

**P6\_TA(2008)0004**

**Luchthavengelden \*\*\*I**

**Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 15 januari 2008 over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake luchthavengelden (COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))**

**(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)**

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2006)0820),
  - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0056/2007),
  - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie economische en monetaire zaken en de Commissie regionale ontwikkeling (A6-0497/2007),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
  2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
  3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

P6\_TC1-COD(2007)0013

**Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 15 januari 2008 met het oog op de aanneming van Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad inzake luchthavengelden**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gelet op het voorstel van de Commissie ||,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>3</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De belangrijkste opdracht en commerciële activiteit van luchthavens is het afhandelen van luchtvaartuigen, van landen tot opstijgen, en van passagiers en goederen, teneinde luchtvervoerders in staat te stellen || luchtvervoersdiensten aan te bieden. Met het oog op de afhandeling stellen luchthavens een aantal faciliteiten en diensten ter beschikking die verband houden met de exploitatie van luchtvaartuigen en de verwerking van passagiers en goederen; gewoonlijk dekken zij de kosten daarvan door het heffen van luchthavengelden. ***Faciliteiten en diensten waarvoor kosten in rekening worden gebracht, dienen op kostenefficiënte wijze te worden aangeboden.***

---

<sup>1</sup> PB C 10 van 15.1.2008, blz. 35.

<sup>2</sup> PB C 305 van 15.12.2007, blz. 11.

<sup>3</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 15 januari 2008.

- (2) Er moet een gemeenschappelijk kader worden vastgesteld voor het regelen van de essentiële kenmerken van luchthavengelden en de manier waarop ze worden vastgesteld, zoniet bestaat het risico dat de basisvereisten in de relatie tussen de beheersorganen van luchthavens en de luchthavengebruikers niet in acht worden genomen.
- (3) Deze richtlijn moet gelden voor *binnen* de Gemeenschap gevestigde luchthavens van een bepaalde *minimumomvang*; er is geen behoefte aan een communautair kader voor het beheer en de financiering van kleine luchthavens.
- (4) Het innen van heffingen voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en grondafhandelingsdiensten is reeds ter sprake gekomen in Verordening (EG) nr. 1794/2006<sup>1</sup> van de Commissie || en Richtlijn 96/67/EG<sup>2</sup> van de Raad ||.
- (5) De luchthavengelden moeten niet-discriminerend zijn. Er moet een verplichte procedure voor regelmatig overleg tussen de beheersorganen van luchthavens en de luchthavengebruikers worden opgesteld, waarbij elke partij de mogelijkheid krijgt een beroep te doen op een onafhankelijke regelgevende instantie als een besluit over luchthavengelden of de wijziging van het systeem van luchthavengelden door de luchthavengebruikers in vraag wordt gesteld.
- (6) In elke lidstaat moet *één* onafhankelijke regelgevende instantie worden *aangesteld of* opgericht om de onpartijdigheid van de beslissingen en de juiste en doeltreffende toepassing van deze richtlijn te garanderen. De instantie moet over de nodige middelen (personeel, deskundigheid en financiële middelen) beschikken om zijn taken te kunnen uitvoeren *en zo te kunnen garanderen dat luchthavens hun diensten en faciliteiten op kostenefficiënte wijze aanbieden.*

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (PB L 341 van 7.12.2006, blz. 3).

<sup>2</sup> Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36). Richtlijn gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

- (7) Het is van essentieel belang dat de luchthavengebruikers regelmatig door het beheersorgaan van de luchthaven worden geïnformeerd over de wijze en de basis waarop || luchthavengelden worden berekend. Die transparantie verschaft de luchtvaartmaatschappijen inzicht in de kosten van de luchthaven en de productiviteit van de investeringen van de luchthaven. Om een beheersorgaan van een luchthaven in staat te stellen te beoordelen welke toekomstige investeringen noodzakelijk zijn, moeten || luchthavengebruikers al hun operationele prognoses, uitbreidingsprojecten en specifieke vragen en wensen tijdig aan het beheersorgaan van de luchthaven meedelen.
- (8) Aangezien belangrijke infrastructuurprojecten een aanzienlijke invloed hebben op het niveau van de luchthavengelden, moeten de luchthavens de luchthavengebruikers informatie verstrekken over dergelijke projecten. Deze informatie wordt verstrekt om toezicht op de infrastructuurkosten mogelijk te maken en om passende en kostenefficiënte faciliteiten ter beschikking te stellen op de betrokken luchthaven.
- (9) **Gezien** de opkomst van luchtvaartmaatschappijen die luchtdiensten tegen lage kosten verlenen, moeten de luchthavens die door deze maatschappijen worden bediend de mogelijkheid krijgen luchthavengelden te heffen die overeenstemmen met de infrastructuur en/of het niveau van de verleende diensten, aangezien luchtvaartmaatschappijen er *een gerechtvaardigd* belang bij hebben diensten van een luchthaven te vragen die overeenstemmen met de prijs-kwaliteitsverhouding. De toegang tot een *een dergelijk verschillend* niveau van infrastructuur of dienstverlening moet echter op niet-discriminerende basis open staan voor alle maatschappijen die er gebruik van willen maken. Als de vraag het aanbod overtreft, moet het beheersorgaan van de luchthaven objectieve en niet-discriminerende criteria opstellen om te bepalen wie toegang krijgt. ***Iedere differentiatie en/of verhoging van heffingen moet transparant en objectief zijn en op duidelijke criteria berusten. Differentiatie kan een stimulerend effect hebben op de opening van nieuwe routes en hierdoor de ontwikkeling bevorderen in regio's die te lijden hebben onder geografische en natuurlijke handicaps, met inbegrip van de ultraperifere gebieden.***

- (10) Aangezien niet in de hele Gemeenschap dezelfde methoden worden gebruikt voor het vaststellen en innen van de bedragen die betaald moeten worden voor het dekken van de beveiligingskosten, is er behoefte aan een harmonisering van de basis voor het in rekening brengen van beveiligingskosten in de communautaire luchthavens die deze kosten verrekenen in de luchthavengelden. In deze luchthavens moeten de luchthavengelden in verhouding staan tot de *werkelijke* beveiligingskosten, *waarin* eventuele overheidsfinanciering *en staatssteun ter dekking van* de beveiligingskosten *correct moeten worden verrekend, en moeten deze diensten tegen kostprijs worden verstrekt, zodat er geen winst wordt gemaakt. De inkomsten uit luchthavengelden die ter dekking van de beveiligingskosten worden ingevoerd, mogen uitsluitend voor de tenuitvoerlegging van veiligheidsmaatregelen worden gebruikt.*
- (11) In ruil voor de kosten die luchthavengebruikers betalen, hebben ze recht op een bepaald dienstverleningsniveau. Het niveau van de dienstverlening moet daarom worden vastgelegd in overeenkomsten tussen het beheersorgaan van de luchthaven en de vereniging *of verenigingen* van luchthavengebruikers in de desbetreffende luchthaven; dergelijke overeenkomsten moeten met regelmatige tussenpozen worden gesloten.
- (12) Deze richtlijn laat de toepassing van de bepalingen van het Verdrag, met name de artikelen 81 tot en met 89, onverlet.
- (13) Daar de doelstellingen van *deze richtlijn* niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, aangezien systemen voor het heffen van luchthavengelden niet op uniforme wijze in de hele Gemeenschap *op nationaal niveau* kunnen worden vastgesteld, en derhalve vanwege de omvang en de gevolgen *ervan* beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het EG-Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen treffen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## Artikel 1

### Onderwerp

1. In deze richtlijn worden gemeenschappelijke beginselen vastgesteld voor het heffen van luchthavengelden in communautaire luchthavens. ***Dit laat de keuzevrijheid van beheersorganen van luchthavens onverlet om voor het "single till-systeem", het "dual till-systeem" of een combinatie daarvan te kiezen.***
2. Deze richtlijn geldt voor alle luchthavens die gevestigd zijn op het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is, die open staan voor commercieel verkeer en die jaarlijks meer dan 5 miljoen passagiersbewegingen ■ laten optekenen of ***meer dan 15% van het jaarlijkse aantal passagiersbewegingen in de lidstaat waarin de luchthaven gevestigd is.***

***Na een uitvoerig onderzoek van de nationale mededingingsautoriteit mogen de lidstaten deze richtlijn ook op andere luchthavens toepassen, als dit nodig blijkt.***

***Deze richtlijn geldt ook voor luchthavennetwerken en alle in een netwerk georganiseerde luchthavens in een gebied waar de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn.***

***De lidstaten publiceren een lijst met de luchthavens op hun grondgebied waarop deze richtlijn van toepassing is. Deze lijst berust op gegevens van EUROSTAT en wordt jaarlijks bijgewerkt.***

Deze richtlijn is niet van toepassing op ■ heffingen die worden geïnd voor de vergoeding van en-route- en terminalluchtnavigatiediensten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1794/2006 ■ noch op ■ heffingen die worden geïnd voor de vergoeding van grondafhandelingsdiensten, zoals vermeld in de bijlage bij Richtlijn 96/67/EG ■, ***noch op heffingen die worden geïnd ter financiering van hulpverlening aan gehandicapte reizigers en reizigers met een beperkte mobiliteit, zoals bedoeld in Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen<sup>1</sup>.***

Deze richtlijn laat het recht van de lidstaten onverlet om ten aanzien van een op hun grondgebied gevestigd beheersorgaan van een luchthaven aanvullende regelgevende maatregelen te nemen, mits deze verenigbaar zijn met deze richtlijn of met andere relevante bepalingen van de Gemeenschapswetgeving. Met dergelijke maatregelen wordt met name de goedkeuring van heffingsstelsels en/of het niveau van heffingen op basis van de mededingingswetgeving bedoeld.

---

<sup>1</sup> ***PB L 204 van 26.7.2006, blz. 1.***

## Artikel 2

### Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder

- (a) "luchthaven": elk terrein dat speciaal is ingericht om luchtvaartuigen de mogelijkheid te bieden te landen, op te stijgen of manoeuvres uit te voeren, met inbegrip van de eventueel bijbehorende installaties ten behoeve van het verkeer van en de dienstverlening aan luchtvaartuigen en de nodige installaties ten behoeve van de commerciële luchtdiensten;
- (b) "beheersorgaan van de luchthaven": de instantie die, eventueel in combinatie met andere activiteiten, aan de nationale wet- of regelgeving de taak ontleent om de **infrastructuur van een luchthaven of een luchthavennetwerk** te beheren en de activiteiten van de verschillende op de luchthavens **of het luchthavennetwerk** aanwezige ondernemingen te coördineren en te controleren;
- (c) "luchthavengebruiker": iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die *naar of vanaf* de desbetreffende luchthaven door de lucht passagiers, post en/of vracht vervoert;
- (d) "luchthavengelden": een heffing die wordt geïnd ten gunste van het beheersorgaan van de luchthaven en die moet worden betaald door de luchthavengebruikers en/of luchtvaartpassagiers **voor het gebruik** van de faciliteiten en diensten die exclusief door het beheersorgaan van de luchthaven worden aangeboden en die verband houden met landen, opstijgen, verlichting en *parkeren* van luchtvaartuigen en verwerking van passagiers en goederen **■** ;
- (e) "beveiligingsheffing": een heffing die specifiek tot doel heeft geheel of gedeeltelijk de kosten te dekken van de **minimumbeveiligingsmaatregelen** om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden te beschermen, **zoals vastgelegd in Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart<sup>1</sup>**;
- (f) "**luchthavennetwerk**": **een aantal luchthavens in een lidstaat die worden geëxploiteerd door een luchthavenbeheerder die door de bevoegde nationale instantie is aangewezen.**

---

<sup>1</sup> **PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 849/2004 (PB L 158 van 30.4.2004, blz. 1. Rectificatie in PB L 229 van 29.6.2004, blz. 3).**

### Artikel 3

#### Discriminatieverbod

De lidstaten zien erop toe dat bij het heffen van de luchthavengelden geen onderscheid wordt gemaakt tussen luchthavengebruikers of luchtvaartpassagiers.

*Deze bepaling staat de invoering van aanpassingen van de heffingen om objectieve, transparante redenen van algemeen belang niet in weg.*

### Artikel 4

#### Luchthavennetwerk

*Teneinde te waarborgen dat toegang tot de luchthavens van een luchthavennetwerk wordt verleend tegen kosten die evenredig zijn met het aantal luchtvaartpassagiers, kunnen de lidstaten beheerders van luchthavennetwerken toestemming verlenen om een uniform en transparant systeem van luchthavengelden in te voeren voor alle luchthavens die deel uitmaken van het netwerk. De toestemming wordt alleen gegeven op voorwaarde dat de concurrentie tussen de luchthavens in verschillende lidstaten, bijvoorbeeld met betrekking tot toerisme, niet wordt verstoord. Bij geschillen kan de klager beroep instellen bij de Commissie op grond van de toepasselijke mededingingsregels van de EG.*



## Artikel 5

### Overleg en verhaal

1. De lidstaten zien erop toe dat in elke luchthaven *waarvoor deze richtlijn geldt*, een verplichte procedure wordt vastgesteld voor overleg tussen het beheersorgaan van de luchthaven en de luchthavengebruikers of vertegenwoordigers van de luchthavengebruikers over de werking van het systeem van luchthavengelden en het niveau van die gelden, *met inbegrip van het kwaliteitsniveau van de diensten die het beheersorgaan van de luchthaven voor de luchthavengelden dient te verlenen. De lidstaten zorgen ervoor dat dit overleg plaatsvindt voordat de beheersorganen van luchthavens of de luchthavengebruikers luchthavengelden invoeren of aanzienlijke wijzigingen aanbrengen in de structuur of de hoogte van de luchthavengelden. Wanneer er een meerjarige overeenkomst bestaat tussen het beheersorgaan van de luchthaven en de luchthavengebruikers of vertegenwoordigers van de luchthavengebruikers, vindt het overleg plaats in overeenstemming met de bepalingen van die overeenkomst.*
2. De lidstaten zien er, voor zover mogelijk, op toe dat wijzigingen van het systeem van luchthavengelden of van het niveau van die gelden plaatsvinden in overeenstemming tussen het beheersorgaan van de luchthaven en de luchthavengebruikers. Het beheersorgaan van de luchthaven dient daartoe uiterlijk zes maanden vóór de luchthavengelden van kracht worden een voorstel in tot wijziging van het systeem van luchthavengelden of het niveau van de luchthavengelden, samen met de redenen voor de voorgestelde wijzigingen. Op verzoek van een luchthavengebruiker pleegt het beheersorgaan van de luchthaven met de luchthavengebruikers overleg over de voorgestelde wijzigingen en houdt het rekening met hun meningen alvorens een definitieve beslissing te nemen. Het beheersorgaan van de luchthaven publiceert zijn definitieve beslissing *binnen een redelijke termijn* vóór de luchthavengelden van kracht worden. Het beheersorgaan van de luchthaven motiveert zijn beslissing met betrekking tot de standpunten van de luchthavengebruikers ingeval geen overeenstemming over de voorgestelde wijzigingen wordt bereikt tussen het beheersorgaan van de luchthaven en de luchthavengebruikers.
3. De lidstaten zien erop toe dat, wanneer *definitieve* onenigheid bestaat over een beslissing over de luchthavengelden, *het beheersorgaan van de luchthaven of de luchthavengebruikers, voorzover zij ten minste twee van elkaar onafhankelijke luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen of ten minste 10% van de jaarlijkse vliegbewegingen respectievelijk van het jaarlijkse passagiersaanbod op de betrokken luchthaven voor hun rekening nemen*, de tussenkomst *kunnen* vragen van een onafhankelijke regelgevende instantie die de motivering van de wijziging van het systeem van luchthavengelden of het niveau van de luchthavengelden onderzoekt.

*De onafhankelijke regelgevende instantie die overeenkomstig artikel 12 is aangesteld of opgericht:*

- a) stelt een procedure vast voor de oplossing van meningsverschillen tussen het beheersorgaan van de luchthaven en de luchthavengebruikers of hun vertegenwoordigers over wijzigingen van de hoogte of de structuur van de luchthavengelden, met inbegrip van wijzigingen in de kwaliteit van diensten;*
- b) stelt de voorwaarden vast waaronder een meningsverschil aan haar kan worden voorgelegd voor oplossing;*
- c) stelt de criteria vast waaraan meningsverschillen worden getoetst.*

*Deze voorwaarden en criteria zijn niet-discriminerend en transparant, en stroken met de principes van het mededingingsrecht van de EG en deze richtlijn.*

*Het onderzoek naar een wijziging van het systeem van luchthavengelden of de hoogte van de luchthavengelden heeft geen opschortende werking.*

- 4. De luchthavengebruiker legt prima facie bewijs over dat de luchthaven in kwestie maatregelen heeft genomen die in strijd zijn met het mededingingsrecht van de EG.*
- 5. Dit laat bestaande procedures voor oplossing van geschillen of statutaire beroepsprocedures onverlet.*

#### *Artikel 6*

##### *Transparantie*

- 1. De lidstaten zien erop toe dat het beheersorgaan van de luchthaven alle luchthavengebruikers of vertegenwoordigers of verenigingen van luchthavengebruikers eenmaal per jaar informatie verschaft over de elementen die gebruikt worden als basis voor het vaststellen van het niveau van alle heffingen die op de luchthaven worden geïnd. Deze informatie behelst ten minste:*

- a) een lijst van de verschillende diensten en infrastructuren die in ruil voor de heffing ter beschikking worden gesteld;
- b) de *methodologie die wordt toegepast voor de vaststelling van de heffingen, waarbij aangegeven wordt of een single till-systeem, een dual till-systeem of een combinatie daarvan is gebruikt;*
- c) de algemene kostenstructuur van de luchthaven *in verband met de faciliteiten en diensten ter dekking waarvan de luchthavengelden bedoeld zijn, voorzover dit voor de berekening van de luchthavengelden relevant is en in de jaarverslagen moet worden uiteengezet;*
- d) de inkomsten en kosten van elke categorie heffingen die op de luchthaven worden geïnd;
- e) *de inkomsten van de luchthaven uit overheidssteun, subsidies en andere geldelijke steun, in relatie tot de inkomsten uit heffingen;*
- f) *de aan de luchthaven verleende staatssteun en regionale steun en de middelen afkomstig uit overheidsfinanciering in verband met openbaardienstverplichtingen;*
- g) het totale aantal werknemers dat werkzaam is bij de diensten die aanleiding geven tot het innen van de heffingen;
- h) de prognoses betreffende de situatie van de luchthaven ten aanzien van de **toename van het verkeer en eventuele omvangrijke** geplande investeringen;
- i) het werkelijke gebruik van de luchthaveninfrastructuur en –apparatuur tijdens een bepaalde periode;
- j) de *voorspelde resultaten van eventuele omvangrijke geplande* investeringen in termen van hun effect op de capaciteit van de luchthaven en de kwaliteit van de **diensten**.

2. De lidstaten zien erop toe dat de luchthavengebruikers ***vóór beoogde aanpassingen van de hoogte van de luchthavengelden of het systeem van luchthavengelden of vóór invoering van nieuwe heffingen*** aan het beheersorgaan van de luchthaven informatie verstrekken over met name:
  - a) de prognoses betreffende de omvang van hun verkeer;
  - b) de prognoses betreffende de samenstelling en het geplande gebruik van hun vloot;
  - c) hun uitbreidingsprojecten op de betrokken luchthaven;
  - d) hun behoeften op de betrokken luchthaven.
3. De *ingevolge de leden 1 en 2* verstrekte informatie wordt als vertrouwelijk beschouwd en ook als dusdanig behandeld. ***Informatieverstrekking is onderworpen aan de nationale wetgeving inzake de vertrouwelijkheid van gegevens. Bij beursgenoteerde luchthavens moeten met name de beursvoorschriften in acht worden genomen.***
4. ***De onafhankelijke regelgevende instantie heeft, binnen het kader van de geëigende voorschriften inzake vertrouwelijkheid, toegang tot alle gegevens die zij nodig heeft voor de uitvoering van haar werkzaamheden.***

#### *Artikel 7*

#### Nieuwe infrastructuur

De lidstaten zien erop toe dat het beheersorgaan van de luchthaven overleg pleegt met de luchthavengebruikers alvorens de definitieve plannen voor nieuwe infrastructuurprojecten op te stellen. ***Maximaal vijf jaar voordat de investering operationeel wordt, mag het beheersorgaan van de luchthaven bij de vaststelling van de luchthavengelden zijn belangen via voorfinanciering behartigen.***

***Het beheersorgaan van de luchthaven kan nieuwe infrastructuurprojecten voorfinancieren door middel van een passende verhoging van de luchthavengelden, op voorwaarde dat***

- a) ***de luchthavengebruikers transparante informatie ontvangen over de omvang en de duur van de verhoging van de luchthavengelden;***
- b) ***alle aanvullende inkomsten uitsluitend worden gebruikt voor de aanleg van de geplande infrastructuur;***
- c) ***alle officiële vergunningen zijn afgegeven.***

#### *Artikel 8*

#### Kwaliteitsnormen

1. Om de vlotte en efficiënte werking van een luchthaven te garanderen en om *het beheersorgaan van de luchthaven* in staat te stellen zijn verplichtingen na te komen, zien de lidstaten erop toe dat het beheersorgaan van de luchthaven en de vereniging(en) van luchthavengebruikers onderhandelingen voeren met het oog op het ***maken van afspraken over de diverse dienstverleningsniveaus, overeenkomstig het in artikel 9 bepaalde over differentiatie van de luchthavengelden***, met betrekking tot de kwaliteit van de diensten die in de luchthaventerminal(s) worden verleend en de nauwkeurigheid en tijdigheid van informatie die door de luchthavengebruikers wordt verstrekt over hun geplande activiteiten, zoals vermeld in *artikel 6, lid 2*. Een dergelijke overeenkomst wordt minstens om de twee jaar gesloten en wordt aangemeld bij de onafhankelijke regelgevende instantie van elke lidstaat.
2. Wanneer geen *afpraak over dienstverlening niveau* wordt gemaakt, zien de lidstaten erop toe dat elke partij de tussenkomst van de onafhankelijke regelgevende instantie kan vragen.

## Artikel 9

### *Verschillen in luchthavengelden*

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om het beheersorgaan van de luchthaven in staat te stellen variatie aan te brengen in de kwaliteit en het toepassingsgebied van bepaalde luchthavendiensten, terminals of delen van terminals, teneinde op maat gemaakte diensten te verlenen of een specifieke terminal of een deel van een terminal ter beschikking te stellen. Op basis van de kwaliteit en het toepassingsgebied van dergelijke diensten kan variatie worden aangebracht in het niveau van de luchthavengelden, **maar ook op basis van milieuprestatie, geluidsoverlast of andere openbare belangen op voorwaarde dat een en ander wordt vastgesteld aan de hand van relevante, objectieve en transparante criteria.**

*De lidstaten zorgen er tevens voor dat de luchthavens dezelfde heffing voor dezelfde dienst innen. Het beheersorgaan van de luchthaven kan luchthavengebruikers kortingen op heffingen verlenen gebaseerd op de kwaliteit van een gebruikte dienst, mits de betreffende korting op openbaar gemaakte, transparante en objectieve voorwaarden voor alle luchthavengebruikers beschikbaar is. Het beheersorgaan van de luchthaven kan een korting verlenen aan gebruikers die nieuwe routes openen, mits de korting in overeenstemming met de mededingingswetgeving van de EG evenzo op openbare en niet-discriminerende wijze wordt verleend en op dezelfde wijze voor alle luchthavengebruikers verkrijgbaar is.*

2. De lidstaten zien erop toe dat alle luchthavengebruikers die gebruik willen maken van de op maat gemaakte diensten of de specifieke (delen van) terminals toegang krijgen tot deze diensten en (delen van) terminals.

Als meer gebruikers toegang wensen tot de op maat gemaakte diensten of de specifieke (delen van) terminals *dan* || ingevolge capaciteitsbeperkingen *mogelijk is, wordt de toegang* || toegekend op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

## Artikel 10

### Beveiligingsheffingen

Beveiligingsheffingen worden uitsluitend gebruikt om beveiligingskosten te dekken **en mogen deze kosten niet overschrijden. Met beveiligingsheffingen mag geen winst worden gemaakt.** Deze kosten worden bepaald overeenkomstig de in elk van de lidstaten algemeen erkende beginselen inzake **economische en operationele efficiency en inzake** boekhouding en evaluatie. **De lidstaten zorgen ervoor dat de kosten eerlijk over de verschillende gebruikersgroepen op elke luchthaven worden verdeeld.** De lidstaten dienen er echter op toe te zien dat *met name* rekening wordt gehouden met:

- de kosten van de financiering van de specifieke faciliteiten en installaties voor beveiligingsactiviteiten, inclusief een billijke waardevermindering van deze faciliteiten en installaties;
- de uitgaven voor beveiligingspersoneel en beveiligingsactiviteiten, **exclusief de kosten van korte-termijnmaatregelen inzake verhoogde veiligheid; dergelijke maatregelen, die worden opgelegd in het kader van de nationale wetgeving met betrekking tot speciale risicobeoordeling en die tot extra uitgaven leiden, worden niet onderworpen aan de bepalingen van deze richtlijn;**
- de toelagen en subsidies die door de overheid worden verstrekt voor beveiligingsdoeleinden.

**De opbrengsten van veiligheidsheffingen op een bepaalde luchthaven mogen alleen worden gebruikt ter dekking van de uitgaven voor de veiligheid op diezelfde luchthaven. In geval van een luchthavennetwerk mogen de opbrengsten van veiligheidsheffingen alleen worden gebruikt ter dekking van veiligheidsuitgaven die ontstaan op luchthavens die tot het netwerk behoren.**

## Artikel 11

### Strengere beveiligingskosten

**De kosten in verband met de uitvoering van beveiligingsmaatregelen die strenger zijn dan de minimumbeveiligingsmaatregelen die zijn vastgelegd in Verordening (EG) nr. 2320/2002, worden gedragen door de lidstaten.**

## Artikel 12

### Onafhankelijke regelgevende instantie

1. Om te garanderen dat de maatregelen die worden genomen om aan deze richtlijn te voldoen correct worden toegepast en **■** de in de *artikelen 5 en 8* vermelde taken **worden uitgevoerd**, stellen de lidstaten een onafhankelijk orgaan aan als nationale onafhankelijke regelgevende instantie of richten zij een dergelijk orgaan op. Dit orgaan kan hetzelfde zijn als de entiteit die door de lidstaten belast is met de in artikel 1, lid 2, vermelde aanvullende regelgevende maatregelen en dus ook met de goedkeuring van het heffingenstelsel en/of het niveau van de heffingen, voor zover het aan de voorwaarden van *lid 3 van dit artikel* voldoet.
2. ***De onafhankelijke nationale regelgevende instantie kan onder haar toezicht de uitvoering van de bepalingen van deze richtlijn of delen daarvan delegeren aan onafhankelijke regionale regelgevende instanties, mits de uitvoering overeenkomstig dezelfde normen geschiedt. De onafhankelijke nationale regelgevende instantie blijft verantwoordelijk voor het waarborgen van de correcte toepassing van de bepalingen van deze richtlijn. Het bepaalde in lid 3 geldt ook voor onafhankelijke regionale regelgevende instanties.***
3. De lidstaten garanderen de onafhankelijkheid van de onafhankelijke regelgevende instantie door erop toe te zien dat deze instantie juridisch gescheiden is en functioneel onafhankelijk is van de beheersorganen van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen. Lidstaten die eigenaar blijven van of de controle behouden over luchthavens, beheersorganen van luchthavens of luchtvaartmaatschappijen moeten ervoor zorgen dat de regelgevende functies structureel gescheiden zijn van de activiteiten die verband houden met de eigendom of de controle. De lidstaten zorgen ervoor dat de onafhankelijke regelgevende instantie haar bevoegdheden onpartijdig en op transparante wijze uitoefent.
4. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de naam en het adres van de onafhankelijke regelgevende instantie, de taken en verantwoordelijkheden die aan deze instantie zijn toegewezen en de maatregelen die zijn genomen om overeenstemming met *lid 3* te waarborgen.



5. *Bij een onderzoek naar de rechtvaardiging voor het wijzigen van de structuur of de hoogte van de luchthavengelden, als bedoeld in artikel 5, kan de onafhankelijke regelgevende instantie de nodige informatie van de betrokken partijen vragen en moet deze instantie deze partijen en eventuele andere betrokken partijen raadplegen om tot een beslissing te komen. Zij neemt zo spoedig mogelijk en binnen drie maanden na ontvangst van een klacht een beslissing, en maakt de beslissing en de motivering ervan openbaar.* De beslissing is bindend.
6. De onafhankelijke regelgevende instantie publiceert jaarlijks een verslag over haar activiteiten.

### *Artikel 13*

#### Herziening en verslaglegging

1. De Commissie legt uiterlijk ...\* aan het Europees Parlement en aan de Raad een verslag voor over de toepassing van deze richtlijn, *waarin geëvalueerd wordt in hoeverre de doelstellingen van deze richtlijn zijn bereikt*, en, in voorkomend geval, || passende voorstellen.
2. De lidstaten en de Commissie werken samen bij de toepassing van de onderhavige richtlijn, met name wat het verzamelen van gegevens betreft die voor de opstelling van het in lid 1 bedoelde verslag nodig zijn.

### *Artikel 14*

#### Uitvoering

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk ...\*\* aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

---

\* 4 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

\*\* 18 maanden na de bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Wanneer de lidstaten deze *maatregelen vaststellen*, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van *nationaal* recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

#### *Artikel 15*

#### Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te

Voor het Europees Parlement  
De Voorzitter

Voor de Raad  
De Voorzitter