

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/12/EF

af 11. marts 2009

om lufthavnsafgifter

(EØS-relevant tekst)

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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Lufthavnenes hovedopgave og forretningsvirksomhed består i at betjene fly fra ankomst til afgang samt passagerer og fragt, så luftfartsselskaberne kan levere lufttransporttjenester. Til dette formål stiller lufthavnene en række faciliteter og tjenesteydelser til rådighed i forbindelse med flydriften samt passager- og fragtekspedition, og omkostningerne herved får de generelt dækket gennem lufthavnsafgifter. Lufthavnsdriftsorganer, der leverer faciliteter og tjenesteydelser, for hvilke der opkræves lufthavnsafgifter, bør bestræbe sig på at operere på et omkostningseffektivt grundlag.

(2) Det er nødvendigt at fastlægge en fælles ramme for regulering af de centrale aspekter af lufthavnsafgifter og den måde, hvorpå afgifterne fastsættes, da der i mangel af en sådan ramme er risiko for, at grundlæggende krav i

forholdet mellem lufthavnsdriftsorganerne og lufthavnsbrugerne ikke opfyldes. En sådan ramme bør ikke berøre en medlemsstats mulighed for at fastlægge, hvorvidt og i hvilket omfang der kan tages hensyn til indtægter fra en lufthavns kommercielle aktiviteter ved fastlæggelsen af lufthavnsafgifterne.

(3) Dette direktiv bør gælde for lufthavne i Fællesskabet over en vis minimumsstørrelse, da forvaltningen og finansieringen af små lufthavne ikke kræver, at der anvendes en fællesskabsramme.

(4) I en medlemsstat, hvor ingen lufthavn har den krævede minimumsstørrelse, for at dette direktiv finder anvendelse, indtager den lufthavn med flest passagerbevægelser en så privilegeret stilling som indrejsested til den pågældende medlemsstat, at det er nødvendigt at lade dette direktiv finde anvendelse på denne lufthavn for at sikre overholdelsen af visse grundlæggende principper i forholdet mellem lufthavnens driftsorgan og dens brugere, navnlig hvad angår afgifters gennemsigtighed og ikke-diskrimination af lufthavnens brugere.

(5) Med henblik på at fremme territorial samhørighed bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende et fælles afgiftssystem, der skal dække et lufthavnsnet. Økonomiske overførsler mellem lufthavne i sådanne net bør være i overensstemmelse med fællesskabsretten.

(6) Af hensyn til fordelingen af trafikken bør medlemsstaterne kunne tillade, at et lufthavnsdriftsorgan for lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, anvender et fælles og gennemsigtigt afgiftssystem. Økonomiske overførsler mellem disse lufthavne bør være i overensstemmelse med den relevante fællesskabslovgivning.

⁽¹⁾ EUT C 10 af 15.1.2008, s. 35.

⁽²⁾ EUT C 305 af 15.12.2007, s. 11.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 15.1.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 23.6.2008 (EUT C 254 E af 7.10.2008, s. 18) og Europa-Parlamentets holdning af 23.10.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 19.2.2009.

(7) Incitament til oprettelse af nye ruter for bl.a. at fremme udviklingen af ugunstigt stillede områder og fjernområder bør kun indrømmes i overensstemmelse med fællesskabsretten.

- (8) Opkrævning af afgifter i forbindelse med luftfarts- og groundhandlingsydelser er allerede blevet behandlet i henholdsvis Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester⁽¹⁾ og Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandlingmarkedet i Fællesskabets lufthavne⁽²⁾. Opkrævning af afgifter i forbindelse med ydelse af bistand til handicappede og bevægelseshæmmede personer er reguleret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly⁽³⁾.
- (9) Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO-Rådet) vedtog i 2004 nogle principper for lufthavnsafgifter, der bl.a. omfatter principperne om, at afgifterne bør være omkostningsrelaterede og ikke-diskriminerende, og at der bør være en uafhængig mekanisme til den økonomiske regulering af lufthavne.
- (10) ICAO-Rådet har udtalt, at lufthavnsafgifter er gebyrer, der er beregnet på og specielt anvendes til dækning af omkostningerne i forbindelse med faciliteter og tjenesteydelser, der stilles til rådighed for civil luftfart, mens skatter er gebyrer, der er beregnet på at forøge de nationale eller lokale offentlige indtægter, som generelt ikke anvendes på civil luftfart i deres helhed eller på en omkostningsspecifik basis.
- (11) Lufthavnsafgifter bør ikke medføre forskelsbehandling. Der bør iværksættes en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, og begge parter bør have mulighed for at klage til en uafhængig tilsynsmyndighed, hvis en afgørelse om lufthavnsafgifter eller ændring af afgiftssystemet anfægtes af lufthavnsbrugerne.
- (12) For at sikre upartiske afgørelser og en korrekt og effektiv anvendelse af dette direktiv bør der oprettes en uafhængig tilsynsmyndighed i hver medlemsstat. Den uafhængige tilsynsmyndighed bør råde over de nødvendige personale- og ekspertressourcer samt økonomiske midler til at udføre sine opgaver.
- (13) Det er af afgørende betydning for lufthavnsbrugerne, at de jævnligt modtager oplysninger fra lufthavnsdriftsorganet om, hvordan og på hvilket grundlag lufthavnsafgifterne beregnes. En sådan åbenhed vil give luftfartsselskaberne indsigt i, hvilke omkostninger lufthavnen har, og hvor produktive lufthavnens investeringer 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 forslag.
- (14) Lufthavnsdriftsorganerne bør underrette lufthavnsbrugerne om større infrastrukturplaner, da disse har en væsentlig indflydelse på lufthavnsafgiftssystemerne eller -niveauet. Disse oplysninger bør fremlægges for at gøre det muligt at overvåge infrastrukturomkostningerne og sikre, at der stilles passende og omkostningseffektive faciliteter til rådighed i den pågældende lufthavn.
- (15) Lufthavnsdriftsorganer bør have mulighed for at anvende lufthavnsafgifter, der svarer til den infrastruktur og/eller det serviceniveau, der tilbydes, eftersom de pågældende luftfartsselskaber har en legitim interesse i at kræve ydelser fra lufthavnsdriftsorganet, der svarer til pris/kvalitetsforholdet. Imidlertid bør alle luftfartsselskaber, der ønsker det, have adgang til infrastruktur og ydelser på ikke-diskriminerende vilkår og i differentieret udstrækning. Hvis efterspørgslen er større end udbuddet, bør der gives adgang på grundlag af objektive og ikke-diskriminerende kriterier, der opstilles af lufthavnsdriftsorganet. Enhver differentiering i lufthavnsafgifterne bør være gennemskuelig, objektiv og baseret på utvetydige kriterier.
- (16) Lufthavnsbrugerne og lufthavnsdriftsorganet kan indgå en aftale om et serviceniveau for kvaliteten af de tjenesteydelser, der stilles til rådighed til gengæld for lufthavnsafgifterne. Som led i det regelmæssige samråd kan der forhandles om kvaliteten af de tjenesteydelser, der stilles til rådighed til gengæld for lufthavnsafgifterne.
- (17) Der er i medlemsstaterne forskellige systemer til forfinansiering af lufthavnsinvesteringer. I de medlemsstater, hvor forfinansiering forekommer, bør den/det pågældende medlemsstat eller lufthavnsdriftsorgan henholde sig til ICAO's politikker og/eller indføre deres egne beskyttelsesmekanismer.
- (18) Dette direktiv bør ikke berøre traktaten, særlig artikel 81-89.
- (19) Målet for dette direktiv, nemlig at fastlægge fælles principper for opkrævning af lufthavnsafgifter i Fællesskabets lufthavne, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da der ikke kan opnås en ensartet løsning i hele Fællesskabet, hvis lufthavnsafgiftssystemerne fastlægges på nationalt plan, og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

⁽¹⁾ EUT L 341 af 7.12.2006, s. 3.

⁽²⁾ EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36.

⁽³⁾ EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

1. Dette direktiv fastlægger fælles principper for opkrævning af lufthavnsafgifter i Fællesskabets lufthavne.

2. Dette direktiv gælder for alle lufthavne, som er beliggende på et område, der er omfattet af traktaten, og som er åbne for erhvervmæssig trafik, hvor den årlige trafik overstiger 5 mio. passagerbevægelser, og for den lufthavn i hver medlemsstat, der har flest passagerbevægelser.

3. Medlemsstaterne offentliggør en liste over de lufthavne i deres område, der er omfattet af dette direktiv. Denne liste udarbejdes på grundlag af oplysninger fra Kommissionen (Eurostat) og ajourføres årligt.

4. Dette direktiv gælder ikke for de afgifter, der opkræves som betaling for overflyvningstjenester samt tårn- og indflyvningskontrolltjenester i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1794/2006, og heller ikke for de afgifter, der opkræves som betaling for de groundhandlingsydelser, der er opført i bilaget til direktiv 96/67/EF, eller for afgifter, der opkræves til finansiering af assistance til handicappede og bevægelseshæmmede passagerer som omhandlet i forordning (EF) nr. 1107/2006.

5. Dette direktiv berører ikke den enkelte medlemsstats ret til at anvende yderligere reguleringsforanstaltninger, der ikke er uforenelige med dette direktiv, eller andre relevante fællesskabsbestemmelser over for lufthavnsdriftsorganer, der er beliggende på medlemsstatens område. Dette kan omfatte økonomiske kontrolforanstaltninger såsom godkendelse af afgiftssystemer og/eller afgiftsniveauet, herunder incitamentbaserede metoder for pålæggelse af afgifter eller bestemmelser om prislofter.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »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 lufttrafik

2) »lufthavnsdriftsorgan«: et organ, som eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, i henhold til nationale love, bestemmelser eller kontrakter har fået til opgave at administrere og forvalte lufthavnsinfrastrukturen eller lufthavnsnetinfrastrukturen og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der opererer i de pågældende lufthavne eller lufthavnsnet

3) »lufthavnsbruger«: en fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for flybefordring af passagerer, post og/eller fragt til eller fra den pågældende lufthavn

4) »lufthavnsafgift«: en afgift, som lufthavnsbrugerne betaler til lufthavnsdriftsorganet for brug af de faciliteter og tjenesteydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnsdriftsorganet, og som er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition

5) »lufthavnsnet«: en gruppe lufthavne, der er behørigt udpeget som sådan af medlemsstaten og drives af samme lufthavnsdriftsorgan.

Artikel 3

Ikke-diskrimination

Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsafgifterne ikke medfører forskelsbehandling af lufthavnsbrugere, i overensstemmelse med fællesskabsretten. Dette udgør ikke nogen hindring for, at lufthavnsafgifterne kan gradueres i almenhedens og samfundets interesse, herunder af miljøhensyn. Kriterierne for en sådan graduering skal være relevante, objektive og gennemskuelige.

Artikel 4

Lufthavnsnet

Medlemsstaterne kan tillade, at lufthavnsdriftsorganet for et lufthavnsnet indfører et fælles og gennemsigtigt lufthavnsafgiftssystem, der skal dække lufthavnsnettet.

Artikel 5

Fælles afgiftssystemer

Efter at have underrettet Kommissionen og under overholdelse af fællesskabsretten kan medlemsstaterne tillade, at et lufthavnsdriftsorgan anvender et fælles og gennemsigtigt afgiftssystem for lufthavne, der trafikmæssigt dækker samme by eller bygruppe, forudsat at hver enkelt lufthavn fuldt ud opfylder kravene om åbenhed i artikel 7.

Artikel 6

Samråd og klageadgang

1. Medlemsstaterne sikrer, at der indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne eller disses repræsentanter eller sammenslutninger om, hvordan lufthavnsafgiftssystemet skal fungere, om lufthavnsafgifternes størrelse og eventuelt om kvaliteten af de tjenesteydelser, der stilles til rådighed. Et sådant samråd skal finde sted mindst én gang om året, medmindre andet er aftalt under det seneste samråd. Når der er indgået en flerårig aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne, skal samråd finde sted i henhold til denne aftale. Medlemsstaterne bevarer retten til at anmode om hyppigere samråd.

2. Medlemsstaterne sikrer, at ændringer i en lufthavns afgiftssystem eller i afgiftsniveauet så vidt muligt sker efter aftale mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne. Til dette formål forelægger lufthavnsdriftsorganet, senest fire måneder før ændringen skal træde i kraft, ethvert forslag om ændring af lufthavnens afgiftssystem eller afgiftsniveauet for lufthavnsbrugerne sammen med en begrundelse for de påtænkte ændringer, medmindre der foreligger særlige omstændigheder, der skal begrundes over for lufthavnsbrugerne. Lufthavnsdriftsorganet holder samråd om de påtænkte ændringer med lufthavnsbrugerne og tager hensyn til disses synspunkter, før der træffes afgørelse om ændringerne. Lufthavnsdriftsorganet skal normalt offentliggøre sin afgørelse eller anbefaling senest to måneder før, den træder i kraft. Lufthavnsdriftsorganet skal begrunde sin afgørelse, set i forhold til lufthavnsbrugernes synspunkter, hvis lufthavnsdriftsorganet og lufthavnsbrugerne ikke er nået til enighed om de foreslåede ændringer.

3. Medlemsstaterne sikrer, at begge parter i tilfælde af uenighed om en afgørelse om lufthavnsafgifter, der er truffet af lufthavnsdriftsorganet, kan klage til den uafhængige tilsynsmyndighed, jf. artikel 11, som derpå undersøger begrundelsen for ændringen af lufthavnsafgiftssystemet eller afgiftsniveauet.

4. Beslutter lufthavnsdriftsorganet at ændre lufthavnsafgiftssystemet eller -niveauet, og indbringes denne afgørelse for den uafhængige tilsynsmyndighed, træder ændringen ikke i kraft, før denne myndighed har undersøgt sagen. Den uafhængige tilsynsmyndighed træffer senest fire uger efter, at en sag er indbragt for den, en foreløbig afgørelse om ikrafttrædelsen af lufthavnsafgiftsændringen, medmindre den endelige afgørelse kan træffes inden for samme frist.

5. En medlemsstat kan beslutte ikke at anvende stk. 3 og 4 i forbindelse med ændringer af lufthavnsafgifternes niveau eller struktur i de lufthavne, for hvilke:

a) national lovgivning foreskriver en obligatorisk procedure, ifølge hvilken lufthavnsafgifter eller det maksimale niveau

for lufthavnsafgifter fastsættes eller godkendes af den uafhængige tilsynsmyndighed, eller

b) national lovgivning foreskriver en obligatorisk procedure, ifølge hvilken den uafhængige tilsynsmyndighed regelmæssigt eller efter anmodning fra interesserede parter undersøger spørgsmålet om effektiv konkurrence i de berørte lufthavne. Hvis en sådan undersøgelse giver grundlag herfor, bestemmer medlemsstaten, at lufthavnsafgifterne eller det maksimale niveau for lufthavnsafgifter fastlægges eller godkendes af den uafhængige tilsynsmyndighed. En sådan bestemmelse gælder på grundlag af den uafhængige tilsynsmyndigheds undersøgelse, så længe det er nødvendigt.

De procedurer, betingelser og kriterier, som medlemsstaten indfører med henblik på at gennemføre dette stykke, skal være relevante, objektive, ikke-diskriminerende og gennemskuelige.

Artikel 7

Åbenhed

1. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsdriftsorganet forelægger hver enkelt lufthavnsbruger eller lufthavnsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen af systemet eller niveauet for samtlige lufthavnsafgifter, der opkræves i hver lufthavn af lufthavnsdriftsorganet, hver gang de i artikel 6, stk. 1, nævnte samråd skal holdes. Disse oplysninger skal som minimum omfatte følgende:

a) en opgørelse over de forskellige tjenesteydelser og infrastruktur anlæg, som stilles til rådighed til gengæld for den lufthavnsafgift, der opkræves

b) den metode, der anvendes til at fastsætte lufthavnsafgifterne

c) lufthavnens overordnede omkostningsstruktur med hensyn til de faciliteter og ydelser, som lufthavnsafgifterne vedrører

d) indtægterne fra de forskellige lufthavnsafgifter og den samlede udgift til de tjenesteydelser, der dækkes af disse

e) enhver finansiering fra offentlige myndigheder af faciliteter og tjenesteydelser, som lufthavnsafgifterne vedrører

f) prognoser vedrørende lufthavnens situation, for så vidt angår afgifter, trafikudvikling og planlagte investeringer

g) den faktiske udnyttelse af lufthavnens infrastruktur og udstyr over en given periode, og

h) alle foreslåede større investeringers forventede resultat i form af deres indvirkning på lufthavnens kapacitet.

2. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsbrugerne forud for hvert samråd, jf. artikel 6, stk. 1, forelægger oplysninger til lufthavnsdriftsorganet om navnlig følgende aspekter:

a) trafikprognoser

b) prognoser over sammensætningen og den forventede udnyttelse af deres luftfartøjsflåde

c) deres udviklingsplaner for den pågældende lufthavn, og

d) deres behov i den pågældende lufthavn.

3. Med forbehold af national lovgivning anses de oplysninger, der forelægges i medfør af denne artikel, som fortrolige eller økonomisk følsomme og behandles i overensstemmelse hermed. I forbindelse med børsnoterede lufthavnsdriftsorganer overholdes navnlig de børsretlige bestemmelser.

Artikel 8

Ny infrastruktur

Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsdriftsorganet hører lufthavnsbrugerne, før planer om ny infrastruktur lægges fast.

Artikel 9

Kvalitetsnormer

1. For at opnå en smidig og effektiv lufthavnsdrift træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for at gøre det muligt for lufthavnsdriftsorganet og de repræsentanter eller sammenslutninger, der repræsenterer lufthavnsbrugerne, at indlede forhandlinger med henblik på at indgå en serviceniveauaftale om kvaliteten af de tjenester, der ydes i lufthavnen. Disse forhandlinger om servicekvaliteten kan finde sted som led i de samråd, der henvises til i artikel 6, stk. 1.

2. I alle serviceniveauaftaler fastsættes, hvilket serviceniveau luftfartsdriftsorganet skal stille til rådighed under hensyntagen til det faktiske lufthavnsafgiftssystem eller -niveau og det serviceniveau, som lufthavnsbrugerne er berettiget til til gengæld for lufthavnsafgifterne.

Artikel 10

Differentierede tjenesteydelser

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at gøre det muligt for lufthavnsdriftsorganet at variere kvaliteten og omfanget af bestemte lufthavnsydelser, terminaler eller terminaldele, med det formål at tilbyde skræddersyede tjenesteydelser eller en terminal eller terminaldel til særlige formål.

Lufthavnsafgiftsniveauet kan differentieres på grundlag af kvaliteten og omfanget af sådanne ydelser samt omkostningerne ved dem eller enhver anden objektiv og gennemskuelig begrundelse. Med forbehold af artikel 3 kan lufthavnsdriftsorganet frit fastsætte sådanne differentierede lufthavnsafgifter.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for, at alle lufthavnsbrugere, der ønsker at benytte sig af skræddersyede tjenesteydelser eller særlige terminaler eller terminaldele, får mulighed for det.

Hvis der er flere lufthavnsbrugere, der ønsker adgang til de skræddersyede tjenesteydelser og/eller en særlig terminal eller terminaldel, end der er kapacitet til, gives der adgang på grundlag af relevante, objektive, gennemskuelige og ikke-diskriminerende kriterier. Disse kriterier kan fastsættes af lufthavnsdriftsorganet, og medlemsstaterne kan kræve, at disse kriterier godkendes af den uafhængige tilsynsmyndighed.

Artikel 11

Uafhængig tilsynsmyndighed

1. Medlemsstaterne udpeger eller opretter en uafhængig myndighed som national uafhængig tilsynsmyndighed, der skal sikre, at de foranstaltninger, der træffes for at efterkomme dette direktiv, anvendes korrekt, samt mindst varetage de opgaver, det pålægges i henhold til artikel 6. Denne myndighed kan være den samme som den, medlemsstaten pålægger at varetage gennemførelsen af de yderligere reguleringsforanstaltninger, der henvises til i artikel 1, stk. 5, herunder godkendelse af afgiftssystemet og/eller lufthavnsafgiftsniveauet, forudsat at myndigheden opfylder kravene i nærværende artikels stk. 3.

2. Dette direktiv må ikke være til hinder for, at den uafhængige tilsynsmyndighed under eget tilsyn og fulde ansvar og under overholdelse af national lovgivning uddelegerer gennemførelsen af dette direktiv til andre uafhængige tilsynsmyndigheder, forudsat at gennemførelsen finder sted i overensstemmelse med de samme standarder.

3. Medlemsstaterne garanterer, at den uafhængige tilsynsmyndighed er uafhængig, ved at sikre, at den er retligt adskilt fra og funktionelt uafhængig af lufthavnsdriftsorganerne og luftfartselskaberne. Medlemsstater, som bevarer ejerskab til lufthavne, lufthavnsdriftsorganer eller luftfartselskaber eller kontrol over lufthavnsdriftsorganer eller luftfartselskaber, sikrer også, at de funktioner, der er knyttet til ejerskabet eller kontrollen, ikke overdrages til den uafhængige tilsynsmyndighed. Medlemsstaterne sikrer, at de uafhængige tilsynsmyndigheder udøver deres beføjelser på en upartisk og gennemskuelig måde.

4. 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. 3 overholdes.

5. Medlemsstaterne kan indføre en finansieringsmekanisme for den uafhængige tilsynsmyndighed, som kan omfatte opkrævning af en afgift på lufthavnsbrugere og lufthavnsdriftsorganer.

6. Medlemsstaterne sikrer, at der med hensyn til en sådan uenighed, som der henvises til i artikel 6, stk. 3, træffes foranstaltninger, for at:

- a) indføre en procedure for løsning af uenighed mellem lufthavnsdriftsmyndigheden og lufthavnsbrugerne
- b) fastsætte, på hvilke betingelser en uenighed kan forelægges den uafhængige tilsynsmyndighed. Den uafhængige tilsynsmyndighed afviser navnlig klager, som den vurderer ikke er behørigt begrundet eller tilstrækkelig dokumenteret, og
- c) fastsætte de kriterier, som uenighed vil blive vurderet ud fra med henblik på løsning.

Disse procedurer, betingelser og kriterier skal være ikke-diskriminerende, gennemskuelige og objektive.

7. Når den uafhængige tilsynsmyndighed undersøger begrundelsen for ændringen af lufthavnsafgiftssystemet eller afgiftsniveauet, jf. artikel 6, skal denne have adgang til de oplysninger fra de berørte parter, den har brug for, og den skal høre de berørte parter for at kunne træffe afgørelse i sagen. Med forbehold af artikel 6, stk. 4, træffer den en endelig afgørelse snarest muligt og under alle omstændigheder inden fire måneder fra forelæggelsen af sagen. Denne frist kan forlænges med to måneder i velbegrundede undtagelsestilfælde. Den uafhængige tilsynsmyndigheds afgørelser er bindende, uden at det berører en eventuel parlamentarisk eller judiciel kontrol i medlemsstaterne.

8. Den uafhængige tilsynsmyndighed offentliggør hvert år en beretning om sin virksomhed.

Artikel 12

Rapport og revision

1. Senest den 15. marts 2013 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv, med en vurdering af fremskridt med hensyn til at opfylde dets mål, og hvis det er relevant, 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 13

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 15. marts 2011. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og 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 retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 14

Ikrafttræden

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

Artikel 15

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 11. marts 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

A. VONDRA

Formand