



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.1.2007
KOM(2006) 820 endelig

2007/0013 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om lufthavnsafgifter

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2006) 1688}

{SEK(2006) 1689}

DA

DA

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Generel baggrund**

Fastsættelsen af priserne for brug af lufthavnsinfrastruktur reguleres i dag på nationalt plan efter systemer, der ikke altid er ordentligt begrundede, og ofte er der ikke tilstrækkelige oplysninger til rådighed om disse systemer. Lufthavnsbrugerne høres ikke systematisk i alle EU-lufthavne, før afgifterne fastsættes, eller før afgiftssystemet ændres. De underrettes normalt heller ikke om fremtidige investeringer i lufthavnene og om nødvendigheden af sådanne investeringer.

Luftfartsselskaberne driver virksomhed under stærkt svingende økonomiske forhold med øget international konkurrence og konfronteres med udefrakommende udfordringer såsom internationale sundhedskriser, ustabile brændstofpriser og sikkerhedsproblemer. Hele forsyningskæden i luftfartssektoren bør blive så konkurrencedygtig som muligt for at sikre hele EU-økonomiens fortsatte konkurrenceevne. Lufthavnsafgifter er et vigtigt led i denne kæde, eftersom de udgør mellem 4 % og 8 % af de store EU-luftfartsselskabers driftsomkostninger¹.

De fleste lufthavne i EU er stadig offentligt ejet, og følgelig har de offentlige myndigheder en interesse i at tjene mest muligt på driften af lufthavnene. Men antallet af privat ejede lufthavne i EU er stigende, og aktionærerne har ligeledes interesse at få størst muligt udbytte fra disse lufthavne og lægger eventuelt pres på myndighederne. De offentlige myndigheder vil være interesserede i at give grønt lys for afgiftsstigninger i lufthavne, der står for at blive privatiseret, for at få størst mulige indtægter fra salget af disse lufthavne til private investorer.

Der henvises til ICAO's dokument om principper for lufthavnsafgifter². Ifølge anbefalingerne i heri bør den økonomiske regulering af lufthavne omfatte krav om, at lufthavnsafgifter ikke medfører forskelsbehandling, samt krav om åbenhed og dialog og om formulering og ajourføring af kvalitetsnormer³. Disse retningslinjer er taget i betragtning i nærværende forslag.

- **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,

¹ Kilde: Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA). Andelen afhænger af andre driftsomkostninger såsom prisen på jetbrændstof. Lavprisselskaber hævder, at lufthavnsafgifter udgør en højere andel af deres samlede omkostninger.

² ICAO's policies on charges for airports and air navigation services, 7. udgave, 2004.

³ ICAO's policies on charges for airports and air navigation services, 7. udgave, 2004, punkt 15.

tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne (slots) og brug af edb-reservationssystemer. 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.

Nærværende forslag er et led i et bredere initiativ, der især er rettet mod lufthavne, og som har til formål at fremme effektiv lufthavnsdrift og optimal udnyttelse af begrænset kapacitet.

Initiativet er i overensstemmelse med Lissabon-dagsordenens hovedmålsætning om at styrke konkurrenceevnen i EU ved især at satse på de dynamiske sektorer af økonomien.

2) PARTSHØRING OG KONSEKVENSANALYSE

• Partshøring

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Ved en høring den 7. april 2006 har Kommissionen rådført sig med alle interesseparter i luftfartssektoren om de forskellige muligheder for udformning af fællesskabslovgivning om lufthavnsafgifter.

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

Resumé af svarene og hvordan der er taget hensyn til dem

Luftfartsselskaberne og lufthavnene har forståelse for, at det er nødvendigt at regulere lufthavnsafgifterne på EU-plan, men de er uenige om, hvordan dette bør ske. Luftfartsselskaberne mener, at der er behov for lovgivning, der sikrer uafhængige nationale regler, at lufthavnsafgifterne bør være i overensstemmelse med ICAO's principper og afspejle omkostningseffektivitet, og at systematisk dialog mellem parterne er en nødvendighed. Lavprisselskaberne og lufthavnene ser mindre behov for fællesskabslovgivning, eftersom øget konkurrence fra sekundære lufthavne medvirker til at bringe lufthavnsafgifterne ned.

Nærværende initiativ søger at skabe en balance mellem disse to holdninger.

• Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Der er gennemført en undersøgelse med henblik på en kvantitativ og kvalitativ analyse af konsekvenserne af dette initiativ, der gør det muligt at evaluere den valgte fremgangsmåde. Undersøgelsen er gennemført af Ecorys.

Metodevalg

Den eksterne konsulent foretog en kvalitativ analyse af virkningerne af de foreslåede løsningsmodeller.

Væsentligste organer/eksperter, der er blevet hørt

Alle større interesseorganisationer såvel som individuelle luftfartsselskaber og lufthavne i 18 medlemsstater er blevet hørt. Transportbrugerne og –forbrugerne er også blevet hørt via deres sammenslutninger.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Der er ikke henvist til potentielt alvorlige risici med uoprettelige følger.

Hovedkonklusionen er, at af de fire løsningsmodeller, der var udgangspunktet for undersøgelsen, rummer den tredje model, dvs. gennemførelse af overordnede rammer med generelle principper, størst potentiale for at blive en succes og for at tilvejebringe en positiv ændring i den måde, lufthavnsafgifter fastsættes på, og i forholdet mellem lufthavne og luftfartsselskaber.

Midler til at gøre eksperternes råd offentligt tilgængelige

Et resumé af Ecorys' undersøgelse er offentliggjort på GD TREN's websted⁴.

- **Konsekvensanalyse**

Kommissionen har foretaget en konsekvensanalyse⁵.

Følgende løsningsmodeller er blevet overvejet: Den første model, 'ingen EU-foranstaltninger', er blevet anvendt som et referencegrundlag, som de andre modeller er blevet sammenlignet med.

Den anden løsningsmodel går ud på, at luftfartssektoren udformer og vedtager frivillige EU-dækkende selvreguleringstilag for at løse de problemer, som parterne hver især, dvs. luftfartsselskaberne og lufthavnene, erfarer, og som skyldes manglende aftaler om, hvordan de vigtigste stridspunkter bedst takles.

Den tredje model er en fællesskabsretsakt, der skaber en overordnet ramme, ifølge hvilken lufthavnsafgifter fastsættes på nationalt plan på en måde, der afspejler en række fælles principper, som lufthavnsoperatørerne skal følge.

Den sidste model består i at indføre et retsgrundlag i EU, ifølge hvilket lufthavnsafgifter fastsættes og opkræves på grundlag af ét fælles system, der håndhæves i hele EU på en ensartet måde, og som betyder, at der skal fastlægges én fælles beregningsmetode.

⁴ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm

⁵ SEK(2006) 1688.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Forslaget opstiller en række grundlæggende principper, som lufthavnsoperatørerne skal overholde, når de fastsætter lufthavnsafgifter.

Ikke-diskrimination:

Afgiftssystemerne bør ikke medføre forskelsbehandling af luftfartsselskaber og passagerer. Forskelle i behandlingen bør kun forekomme som følge af forskelle i de faktiske omkostninger ved infrastrukturen og de ydelser, der leveres.

Samråd og klageadgang:

Lufthavnsdriftsorganet og luftfartsselskaberne eller deres respektive organisationer skal indgå i en dialog om det afgiftssystem, der gælder for en lufthavn - ikke kun når systemet ændres, men også når afgiftsniveauet fastsættes. Formålet med dette krav er, at de to parter jævnligt 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 til beregning af afgifter der bør anvendes i medlemsstaterne. Kommissionen er klar over, at lufthavnslovgivningen varierer stærkt fra medlemsstat til medlemsstat, men lufthavnsoperatørerne bør forsyne luftfartsselskaberne med oplysninger i et rimeligt omfang, for at samrådet mellem parterne kan fungere. Til 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.

Kvalitetsnormer

Drift af luftfartsselskaber og lufthavnsydelser af lav kvalitet forringer lufthavnssystemets effektivitet, især i forbindelse med afgang og transfer. Boarding-forsinkelser kan få relativt alvorlige konsekvenser i form af tab af slot, især når lufthavnen er under spidsbelastning. Begge parter har derfor interesse i at indgå en aftale, der kan sikre tjenestekvaliteten i lufthavnen. Begge parter bør have mulighed for at bede en uafhængig myndighed om at gribe ind, hvis det ikke lykkes at nå til enighed.

Differentierede afgifter:

Afgifterne fastsættes på grundlag faste kriterier. Passagerafgiften er imidlertid knyttet til brugen af terminalen. I en lufthavn kan der være forskelle i serviceniveauet og -kvaliteten i de forskellige terminaler. Forskelle i selve terminalernes kvalitet, alder og almene tilstand kan også være baggrund for de forskellige passagerafgifter, som lufthavnsbrugerne betaler inden for samme lufthavn.

Det er nødvendigt at sikre, at alle luftfartsselskaber, der ønsker at benytte terminaler eller ydelser til lavere priser og af lavere kvalitet, i princippet får mulighed for dette på et ikke-diskriminerende grundlag.

Sikkerhedsafgifter:

Beskyttelsen af flypassagerer og -fragt mod ulovlige handlinger er blevet styrket af forordning (EF) 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart⁶ samt en række gennemførelsesforordninger med mere specifikke foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer. Disse forordninger indeholder imidlertid ingen bestemmelser om, hvordan sikkerhedsforanstaltningerne skal finansieres.

I dag finansieres sikkerhedsforanstaltningerne inden for civil luftfart i Europa hovedsagelig på en af følgende fire måder: gennem 1) flysikkerhedsskat, 2) sikkerhedstillæg eller -gebyrer, 3) lufthavnssikkerhedsafgifter og, i mindre grad, 4) statstilskud og -subsidier. Eftersom visse lufthavne i EU opkræver afgifter for sikkerhedsydelse, bør dette emne omfattes af nærværende direktiv, navnlig da det kan virke konkurrenceforvridende, hvis der er væsentlige forskelle mellem lufthavnene i den måde, hvorpå sikkerhedsomkostningerne dækkes, dvs. hvorvidt og i hvilken grad de lægges over på lufthavnsbrugerne.

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 er baseret på artikel 80, stk. 2, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, hvilket skyldes følgende:

Målene med forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af de enkelte medlemsstater hver for sig, da lufthavnsafgiftssystemerne og fastsættelsen af lufthavnsafgifter i de enkelte lufthavne ikke reguleres på en ensartet måde i hele EU. Der er stadig vidt forskellige afgiftssystemer i medlemsstaterne, og det betyder, at der ikke hersker lige konkurrencevilkår - hverken for lufthavnene eller for luftfartsselskaberne.

⁶ EFT L 355 af 30.12.2002.

Målene i forslaget vil bedre kunne opfyldes på fællesskabsplan af følgende årsager:

Et sæt fælles grundlæggende regler for lufthavnsafgifter, der anvendes i hele EU, vil skabe lige og retfærdige betingelser for parterne i luftfartssektoren, når parametrene for brug af lufthavnsinfrastruktur fastlægges.

Der findes forskellige afgiftssystemer i medlemsstaterne. Ikke alle systemer er baseret på grundlæggende principper, der anvendes på en ensartet måde, når lufthavnsafgifterne og beregningsmetoden herfor fastlægges. Det foreslåede direktiv vil medføre en sådan ensartet anvendelse af grundlæggende principper.

Forslaget begrænser sig til et minimum af regler, der skal overholdes, når medlemsstaterne og/eller lufthavnsoperatørerne fastlægger lufthavnsafgifter. Det foreslåede direktiv pålægger ikke et bestemt afgiftssystem. Det er fortsat op til de enkelte medlemsstater at fastlægge et sådant system.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

Det foreslåede direktiv lader friheden til at fastlægge de grundlæggende rammer for lufthavnsafgifter på nationalt plan uændret og bevarer den fleksibilitet, lufthavnene har, når de fastlægger deres afgifter. Direktivet sikrer, at lufthavnsbrugerne vil få en klarere begrundelse for afgifterne.

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 de grundlæggende principper i direktivet.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået reguleringsmiddel: direktiv.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

Et direktiv er det mest hensigtsmæssige middel til at regulere lufthavnsafgifter, da det fastsætter klare, men grundlæggende principper for lufthavnsafgifter, 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) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft til gennemførelse af direktivet, og en sammenligningstabel, som 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 EØS-området.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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 Kommissionen⁷,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁸,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁹,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹⁰, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Lufthavnenes hovedopgave og forretningsvirksomhed består i at betjene fly fra ankomst til afgang, så luftfartsselskaberne kan levere deres 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.
- (2) Det er nødvendigt at fastlægge en fælles ramme for regulering af de centrale aspekter af lufthavnsafgifter og den måde, afgifterne fastsættes på, da der i mangel af en sådan ramme er risiko for, at grundlæggende krav i forholdet mellem lufthavnsdriftsorganerne og lufthavsbrugerne ikke opfyldes.
- (3) Dette direktiv bør gælde for lufthavne på Fællesskabets område af en vis minimumsstørrelse, da forvaltningen og finansieringen af små lufthavne ikke kræver, at der anvendes en fællesskabsramme.

⁷ EFT C af, s.

⁸ EFT C af, s.

⁹ EFT C af, s.

¹⁰ EFT C af, s.

- (4) Opkrævning af afgifter i forbindelse med luftfarts- og groundhandling-ydelser er allerede blevet behandlet i henholdsvis Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 og Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996.
- (5) 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.
- (6) Der bør oprettes en uafhængig tilsynsmyndighed i hver medlemsstat, så det sikres, at myndighedens afgørelser er upartiske, og at dette direktiv anvendes korrekt og effektivt. Myndigheden bør råde over de nødvendige personale- og ekspertressourcer samt økonomiske midler til at udføre sine opgaver.
- (7) Det er af kritisk 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 ønsker.
- (8) Lufthavnene bør underrette lufthavnsbrugerne om større infrastrukturplaner, da disse kan have en væsentlig indflydelse på lufthavnsafgifternes størrelse. 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.
- (9) Som følge af fremvæksten af lavprisluftfartsselskaber, bør lufthavne, der beflyves af sådanne selskaber have mulighed for at anvende afgifter, der svarer til den infrastruktur og/eller det serviceniveau, der tilbydes, eftersom de pågældende luftfartsselskaber har en legitim interesse i at kræve ydelser fra lufthavnen, der svarer til pris-/kvalitetsforholdet. Imidlertid bør alle luftfartsselskaber, der ønsker det, have adgang til ringere infrastruktur og ydelser på ikke-diskriminerende vilkår. Hvis efterspørgslen er større end udbuddet, bør der gives adgang på grundlag af objektive og ikke-diskriminerende kriterier, der opstilles af lufthavnsdriftsorganet.
- (10) Da metoderne til fastlæggelse og opkrævning af de beløb, der skal betales til dækning af sikkerhedsomkostninger, varierer på tværs af Fællesskabet, er det nødvendigt at harmonisere grundlaget for opkrævning af sikkerhedsomkostninger i de lufthavne i Fællesskabet, hvor sikkerhedsomkostningerne afspejles i lufthavnsafgifterne. I disse lufthavne bør afgiften afhænge af omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltningerne, idet der tages hensyn til eventuel offentlig finansiering af disse omkostninger.
- (11) Lufthavnsbrugerne bør have krav på et serviceniveau af et vist minimum til gengæld for de afgifter, de betaler. For at sikre dette, bør lufthavnsdriftsorganet og den eller de sammenslutninger, der repræsenterer lufthavnsbrugerne, med jævne mellemrum indgå en aftale om serviceniveauet.

- (12) Dette direktiv lader anvendelsen af traktatens bestemmelser, navnlig artikel 81-89, uberørt.
- (13) Målene for den foranstaltning, der iværksættes, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da der ikke kan opnås en ensartet løsning i hele Fællesskabet, hvis lufthavnsafgiftssystemerne fastlægges på medlemsstatsplan; målene kan således på grund af handlingens omfang og virkninger bedre gennemføres 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 disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Emne

1. Dette direktiv fastlægger fælles principper for opkrævning af lufthavnsafgifter i Fællesskabets lufthavne.
2. Direktivet 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 1 mio. passagerbevægelser eller 25.000 tons fragt.

Direktivet gælder ikke for de afgifter, der opkræves som betaling for overflyvningstjenester samt tårn- og indflyvningskontrolltjenester i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester¹¹, og heller ikke for de afgifter, der opkræves som betaling for de groundhandling-ydelser, der er opført i bilaget til Rådets direktiv 96/67/EF om groundhandling-markedet i Fællesskabets lufthavne¹².

Direktivet indskrænker 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 etableret på medlemsstatens område. Dette omfatter navnlig godkendelse af afgiftssystemer og/eller afgiftsniveauet på grundlag af konkurrenceretten.

¹¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006, EUT L 341 af 7.12.2006.

¹² Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996, EFT L 272 af 25.10.1996.

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 anlæg, der er tilknyttet af hensyn til trafikken og servicering af luftfartøjer, samt nødvendige anlæg til betjening af den erhvervsmæssige lufttrafik
- (b) 'lufthavnsdriftsorgan': organ, som eventuelt i tilknytning til andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller bestemmelser har fået til opgave at administrere og forvalte lufthavnsinfrastrukturen og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der opererer i de pågældende lufthavne
- (c) 'lufthavnbruger': enhver fysisk eller juridisk person, der ad luftvejen transporterer passagerer, post og/eller fragt fra eller til den pågældende lufthavn
- (d) 'lufthavnsafgift': en afgift, som lufthavnbrugerne og/eller flypassagererne betaler til lufthavnsdriftsorganet med henblik på fuld eller delvis dækning af omkostningerne ved 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
- (e) '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 lufthavnsafgifterne ikke medfører forskelsbehandling af lufthavnbrugere eller luftfartspassagerer.

Artikel 4

Samråd og klageadgang

1. Medlemsstaterne sikrer, at der i hver enkelt lufthavn indføres en obligatorisk procedure for regelmæssigt samråd mellem lufthavnsdriftsorganet og lufthavnbrugerne eller disses repræsentanter om, hvordan lufthavnsafgiftssystemet skal fungere, og om afgifternes størrelse. Et sådant samråd skal finde sted mindst én gang om året.

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 ethvert forslag om ændring af lufthavnens afgiftssystem eller afgiftsniveauet for lufthavnsbrugerne, senest 4 måneder før ændringen skal træde i kraft, sammen med en begrundelse for de påtænkte ændringer. Hvis en lufthavnsbruger anmoder om det, skal lufthavnsdriftsorganet drøfte de påtænkte ændringer med lufthavnsbrugerne og tage hensyn til disses synspunkter, før der træffes endelig afgørelse om ændringerne. Lufthavnsdriftsorganet skal offentliggøre sin endelige afgørelse senest 2 måneder før den træder i kraft. Lufthavnsdriftsorganet skal begrunde sin afgørelse, set i forhold til lufthavnsbrugernes synspunkter, hvis driftsorganet 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 kan klage til den uafhængige tilsynsmyndighed, som derpå undersøger begrundelsen for ændringen af lufthavnsafgiftssystemet eller lufthavnsafgifternes størrelse.

Artikel 5

Åbenhed

1. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsdriftsorganet én gang om året forelægger hver enkelt lufthavnsbruger eller lufthavnsbrugernes repræsentanter eller sammenslutninger oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for fastsættelsen af samtlige lufthavnsafgifter, der opkræves i lufthavnen. Disse oplysninger skal som et minimum omfatte følgende:
 - a) en klar opgørelse over de forskellige tjenesteydelser og infrastrukturanlæg, som lufthavnen stiller til rådighed til gengæld for den afgift, der opkræves
 - b) den metode, der anvendes til at beregne afgifterne
 - c) lufthavnens overordnede omkostningsstruktur
 - d) indtægter og omkostninger for hver kategori af lufthavnsafgifter, der opkræves i lufthavnen
 - e) det samlede antal ansatte inden for de tjenesteydelser, for hvilke der opkræves afgifter
 - 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
 - h) investeringernes produktivitet i form af virkning på lufthavnens kapacitet og tjenesteydelsernes kvalitet.

2. Medlemsstaterne sikrer, at lufthavnsbrugerne jævnligt forelægger lufthavnsdriftsorganet oplysninger om navnlig følgende aspekter:
 - 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.
3. De oplysninger, der forelægges i medfør af denne artikel, skal anses som fortrolige og behandles i overensstemmelse hermed.

Artikel 6

Ny infrastruktur

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

Artikel 7

Kvalitetsnormer

1. For at opnå en smidig og effektiv lufthavnsdrift sørger medlemsstaterne for, at lufthavnsdriftsorganet og den eller de sammenslutninger, der repræsenterer lufthavnsbrugerne, indleder forhandlinger med henblik på at indgå en serviceniveuaftale om kvaliteten af de tjenester, der ydes i lufthavnsterminalen/-terminalerne, og om hvor nøjagtige de oplysninger, som lufthavnsbrugerne skal forelægge om deres planlagte aktiviteter, jf. artikel 5, stk. 2, skal være, og i hvor god tid de skal foreligge, for at lufthavnen kan opfylde sine forpligtelser. Der skal indgås en sådan aftale mindst én gang hvert andet år, og aftalen skal anmeldes til den uafhængige tilsynsmyndighed i hver enkelt medlemsstat.
2. Medlemsstaterne sikrer, at begge parter har mulighed for at bede den uafhængige tilsynsmyndighed om at gribe ind, hvis de ikke kan nå til enighed om en serviceniveuaftale.

Artikel 8

Differentierede afgifter

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.

Lufthavnsafgifterne kan differentieres på grundlag af kvaliteten og omfanget af sådanne ydelser.

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

Hvis der er flere brugere, 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, gennemskelige og ikke-diskriminerende kriterier.

Artikel 9

Sikkerhedsafgifter

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 10

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, samt varetage de opgaver, det pålægges i henhold til artikel 4 og artikel 7. Dette organ kan være det samme som det, medlemsstaten pålægger at varetage gennemførelsen af de yderligere nationale foranstaltninger, der henvises til artikel 1, stk. 2, herunder godkendelse af afgiftssystemet og/eller afgiftsniveaet, forudsat at organet opfylder kravene i stk. 2.
2. Medlemsstaterne garanterer, at tilsynsmyndigheden er uafhængig, ved at sikre, at den er retligt adskilt fra og funktionelt uafhængigt af lufthavnsdriftsorganerne og lufthavnsbrugerne. 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. Når et lufthavnsdriftsorgan eller en lufthavnsbruger har en klage vedrørende et anliggende, der er omfattet af dette direktiv, kan vedkommende forelægge klagen for den uafhængige tilsynsmyndighed, der fungerer som tvistbilæggelsesmyndighed og træffer afgørelse i sagen, senest to måneder efter at klagen er modtaget. Den uafhængige tilsynsmyndighed har ret til at anmode parterne om de oplysninger, den har brug for for at kunne træffe afgørelse i sagen. Den uafhængige tilsynsmyndigheds afgørelser er bindende.
5. Den uafhængige tilsynsmyndighed offentliggør hvert år en beretning om sin virksomhed.

Artikel 11

Rapport og revision

1. Senest 4 år efter, at dette direktiv er trådt i kraft, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af direktivet, samt, om nødvendigt, 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 12

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 18 måneder efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til nærværende direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 13

Ikrafttræden

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

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand