningerne. Notatet fra FFC er vedføjet som bilag XII til konsekvensanalysen. Analysen er udarbejdet på grundlag af offentligt tilgængelig statistik, hovedsagelig fra Eurostat, men også fra interesseparter og medlemsstater.

De vigtigste af de hørte organisationer/eksperter

Alle større organisationer på området er blevet hørt. Transportbrugerne og forbrugerne er også blevet hørt via deres sammenslutninger.

Sammen drag af modtagne og anvendte råd

Ingen har anført, at forslaget skulle indebære alvorlige risici, der kunne få uoprettelige følger.

Hovedkonklusionen er, at den tredje af de fire løsningsmodeller, der var udgangspunktet for undersøgelsen, dvs. fastlæggelse af overordnede rammer med generelle principper, rummer de bedste muligheder for at føre til et godt resultat med positive ændringer i den måde, sikkerhedsafgifterne fastsættes på, og i forholdet mellem lufthavne og luftfartsselskaber på dette område.

• **Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalysen ser på følgende løsningsmodeller:

Den første model, 'ingen EU-foranstaltninger', er brugt som sammenligningsgrundlag for de andre modeller.

Den anden løsningsmodel går ud på, at luftfartssektoren udformer og vedtager frivillige EU-dækkende selvreguleringstiltag for at løse de problemer, som hver af parterne, luftfartsselskaberne og lufthavnene, har påpeget som resultater af manglende enighed og fælles forståelse mellem parterne om, hvordan de vigtigste stridspunkter bedst takles.

Den tredje model består i at vedtage en retsakt på fællesskabsplan, hvori der fastlægges en overordnet ramme med krav om, at sikkerhedsafgifter fastsættes på nationalt plan på en måde, der afspejler en række fælles principper, som lufthavnsoperatørerne skal holde sig til.

Efter den fjerde model skal medlemsstaterne finansiere sikkerhedsbeskyttelsen af lufthavnene fuldt ud. Dermed afskaffes sikkerhedsafgifterne og den risiko, de rummer, for forskelsbehandling.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

• **Resumé af forslaget**

Forslaget opstiller følgende grundprincipper, som lufthavnsoperatørerne skal overholde, når de fastsætter sikkerhedsafgifter:

Ikke-diskrimination:

Der må ikke opkræves afgifter for luftfartssikkerheden på en måde, der indebærer forskelsbehandling af luftfartsselskaber og passagerer.

Samråd og klageadgang:

Lufthavnsdriftsorganet og de luftfartsselskaber, der beflyver lufthavnen, eller de organisationer, der repræsenterer dem, skal indgå i en dialog om det system af sikkerhedsafgifter, der gælder for en lufthavn - ikke kun når systemet ændres, men også når afgiftsniveauet fastsættes. Formålet med dette krav er, at de to parter jævnlige udveksler synspunkter om afgifternes størrelse og om alle de faktorer og retlige krav, der har en indflydelse på afgiftsfastlæggelsen.

Åbenhed:

Det foreslåede direktiv indeholder ingen bestemmelser om, hvilke metoder medlemsstaterne skal anvende til at beregne afgifterne. Kommissionen er klar over, at lufthavnslovgivningen varierer stærkt fra medlemsstat til medlemsstat, men ikke desto mindre bør lufthavnsoperatørerne forsyne luftfartsselskaberne med oplysninger i et rimeligt omfang, således at samrådet mellem parterne kan fungere. Med dette formål fastlægger direktivet, hvilke oplysninger lufthavnsdriftsorganet skal forelægge med jævne mellemrum.

Luftfartsselskaberne bør til gengæld forelægge oplysninger om trafikprognoser, planlagt flådeudnyttelse og deres nuværende og fremtidige særlige behov i lufthavnen, så lufthavnsdriftsorganerne kan anvende deres kapital og udnytte deres kapacitet bedst muligt.

Luftfartsselskaberne bør desuden have ret til oplysning om sikkerhedsforanstaltninger, der er strengere, end fællesskabsretten kræver.

Forhold til omkostningerne:

Indtægter fra sikkerhedsafgifter må kun bruges til dækning af sikkerhedsomkostninger.

Tilsynsmyndighed:

Et direktiv, der indeholder principper, som skal overholdes af hovedaktørerne i luftfartssektoren, dvs. lufthavnene og luftfartsselskaberne, der har divergerende interesser, skal anvendes og håndhæves korrekt på medlemsstatsplan. Dette kan passende sikres ved, at der oprettes en myndighed i hver enkelt medlemsstat, som skal føre tilsyn med, at direktivets bestemmelser anvendes korrekt.

- **Retsgrundlag**

Direktivforslaget bygger på artikel 80, stk. 2, i traktaten om oprettelse af Det Europæisk Fællesskab.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, da Fællesskabet ikke har enekompetence på det område, forslaget vedrører.

Målene i forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende grund(e).

Målene med forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af de enkelte medlemsstater hver for sig, da sikkerhedsafgiftssystemerne og fastsættelsen af sikkerhedsafgifter i de enkelte lufthavne ikke reguleres på en ensartet måde i hele EU. Der er stadig forskellige afgiftssystemer i medlemsstaterne. Det hindrer, at der bliver lige konkurrencevilkår for både lufthavne og luftfartsselskaber.

Målene med forslaget kan bedre gennemføres med en indsats på fællesskabsplan af følgende grunde:

Et sæt fælles grundlæggende regler for sikkerhedsafgifter, der anvendes i hele EU, vil skabe lige og retfærdige betingelser for parterne i luftfartssektoren, når de fastsætter parametrene for, hvordan omkostningerne ved at beskytte sikkerheden i lufthavnene skal fordeles.

Der er forskellige afgiftssystemer i medlemsstaterne. Ikke alle systemer bygger grundprincipper, der anvendes ensartet, når der skal fastsættes lufthavnsafgifter, og når den underliggende metode til beregning af dem skal fastlægges. Det foreslåede direktiv vil muliggøre en sådan ensartet anvendelse.

Forslaget opstiller kun et mindstesæt af regler for medlemsstaternes og/eller lufthavnsoperatørernes fastsættelse af sikkerhedsafgifter. Det foreslåede direktiv pålægger ikke medlemsstaterne et bestemt afgiftssystem. Tilrettelæggelsen af systemet overlades til medlemsstaterne.

Derfor opfylder forslaget subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget opfylder proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

Det foreslåede direktiv ændrer ikke ved friheden til at fastlægge de grundlæggende rammer for sikkerhedsafgifter på nationalt plan, og det bevarer den fleksibilitet, lufthavnene har, når de fastlægger deres egne sikkerhedsafgifter. Direktivet sikrer, at sikkerhedsafgifterne gøres mere forståelige for lufthavnsbrugerne. Den administrative byrde for medlemsstaterne og de regionale myndigheder, der er involveret i processen med at fastlægge lovrammerne, bliver begrænset til det arbejde, der består i at tilpasse lovgivningen til direktivet, hvor den ikke er i overensstemmelse med dets grundprincipper.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået reguleringsmiddel: direktiv.

Af følgende grund(e) ville andre midler ikke være hensigtsmæssige:

Et direktiv er det mest hensigtsmæssige middel til at regulere sikkerhedsafgifter, da det fastsætter klare, men grundlæggende principper for sikkerhedsafgifter, der skal overholdes af lufthavnsoperatørerne, når de indfører og opkræver afgifter. Når den enkelte medlemsstat gennemfører direktivet i national ret, kan den tage hensyn til de særlige forhold, der gælder for lufthavnene i den pågældende medlemsstat, når blot direktivets bestemmelser gennemføres fuldt ud.

4) FØLGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen følger for Fællesskabets budget.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal meddele Kommissionen teksten til de nationale bestemmelser, der sættes i kraft for at gennemføre direktivet, og en sammenligningstabel, der viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om luftfartssikkerhedsafgifter**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

og ud fra følgende betragtninger:

- (1) Beskyttelsen af luftfartens sikkerhed i europæiske lufthavne er principielt en statsopgave. Hver medlemsstat afgør, hvordan beskyttelsen af luftfartssikkerheden skal finansieres. Dog er det nødvendigt at fastlægge en fælles ramme, der regulerer hovedtrækkene i sikkerhedsafgifterne og den måde, de fastsættes på, da der i mangel af en sådan ramme er risiko for, at grundlæggende krav i forholdet mellem lufthavnsdriftsorganerne og lufthavnsbrugerne ikke opfyldes.
- (2) Opkrævning af afgifter i forbindelse med luftfarts- og groundhandlingsydelser er allerede behandlet i henholdsvis Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester⁵ og Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandlingmarkedet i Fællesskabets lufthavne⁶.
- (3) Det har afgørende betydning for lufthavnsbrugerne, at lufthavnsdriftsorganet jævnlige oplyser dem om, hvordan og på hvilket grundlag sikkerhedsafgifterne beregnes. Disse oplysninger vil give luftfartsselskaberne indsigt i, hvad det koster at beskytte sikkerheden, og hvor produktive investeringerne i denne beskyttelse er. For at gøre det muligt for lufthavnsdriftsorganet at vurdere behovet for fremtidige investeringer korrekt bør der stilles krav om, at lufthavnsbrugerne i god tid underretter lufthavnsdriftsorganet om alle deres driftsprognoser, udviklingsplaner samt særlige behov og ønsker.
- (4) Da der i Fællesskabet anvendes forskellige metoder til at fastlægge og opkræve de beløb, der skal betales til dækning af sikkerhedsomkostninger, er det nødvendigt at harmonisere grundlaget for opkrævning af afgifter til dækning af disse omkostninger i

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EUT L 341 af 7.12.2006, s. 3.

⁶ EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36.

de lufthavne i Fællesskabet, hvor omkostninger ved at beskytte sikkerheden opkræves som sikkerhedsafgifter. I disse lufthavne bør afgiften afhænge af, hvad det koster at beskytte sikkerheden, idet der tages hensyn til eventuel offentlig finansiering af disse omkostninger.

- (5) Det er vigtigt at skabe åbenhed om den økonomiske effekt af nationale sikkerhedsforanstaltninger, der er strengere end de fælles grundlæggende normer, der er fastsat i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002⁷.
- (6) I hver medlemsstat bør en uafhængig tilsynsmyndighed sikre, at dette direktiv anvendes korrekt og effektivt. Denne myndighed bør råde over de nødvendige personale- og ekspertressourcer samt økonomiske midler til at udføre sine opgaver.
- (7) Målene for den trufne foranstaltning, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, for hvis sikkerhedsafgiftssystemerne fastlægges på deres niveau, er det ikke muligt at opnå en ensartet løsning i hele Fællesskabet; de kan således på grund af handlingens omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan, og derfor kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, er dette direktiv ikke mere vidtgående end nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Genstand

1. Dette direktiv fastlægger fælles principper for opkrævning af sikkerhedsafgifter i Fællesskabets lufthavne.
2. Dette direktiv finder anvendelse på alle lufthavne, der er beliggende i et område, hvor traktatens bestemmelser gælder.

Det gælder ikke for afgifter, der opkræves som betaling for overflyvningstjenester samt tårn- og indflyvningskontrolltjenester i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1794/2006, og heller ikke for afgifter, der opkræves som betaling for de groundhandlingsydelse, der er opført i bilaget til direktiv 96/67/EF.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- a) "lufthavn": et område, der er specielt indrettet til landing, start og manøvrering af luftfartøjer, herunder også eventuelle tilknyttede anlæg, der er nødvendige af hensyn til flytrafikken og service af luftfartøjer, bl.a. nødvendige anlæg til betjening af den erhvervmæssige luftrafik
- b) "lufthavnsdriftsorgan": et organ, som, eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, har fået til opgave i henhold til nationale love eller bestemmelser at administrere og

⁷ EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

forvalte lufthavnsinfrastrukturen og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der opererer i de pågældende lufthavne

- c) "lufthavsbruger": en fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for flytransport af passagerer, post og/eller fragt til eller fra den pågældende lufthavn
- d) "sikkerhedsafgift": en afgift, der specifikt har til formål helt eller delvist at dække omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltninger, der skal beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger.

Artikel 3

Ikke-diskrimination

Medlemsstaterne sikrer, at sikkerhedsafgifterne ikke medfører forskelsbehandling af lufthavsbrugere eller luftfartspassagerer.

Artikel 4

Samråd

1. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsdriftsorganet har adgang til alle nødvendige oplysninger om omkostningerne ved at beskytte luftfartssikkerheden i lufthavnen.
2. Medlemsstaterne sikrer, at der i hver enkelt lufthavn indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavsbrugerne om, hvordan sikkerhedsafgiftssystemet skal fungere, og om afgifternes størrelse. Et sådant samråd skal finde sted mindst én gang om året.
3. Lufthavnsdriftsorganet forelægger lufthavsbrugerne eventuelle forslag om at ændre sikkerhedsafgiftssystemet eller sikkerhedsafgifternes niveau, senest seks måneder før ændringen skal træde i kraft, sammen med en begrundelse for de påtænkte ændringer. Lufthavnsdriftsorganet holder samråd om de påtænkte ændringer med lufthavsbrugerne og tager hensyn til disses synspunkter, før der træffes afgørelse om ændringerne.
4. Lufthavnsdriftsorganet skal offentliggøre sin afgørelse, senest to måneder før den træder i kraft. Opnås der ikke enighed om de foreslåede ændringer mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavsbrugerne, skal driftsorganet begrunde sin afgørelse over for brugerne.

Artikel 5

Åbenhed

1. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsdriftsorganet en gang om året forelægger hver enkelt lufthavsbruger og lufthavsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen af samtlige de sikkerhedsafgifter, der opkræves i lufthavnen. Disse oplysninger skal som et minimum omfatte følgende:
 - a) en opgørelse over de forskellige ydelser og infrastrukturanlæg, som stilles til rådighed til gengæld for den opkrævede lufthavsafgift
 - b) den metode, der anvendes til at beregne sikkerhedsafgifterne
 - c) indtægter og omkostninger for hver kategori af sikkerhedsafgifter, der opkræves i lufthavnen

- d) det samlede antal ansatte ved de ydelser, for hvilke der opkræves sikkerhedsafgifter
 - e) prognoser om størrelsen af sikkerhedsafgifterne
 - f) påtænkte investeringer, der kan tænkes at påvirke størrelsen af sikkerhedsafgifterne i væsentlig grad.
2. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsbrugerne forud for hvert samråd, jf. artikel 4, forelægger driftsorganet oplysninger om navnlig følgende forhold:
- a) trafikprognoser
 - b) prognoser over sammensætningen og den forventede udnyttelse af deres luftfartøjsflåde
 - c) deres udviklingsplaner i den pågældende lufthavn
 - d) deres behov i den pågældende lufthavn.

Artikel 6

Konsekvensanalyser

1. Inden medlemsstaterne træffer strengere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 300/2008, artikel 6, analyserer de, hvilke følger det vil få for sikkerhedsafgifternes størrelse.
- Hvad angår strengere nationale foranstaltninger, der allerede gælder den [ikrafttrædelsesdatoen for dette direktiv], foretager medlemsstaternes konsekvensanalyser i en overgangsperiode på tre år fra dette direktivs ikrafttrædelsesdato.
2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og rådfører sig med lufthavnsbrugerne i overensstemmelse med artikel 4 om de i stk. 1 omhandlede konsekvensanalyser.

Artikel 7

Sikkerhedsafgifternes omkostningsægthed

Sikkerhedsafgifter må udelukkende anvendes til dækning af sikkerhedsomkostninger. Disse omkostninger bestemmes i overensstemmelse med regnskabs- og evalueringsprincipper, som er almindeligt anerkendte i hver enkelt medlemsstat.

Medlemsstaterne sikrer dog, at der tages særligt hensyn til:

- omkostningerne ved finansiering af de faciliteter og anlæg, der udelukkende tjener sikkerhedsformål, herunder en rimelig afskrivning af disse faciliteter og anlæg
- udgifterne til sikkerhedspersonale og sikkerhedsforanstaltninger
- de tilskud og subsidier, der ydes af myndighederne til sikkerhedsformål.

Artikel 8

Uafhængig tilsynsmyndighed

1. Medlemsstaterne udpeger eller opretter et uafhængigt organ som national, uafhængig tilsynsmyndighed, der skal sikre, at de foranstaltninger, der træffes for at efterkomme dette direktiv, anvendes korrekt. Det kan være det samme organ som det, medlems-

staten har givet i opdrag at sikre, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF om lufthavnsafgifter⁸ anvendes korrekt.

2. Medlemsstaterne garanterer, at den uafhængige tilsynsmyndighed er uafhængig, ved at sørge for, at den er retligt adskilt fra og funktionelt uafhængig af lufthavnsdriftsorganerne og luftfartselskaberne. Medlemsstater, som bevarer ejerskab til eller kontrol over lufthavne, lufthavnsdriftsorganer eller luftfartsselskaber, sikrer også, at der er en fuldstændig og effektiv strukturel adskillelse mellem myndighedsopgaverne og de aktiviteter, der er knyttet til ejerskabet eller kontrollen. Medlemsstaterne sikrer, at de uafhængige tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en upartisk og gennemskelig måde.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navn og adresse på den uafhængige tilsynsmyndighed samt dens opgaver og ansvarsområder og anfører, hvilke foranstaltninger der er truffet for at sikre, at stk. 2 overholdes.
4. Medlemsstaterne sikrer, at der med henblik på uenigheder om sikkerhedsafgifterne træffes foranstaltninger, for at:
 - a) indføre en procedure for afgørelse af uenigheder mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne
 - b) fastsætte, på hvilke betingelser en uenighed kan indbringes for den uafhængige tilsynsmyndighed, og navnlig give denne beføjelse til at afvise klager, som den vurderer ikke er behørigt begrundet eller tilstrækkelig dokumenteret, og
 - c) fastsætte de kriterier, som uenigheder vil blive vurderet ud fra med henblik på afgørelse.Disse procedurer, betingelser og kriterier skal være ikke-diskriminerende, gennemskelige og objektive.
5. Den uafhængige tilsynsmyndighed offentliggør hvert år en beretning om sin virksomhed.

Artikel 9

Rapport og revision

1. Senest 4 år efter, at dette direktiv er trådt i kraft, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om, hvordan det er blevet anvendt, i givet fald ledsaget af et passende forslag.
2. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om anvendelsen af dette direktiv, navnlig om indsamling af oplysninger til den rapport, der er nævnt i stk. 1.

Artikel 10

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [...]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

⁸ EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 11

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 12

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand