

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/12/EG

av den 11 mars 2009

om flygplatsavgifter

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Flygplatsernas huvudsakliga uppgift och kommersiella verksamhet är att säkerställa hanteringen av luftfartyg, från landning till start, samt av passagerare och gods så att lufttrafikföretagen kan tillhandahålla sina lufttransporttjänster. Därför erbjuder flygplatserna ett antal faciliteter och tjänster för luftfartygens drift och hanteringen av passagerare och gods, och kostnaderna för detta täcks i allmänhet genom flygplatsavgifter. De ledningsenheter vid flygplatserna som tillhandahåller faciliteter och tjänster för vilka flygplatsavgifter tas ut bör sträva efter att bedriva verksamheten kostnadseffektivt.

(2) Det är nödvändigt att anta en gemensam ram för att reglera de väsentliga aspekterna av flygplatsavgifter och sättet för att fastställa flygplatsavgifter, eftersom det finns risk för att de grundläggande kraven i relationen mellan

flygplatsernas ledningsenheter och flygplatsanvändare annars inte uppfylls. En sådan ram bör inte påverka medlemsstaternas möjlighet att avgöra om och i så fall i vilken omfattning inkomster från flygplatsens kommersiella verksamhet får beaktas när flygplatsavgifterna fastställs.

(3) Detta direktiv bör tillämpas på flygplatser som är belägna i gemenskapen och överstiger en viss minimistorlek, eftersom det inte är nödvändigt att tillämpa någon gemenskapsram på förvaltningen och finansieringen av mindre flygplatser.

(4) I medlemsstater där ingen flygplats överstiger den minimistorlek som krävs för att omfattas av detta direktiv har dessutom den flygplats som har det högsta antalet passagerarrörelser en så privilegierad ställning som ankomstpunkt till medlemsstaten att den måste omfattas av detta direktiv för att garantera att vissa grundprinciper för förhållandet mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna följs, särskilt principerna om transparent prissättning och icke-diskriminering av flygplatsanvändarna.

(5) För att främja den territoriella sammanhållningen bör medlemsstaterna ha möjlighet att tillämpa ett gemensamt avgiftssystem som omfattar ett flygplatsnät. Ekonomiska överföringar som görs mellan olika flygplatser inom sådana nät bör vara förenliga med gemenskapslagstiftningen.

(6) För fördelning av trafik bör medlemsstaterna kunna tillåta en ledningsenhet för flygplatser som betjänar samma ort eller storstadsregion att tillämpa ett gemensamt och transparent avgiftssystem. Ekonomiska överföringar som görs mellan dessa flygplatser bör vara förenliga med gemenskapslagstiftningen.

⁽¹⁾ EUT C 10, 15.1.2008, s. 35.

⁽²⁾ EUT C 305, 15.12.2007, s. 11.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande avgiven den 15 januari 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 23 juni 2008 (EUT C 254 E, 7.10.2008, s. 18) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 oktober 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den 19 februari 2009.

(7) Incitament för att upprätta nya rutter för att främja bland annat utvecklingen av missgynnade regioner och de yttersta randområdena bör beviljas endast i enlighet med gemenskapslagstiftningen.

- (8) Uttag av avgifter i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och marktjänster har redan behandlats i kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster ⁽¹⁾ och rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen ⁽²⁾. De avgifter som tas ut för att finansiera assistans till passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ⁽³⁾.
- (9) Internationella civila luftfartsorganisationens råd (ICAO:s råd) antog under 2004 en strategi för flygplatsavgifter, i vilken bland annat principerna om avgifternas kostnads-samband, icke-diskriminering och en oberoende mekanism för den ekonomiska regleringen av flygplatser ingår.
- (10) ICAO:s råd har ansett att en flygplatsavgift är en pålaga som specifikt är utformad och tillämpas för att täcka kostnaderna för tillhandahållandet av faciliteter och tjänster för civil luftfart, medan en skatt är en pålaga som är utformad för att öka de nationella eller lokala offentliga inkomsterna, som i allmänhet inte används till den civila luftfarten vare sig i sin helhet eller på grundval av specifika kostnader.
- (11) Flygplatsavgifter bör vara icke-diskriminerande. Ett obligatoriskt förfarande bör införas för regelbundna samråd mellan flygplatsernas ledningsenheter och flygplatsanvändarna, och varje part bör ha möjlighet att hänskjuta frågor till en oberoende tillsynsmyndighet när flygplatsanvändarna har invändningar mot ett beslut om flygplatsavgifter eller om ändring av avgiftssystemet.
- (12) För att säkerställa opartiska beslut och en korrekt och effektiv tillämpning av detta direktiv bör en oberoende tillsynsmyndighet inrättas i varje medlemsstat. Myndigheten bör ha de resurser i fråga om personal, sakkunskap och ekonomiska medel som krävs för att den ska kunna fullgöra sina uppgifter.
- (13) Det är av avgörande betydelse att flygplatsanvändarna regelbundet erhåller information från flygplatsens ledningsenhet om hur och utifrån vilket underlag som flygplatsavgifterna beräknas. En sådan öppenhet skulle ge lufttrafikföretagen insikt i flygplatsens egna kostnader och hur produktiva en flygplats investeringar är. För att flygplatsens ledningsenhet ska kunna göra en korrekt bedömning av vad som krävs i fråga om framtida investeringar bör flygplatsanvändarna åläggas att i god tid underrätta ledningsenheten om alla sina operativa prognoser, utvecklingsprojekt och särskilda behov och önskemål.
- (14) Flygplatsernas ledningsenheter bör underrätta flygplatsanvändarna om betydande infrastrukturprojekt, eftersom sådana i hög grad påverkar systemet eller nivån på flygplatsavgifterna. Denna information bör tillhandahållas för att möjliggöra övervakningen av infrastrukturkostnaderna och tillhandahållande av ändamålsenliga och kostnadseffektiva faciliteter vid den berörda flygplatsen.
- (15) Flygplatsernas ledningsenheter bör få möjlighet att tillämpa flygplatsavgifter som motsvarar den infrastruktur och/eller den tjänstenivå som tillhandahålls, eftersom lufttrafikföretagen har ett legitimt intresse av att kräva att kvaliteten på de tjänster som flygplatsens ledningsenhet tillhandahåller avspeglas i priset. Alla lufttrafikföretag som så önskar bör dock kunna få tillgång till en differentierad infrastruktur eller tjänstenivå på icke-diskriminerande grund. Om efterfrågan överstiger tillgången bör tillträdet fastställas på grundval av objektiva och icke-diskriminerande kriterier, som utarbetas av en ledningsenhet vid flygplatsen. All differentiering av flygplatsavgifterna bör vara öppen, objektiv och grundad på klara och tydliga kriterier.
- (16) Flygplatsanvändare och flygplatsens ledningsenhet bör kunna ingå ett servicenivåavtal som gäller kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls i utbyte mot flygplatsavgifterna. Förhandlingar om kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls i utbyte mot flygplatsavgifterna kan ingå i samrådet.
- (17) Det finns olika system för förskottsfinansiering av flygplatsinvesteringar i olika medlemsstater. I medlemsstater där förskottsfinansiering förekommer bör medlemsstaterna eller flygplatserna följa ICAO:s bestämmelser och/eller fastställa egna skyddsåtgärder.
- (18) Detta direktiv bör inte påverka tillämpningen av fördraget, särskilt artiklarna 81–89.
- (19) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa gemensamma principer för uttag av flygplatsavgifter vid gemenskapens flygplatser, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, då system för flygplatsavgifter inte kan införas på nationell nivå på ett enhetligt sätt i hela gemenskapen, och det därför på grund av dess omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

⁽¹⁾ EUT L 341, 7.12.2006, s. 3.

⁽²⁾ EGT L 272, 25.10.1996, s. 36.

⁽³⁾ EUT L 204, 26.7.2006, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. Genom detta direktiv fastställs gemensamma principer för uttag av flygplatsavgifter vid gemenskapens flygplatser.

2. Detta direktiv ska tillämpas på varje flygplats som är belägen på ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget, som är öppen för kommersiell trafik och där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser, och på den flygplats i varje medlemsstat som har det högsta antalet passagerarrörelser.

3. Medlemsstaterna ska offentliggöra en förteckning över de flygplatser på deras territorium som omfattas av detta direktiv. Förteckningen ska grunda sig på uppgifter från kommissionen (Eurostat) och uppdateras årligen.

4. Detta direktiv ska inte tillämpas på avgifter som tas ut som ersättning för flygtrafiktjänster en route och terminaltjänster i enlighet med förordning (EG) nr 1794/2006 eller på avgifter som tas ut som ersättning för marktjänster enligt bilagan till direktiv 96/67/EG eller på avgifter som tas ut för att finansiera assistans till passagerare med funktionshinder och passagerare med nedsatt rörlighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006.

5. Detta direktiv påverkar inte varje medlemsstats rätt att tillämpa kompletterande lagstiftningsåtgärder, som inte strider mot detta direktiv eller andra relevanta bestämmelser i gemenskapslagstiftningen, med avseende på flygplatsernas ledningsenheter inom dess territorium. Detta kan omfatta åtgärder för ekonomisk översyn, exempelvis godkännande av avgiftssystem och/eller avgiftsnivåer, inklusive avgiftsmetoder som är grundade på stimulansåtgärder eller prisbegränsning.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *flygplats*: varje markområde som är särskilt inrättat för landning, start och manövrering av luftfartyg, inbegripet de närliggande anläggningar som kan behövas för flygtrafiken och för service till luftfartygen, samt de anläggningar som behövs för de kommersiella luftfartstjänsterna,

2. *flygplatsens ledningsenhet*: den enhet som, tillsammans med annan verksamhet eller självständigt, i kraft av nationella

lagar och andra författningar eller avtal har i uppdrag att administrera och förvalta flygplatsens eller flygplatsnätets infrastruktur och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av de olika aktörer som befinner sig på berörd flygplats eller inom berört flygplatsnät,

3. *flygplatsanvändare*: varje fysisk eller juridisk person som med flyg transporterar passagerare, post och/eller gods, till eller från den berörda flygplatsen,

4. *flygplatsavgift*: en avgift som tas ut till förmån för flygplatsens ledningsenhet och som betalas av flygplatsanvändarna för utnyttjandet av sådana faciliteter och tjänster som uteslutande tillhandahålls av flygplatsens ledningsenhet och som avser landning, start, belysning och parkering av luftfartyg samt hantering av passagerare och gods,

5. *flygplatsnät*: en sammanslutning av flygplatser som vederbörligen utsetts som sådan av medlemsstaten och som drivs av samma ledningsenhet.

Artikel 3

Icke-diskriminering

Medlemsstaterna ska säkerställa att flygplatsavgifterna i enlighet med gemenskapslagstiftningen inte medför diskriminering av flygplatsanvändare. Detta hindrar inte en differentiering av flygplatsavgifterna för frågor av allmänt och generellt intresse, inbegripet miljöfrågor, får tillämpas. De kriterier som används för en sådan differentiering ska vara relevanta, objektiva och redovisas på ett öppet sätt.

Artikel 4

Flygplatsnät

Medlemsstaterna får tillåta att ledningsenheten för ett flygplatsnät inför ett gemensamt och öppet avgiftssystem för att täcka flygplatsnätet.

Artikel 5

Gemensamt avgiftssystem

Efter att ha meddelat kommissionen och i enlighet med gemenskapslagstiftningen får medlemsstaterna tillåta att ledningsenheten på en flygplats tillämpar ett gemensamt och transparent avgiftssystem för flygplatser som betjänar samma ort eller storstadsregion, förutsatt att varje flygplats följer samtliga krav om öppenhet som anges i artikel 7.

Artikel 6

Samråd och rättsmedel

1. Medlemsstaterna ska se till att det inrättas ett obligatoriskt förfarande för regelbundna samråd mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna eller företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare avseende driften av systemet för flygplatsavgifter, flygplatsavgifternas nivå och, i förekommande fall, kvaliteten på de tillhandahållna tjänsterna. Sådana samråd ska äga rum minst en gång om året, om inte annat överenskommits vid det senaste samrådet. Om det finns ett flerårigt avtal mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna, ska samråden äga rum i enlighet med avtalet. Medlemsstaterna ska ha rätt att begära samråd oftare.

2. Medlemsstaterna ska, när så är möjligt, se till att flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna är överens om ändringar av systemet för flygplatsavgifter eller deras nivå. Därför ska flygplatsens ledningsenhet lämna varje förslag om ändring av systemet för flygplansavgifter eller deras nivå till flygplatsanvändarna senast fyra månader innan ändringarna träder i kraft, tillsammans med skälen för de föreslagna ändringarna, såvida det inte föreligger exceptionella omständigheter, som måste motiveras för flygplatsanvändarna. Flygplatsens ledningsenhet ska hålla samråd med flygplatsanvändarna om de föreslagna ändringarna och ta deras synpunkter i beaktande innan beslut fattas. Flygplatsens ledningsenhet ska vanligen offentliggöra sitt beslut eller sin rekommendation senast två månader före ikraftträdandet. Flygplatsens ledningsenhet ska motivera sitt beslut i förhållande till flygplatsanvändarnas synpunkter om flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna inte kan enas om de föreslagna ändringarna.

3. Om en tvist uppstår avseende ett beslut om flygplatsavgifter som flygplatsens ledningsenhet har fattat, ska medlemsstaterna se till att varje part får hänskjuta ärendet till den oberoende tillsynsmyndighet som avses i artikel 11, som ska granska de skäl som anges för ändringen av systemet för flygplatsavgifter eller deras nivå.

4. En ändring av systemet eller flygplatsavgifternas nivå som flygplatsens ledningsenhet har beslutat om ska, om den läggs fram för den oberoende tillsynsmyndigheten, inte börja gälla förrän den myndigheten har granskat frågan. Inom fyra veckor från det att den oberoende tillsynsmyndigheten har förelagts ärendet ska den fatta ett tillsvidarebeslut om huruvida ändringen av flygplatsavgifterna ska träda i kraft, såvida inte det slutliga beslutet kan fattas inom samma tid.

5. En medlemsstat får besluta att inte tillämpa punkterna 3 och 4 avseende ändringar av flygplatsavgifternas nivå eller struktur vid de flygplatser för vilka

- a) den nationella lagstiftningen föreskriver att flygplatsavgifterna, eller deras högsta nivå, enligt ett obligatoriskt förfarande måste fastställas eller godkännas av den oberoende tillsynsmyndigheten, eller
- b) den nationella lagstiftningen föreskriver att den oberoende tillsynsmyndigheten, enligt ett obligatoriskt förfarande regelbundet eller på begäran från berörda parter, ska undersöka huruvida flygplatsen är konkurrensutsatt. När undersökningen visar att det är befogat ska medlemsstaten besluta att flygplatsavgifterna, eller deras högsta nivå, ska fastställas eller godkännas av den oberoende tillsynsmyndigheten. Beslutet ska gälla så länge som det behövs enligt den undersökning som gjorts av samma myndighet.

De förfaranden, villkor och kriterier som medlemsstaten använder vid tillämpningen av denna punkt ska vara relevanta, objektiva, icke-diskriminerande och öppna.

Artikel 7

Insyn

1. Medlemsstaterna ska se till att flygplatsens ledningsenhet varje gång de samråd som avses i artikel 6.1 ska hållas informerar varje flygplatsanvändare, eller företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare, om vilket underlag som använts för fastställandet av systemet eller nivån på alla avgifter som tas ut vid varje flygplats av flygplatsens ledningsenhet. Denna information ska omfatta åtminstone

- a) en förteckning över de olika tjänster och infrastrukturer som tillhandahålls i utbyte mot de flygplatsavgifter som tas ut,
- b) den metod som används för att fastställa flygplatsavgifterna,
- c) den övergripande kostnadsstrukturen för de faciliteter och tjänster som flygplatsavgifterna avser,
- d) inkomsterna av de olika avgifterna och den sammanlagda kostnaden för de tjänster som de omfattar,
- e) eventuell offentlig finansiering av de anläggningar och tjänster som flygplatsavgifterna avser,
- f) prognoser över situationen vid flygplatsen såvitt avser avgifter, flygtrafikens utveckling och planerade investeringar,
- g) den faktiska användningen av flygplatsens infrastruktur och utrustning under viss tid, och

h) det förväntade resultatet av alla större planerade investeringar när det gäller deras effekt på flygplatskapaciteten.

2. Medlemsstaterna ska se till att flygplatsanvändarna före varje samråd enligt artikel 6.1 informerar flygplatsens ledningsenhet om särskilt

a) trafikprognoser,

b) prognoser om sammansättningen och den planerade användningen av sin flotta,

c) sina utvecklingsprojekt som avser den berörda flygplatsen, och

d) sina behov såvitt avser den berörda flygplatsen.

3. Med beaktande av den nationella lagstiftningen ska den information som tillhandahålls på grundval av den här artikeln betraktas som konfidentiell eller ekonomiskt känslig och behandlas i enlighet med detta. För flygplatsers ledningsenheter som är börsnoterade ska särskilt börsreglerna iakttagas.

Artikel 8

Ny infrastruktur

Medlemsstaterna ska se till att flygplatsens ledningsenhet samråder med flygplatsanvändarna innan planerna för nya infrastrukturprojekt slutgiltigt fastställs.

Artikel 9

Kvalitetsnormer

1. För att säkerställa att verksamheten på flygplatsen fungerar smidigt och effektivt, ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som krävs för att flygplatsens ledningsenhet och företrädare för eller sammanslutningar av flygplatsanvändare vid den flygplatsen ska kunna inleda förhandlingar för att ingå ett servicenivåavtal avseende kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls vid flygplatsen. Dessa förhandlingar om kvaliteten på tjänster får ingå i de samråd som avses i artikel 6.1.

2. I alla sådana servicenivåavtal ska den servicenivå fastställas som ska tillhandahållas av flygplatsens ledningsenhet med beaktande av det system som faktiskt tillämpas eller flygplatsavgifternas faktiska nivå och den servicenivå som flygplatsanvändarna är berättigade till i utbyte mot de flygplatsavgifter som erläggs.

Artikel 10

Differentierad service

1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att flygplatsens ledningsenhet ska kunna variera kvaliteten på och omfattningen av enskilda flygplatstjänster, terminaler eller delar av terminaler för att tillhandahålla skräddarsydda tjänster eller

avsätta en terminal eller del av terminal för särskilt ändamål. Nivån på flygplatsavgifterna får differentieras utifrån kvaliteten på och omfattningen av sådana tjänster samt deras kostnader eller andra objektiva och öppet redovisade skäl. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3 ska det stå flygplatsens ledningsenhet fritt att fastställa sådana differentierade flygplatsavgifter.

2. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att varje flygplatsanvändare som önskar utnyttja de skräddarsydda tjänsterna eller få en terminal eller del av terminal avsatt för särskilt ändamål, ska få tillgång till dessa tjänster och denna terminal eller del av terminal.

Om fler flygplatsanvändare än vad som är möjligt av kapacitetsskäl önskar få tillgång till de skräddarsydda tjänsterna och/eller en terminal eller del av terminal som avsatts för särskilda ändamål, ska tillgången fastställas på grundval av relevanta, objektiva, öppet redovisade och icke-diskriminerande kriterier. Dessa kriterier får fastställas av flygplatsens ledningsenhet, och medlemsstaterna får kräva att kriterierna godkänns av den oberoende tillsynsmyndigheten.

Artikel 11

Den oberoende tillsynsmyndigheten

1. Medlemsstaterna ska utse eller inrätta en oberoende myndighet som sin oberoende nationella tillsynsmyndighet för att säkerställa en korrekt tillämpning av de åtgärder som vidtas i enlighet med detta direktiv och för att åtminstone utföra de uppgifter som den tilldelas enligt artikel 6. Denna myndighet kan vara densamma som den enhet som medlemsstaterna anförtrott tillämpningen av de kompletterande lagstiftningsåtgärder som avses i artikel 1.5, inbegripet godkännande av avgiftssystemet och/eller nivån på flygplatsavgifterna, under förutsättning att den enheten uppfyller kraven i punkt 3 i denna artikel.

2. Detta direktiv ska inte hindra den oberoende tillsynsmyndigheten från att, i enlighet med nationell lag och under myndighetens tillsyn och fulla ansvar, delegera genomförandet av detta direktiv till andra oberoende tillsynsmyndigheter, förutsatt att genomförandet sker enligt samma normer.

3. Medlemsstaterna ska garantera den oberoende tillsynsmyndighetens oberoende genom att säkerställa att den är rättsligt åtskild från och verksamhetsmässigt oberoende av varje flygplatsledningsenhet och lufttrafikföretag. Medlemsstater som behåller äganderätten till flygplatser, ledningsenheter eller lufttrafikföretag eller kontroll över ledningsenheter eller lufttrafikföretag, ska se till att de funktioner som är kopplade till en sådan äganderätt eller kontroll inte överläts till den oberoende tillsynsmyndigheten. Medlemsstaterna ska se till att den oberoende tillsynsmyndigheten utövar sina befogenheter på ett opartiskt och öppet sätt.

4. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen namnet på den oberoende tillsynsmyndigheten liksom dess adress, de uppgifter och ansvarsområden som den anförtratts och de åtgärder som vidtagits för att följa bestämmelserna i punkt 3.

5. Medlemsstaterna får inrätta en finansieringsmekanism för den oberoende tillsynsmyndigheten, som får inbegripa att en avgift tas ut av flygplatsanvändare och flygplatsers ledningsenheter.

6. Medlemsstaterna ska se till att det, i fråga om tvister enligt artikel 6.3, vidtas åtgärder för att

- a) fastställa ett förfarande för att lösa tvister mellan flygplatsens ledningsenhet och flygplatsanvändarna,
- b) fastställa på vilka villkor en tvist får föreläggas den oberoende tillsynsmyndigheten; denna ska särskilt avvisa klagomål som den inte anser vara vederbörligen motiverade eller tillräckligt dokumenterade,
- c) fastställa de kriterier mot vars bakgrund tvister ska bedömas för att det ska vara möjligt att nå en lösning.

Dessa förfaranden, villkor och kriterier ska vara icke-diskriminerande, objektiva och redovisas på ett öppet sätt.

7. När den oberoende tillsynsmyndigheten ska granska de skäl som anges för ändringen av systemet för flygplatsavgifter eller deras nivå enligt artikel 6, ska de berörda parterna ge den tillgång till all nödvändig information, och myndigheten ska vara skyldig att samråda med de berörda parterna för att nå sitt beslut. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 6.4 ska den fatta sitt slutliga beslut så snart som möjligt och i alla händelser inom fyra månader efter det att den förelagts ärendet. Denna period kan i särskilt exceptionella och vederbörligen motiverade fall förlängas med två månader. Den oberoende tillsynsmyndighetens beslut ska ha bindande verkan, utan att detta påverkar en parlamentarisk eller rättslig översyn, alltefter vad som gäller i de olika medlemsstaterna.

8. Den oberoende tillsynsmyndigheten ska offentliggöra en årlig rapport om sin verksamhet.

Artikel 12

Rapportering och översyn

1. Kommissionen ska senast den 15 mars 2013 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen

av detta direktiv med en bedömning av i vilken omfattning dess mål har nåtts, när så är lämpligt tillsammans med förslag till lämpliga åtgärder.

2. Medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta vid tillämpningen av detta direktiv, särskilt i fråga om inhämtningen av de uppgifter som behövs för utarbetandet av den rapport som avses i punkt 1.

Artikel 13

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 15 mars 2011. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 14

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 15

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 11 mars 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

A. VONDRA

Ordförande