



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 24.1.2007
COM(2006) 820 окончателен

2007/0013 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно летищните такси

(представена от Комисията)

{SEC(2006) 1688}
{SEC(2006) 1689}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1) КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Общ контекст**

В момента ценообразуването на летищната инфраструктура се регулира на национално ниво чрез системи, които не винаги са добре оправдани, и предоставената за тях информация е незадоволителна. Преди определяне на таксите или преди промяна в системата за таксуване не се извършва систематично допитване до потребителите във всички летища на ЕС. Потребителите на летищни услуги не винаги са уведомени за бъдещи инвестиции в летищата и за необходимостта от това.

Въздушните превозвачи в ЕС работят в едно силно циклично икономическо обкръжение с растяща международна конкуренция и се сблъскват с външни трудности като международни здравни кризи, променливи цени на петрола и проблеми със сигурността. Цялата авиационна верига за доставки трябва да стане възможно най-конкурентоспособна с цел да гарантира устойчивата конкурентоспособност на цялата икономика на ЕС. Летищните такси са важно звено от веригата за доставки, тъй като те представляват между 4% и 8% от основните оперативни разходи на въздушните превозвачи в ЕС¹.

Повечето летища в ЕС все още са публична собственост и по тази причина обществените власти имат интерес да увеличават максимално печалбите от летищните операции. Броят на частните летища в ЕС нараства и акционерите също имат интерес от максимално увеличаване на възвръщаемостта и биха могли да окажат натиск за това пред обществените власти. Властите имат интерес да спомогнат за увеличаването на таксите в летища, които са в подготвителен етап на приватизация, така че да придобият оптимални приходи от продажбата на летището на частни инвеститори.

Става въпрос за установените от ИКАО „Политики относно таксите за летища и навигационни услуги“². Препоръките в това издание признават необходимостта от това икономическото регулиране на летищата да включи елементи като недискриминация при прилагане на таксите, осигуряване на прозрачност и консултация и установяване и ревизиране на стандарти за качество³. Настоящото предложение взема под внимание това ръководство на политиката.

- **Действащи разпоредби в областта, за която се отнася предложението**

Не съществуват действащи разпоредби в областта, за която се отнася предложението.

- **Съгласуваност с политиката за гражданска авиация и с други цели на Съюза**

¹ Източник: Асоциация на европейските авиокомпаниии. Процент, който се влияе от други оперативни разходи като цената на реактивното гориво. Нискоразходните въздушни превозвачи твърдят, че летищните такси представляват по-висок процент от общите им разходи.

² Политики на ИКАО относно таксите за летища и навигационни услуги, седмо издание, 2004 г.

³ Политики на ИКАО относно таксите за летища и навигационни услуги, седмо издание, 2004 г., точка 15.

Третият пакет, приет от Съвета през 1992 г., представлява последният стадий на либерализация на достъпа до пазара на въздушния транспорт. Последващите инициативи имаха за цел да регулират и либерализират спомагателните дейности като доставка на наземни услуги, разпределяне на слотове и използване на компютъризирани системи за резервация. Общността прие също така законодателство в областта на авиационната безопасност и сигурност и се насочи към проблема с управлението на въздушния трафик с помощта на законодателни мерки, като създаде „Единното небе“.

Настоящото предложение е част от една по-широка инициатива, която се фокусира върху летищата и цели да насърчава ефективните летищни операции и оптимално използване на ограничения капацитет.

Настоящата инициатива е в съгласие с главната цел от програмата от Лисабон за ЕС – да продължи да има конкурентоспособна икономика, насочена към динамичните отрасли.

2) КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Консултация със заинтересовани страни

Методи за консултация, основни целеви сектори и общ профил на далите отговор лица

По време на изслушване, проведено на 7 април 2006 г., Комисията се консултира със всички заинтересовани страни в сектора на въздушния транспорт относно разнообразните възможности за създаване на общностно законодателство за летищните такси.

Започнати бяха и двустранни контакти с някои заинтересовани лица с цел по-нататъшен обмен на гледища.

Резюме на отговорите и на това как са взети под внимание

Въздушните превозвачи и летищата са съгласни по отношение на необходимостта от регулиране на летищните такси на ниво ЕС, но имат различни гледища относно как това да бъде на правено. Въздушните превозвачи поддържат мнението, че законодателство е необходимо, за да се гарантира независимост на националното регулиране, че летищните такси трябва да са в съответствие с принципите на ИКАО и да осигуряват ефективност на разходите и че са нужни системни консултации. Нискотарифните превозвачи и летища виждат по-малка необходимост от общностно законодателство, тъй като растящата конкуренция на второстепенните летища има понижаващ ефект върху нивото на летищните такси.

Настоящата инициатива има за цел да постигне равновесие между двете основни позиции, описани по-горе.

- **Събиране и използване на експертни мнения**

Съответни научни/експертни области

Проведено бе изследване за осигуряване на количествен и качествен анализ на въздействието от тази инициатива, така че да се направи оценка на избрания подход. Изследването бе осъществено от Ecorys.

Използвана методология

Консултантът осъществи качествен анализ на въздействията от предложените варианти.

Основни консултирани организации/експерти

Консултирани бяха всички главни заинтересовани организации, както и отделни въздушни превозвачи и летища в осемнадесет държави-членки. Консултирани бяха също и транспортните потребители чрез техните асоциации.

Резюме на получените и използвани съвети

Не се съобщава за съществуване на потенциални сериозни рискове с необратими последици.

Основните заключения са, че от четирите разгледани варианти на политика, определени като основа за изследването, осъществяването на обща рамка, съдържаща общи принципи (т.е. вариант 3), съдържа най-добър потенциал за успех и за постигане на положителна промяна в начина на определяне на летищните такси и в отношенията между летищата и въздушните превозвачи.

Средства за осигуряване на обществен достъп до експертните съвети

Изпълнителното резюме на изследването на Ecorys е публикувано на уебсайта на ГД „Енергетика и транспорт“⁴.

- **Оценка на въздействието**

Комисията направи оценка на въздействието⁵.

Разгледаните варианти на политика са посочени по-долу. Първият вариант, „липса на действие от страна на ЕС“, е използван като модел за сравнение с останалите сценарии на политика.

Вторият вариант съдържа сценарий, в който операторите от авиационния сектор разработват и приемат доброволни обширни саморегулиращи мерки на ниво ЕС, за да се справят с проблемите и на двете страни, т.е. въздушни превозвачи и летища, дължащи се на липсата на съгласие и общо разбирателство между страните относно

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

⁵ SEC(2006) 1688.

начина на разрешаване на основните спорни въпроси.

Третият вариант е акт на Общността за установяване на обща рамка, налагаща определянето на летищните такси на национално ниво да става по начин, който да спазва определени общи принципи, които летищните оператори ще трябва да спазват.

В последния вариант става въпрос за въвеждане на нормативна рамка в ЕС, която да налага летищните такси да бъдат определяни и събирани на базата на една регулаторна система, която ще се прилага в ЕС по един и същ начин, като установява единен метод на изчисляване.

3) ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Обобщение на предложеното действие**

Предложението определя няколко основни принципа, които трябва да се спазват от летищните оператори при определяне на летищните такси.

Недискриминация:

Системите за таксуване не бива да правят дискриминация между превозвачи и пътници. Освен това разликата в третирането трябва да се свързва с реалната стойност на предоставените съоръжения и услуги.

Консултации и средства:

Управителният орган на летището и въздушните превозвачи, обслужващи летището, или тяхна представителна организация трябва да започнат диалог за системата на таксуване, приложима на дадено летище, не само когато тази система е изменена, но също и при определяне на нивото на съответните такси. Целта на това изискване е двете страни редовно да обменят гледни точки относно нивото на таксите, както и относно всички фактори и регулаторни изисквания, които имат влияние върху определянето им.

Прозрачност:

Предложената директива не съдържа разпоредби относно методите на изчисляване на таксите, които трябва да се прилагат във всяка държава-членка. Комисията осъзнава голямото разнообразие от съществуващи нормативни уредби за летищата в различни държави-членки, но операторът трябва да предостави приемливо количество информация на въздушните превозвачи, за да се осъществи разумен процес на консултации между летищата и въздушните превозвачи. За тази цел директивата определя какви данни трябва редовно да бъдат предоставяни от управленския орган на летището.

Въздушните превозвачи трябва в замяна да дават информация относно своите предвиждания за трафика, въздушния парк, който възнамеряват да използват, и своите настоящи и бъдещи конкретни изисквания към летището, така че управляващият орган на летището да може да употреби своя капитал и да използва капацитета си по най-добър начин.

Стандарти за качество:

По-ниско от стандартите качество на авиационните операции и на летищното обслужване затруднява ефективността на летищната система, особено при операции на излитане и трансфер. Закъсненията при излитане и последващата вероятност за загуба на слотове, особено в натоварените часове на летището, са сравнително сериозни последици. Затова и двете страни имат интерес от постигане на съгласие, което да запази качеството на обслужването на летищата. Всяка от страните трябва да има възможност да потърси намесата на независим регулаторен орган, ако не е постигнато споразумение.

Диференциация на таксите:

Таксите се определят на базата на установени критерии. Различно е при пътническата такса, която е свързана с използването на терминала. На летището терминалите може да се различават един от друг и следователно нивото и качеството на обслужване в различните предлагани терминали може да не бъдат еднакви: разликата в качеството, възрастта и степента на амортизация на самия терминал също може да бъде повод за различие в нивата на пътническата такса, дължима от потребителите на дадено летище.

Необходимо е да се гарантира, че по принцип всички въздушни превозвачи, които желаят да имат достъп до терминала или услугите при по-ниски цени и качество, ще получат такъв достъп на недискриминационна основа.

Такси за сигурност:

Защитата на въздушните пътници и товари от неправомерни актове на посегателство срещу въздушния транспорт е засилена от Регламент (ЕО) № 2320/2002⁶ относно създаване на общи правила за сигурността на гражданското въздухоплаване и поредица от нормативни актове, които установяват по-конкретни мерки за изпълнение на общи основни стандарти. Финансирането на мерките за сигурност не е засегнато в тези нормативни актове.

В момента се използват четири основни механизма на финансиране на дейностите за авиационна сигурност в Европа: финансиране чрез (1) такси за авиационна сигурност, (2) допълнителни такси или вноски за сигурността, (3) летищни такси за сигурност и в по-малка степен (4) държавни помощи и субсидии. Тъй като някои летища на ЕС налагат такси за услуги за сигурността, този въпрос следва да бъде включен в обсега на директивата, особено поради факта, че значителните разлики между отделните летища в начина, по който разходите за сигурност се прехвърлят или не върху потребителите на летищата, може да окаже негативно въздействие върху конкуренцията.

Регулаторен орган:

Проектодирективата, съдържаща принципи, които трябва да бъдат спазвани от основните партньори в сектора въздушния транспорт, т.е. летищата и въздушните превозвачи, имащи разнопосочни интереси, трябва да бъде точно прилагана и спазвана на ниво държави-членки. Създаването на орган във всяка държава-членка, който да е

⁶ ОВ L 355, 30.12.2002 г.

отговорен за осигуряването на точното прилагане на директивата, би било добра гаранция за спазването на нейните разпоредби.

- **Правно основание**

Проектодирективата се основава на член 80, параграф 2 от Договора за създаване на Европейската общност.

- **Принцип на субсидиарност**

Прилага се принципът на субсидиарност, тъй като предложението не спада към изключителната компетентност на Общността.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки по следната(ите) причина(и):

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от всяка отделна държава-членка, тъй като системите за летищните такси и определянето на летищните такси в отделните летища не се регулират по еднакъв начин на територията на ЕС. В държавите-членки все още съществуват различаващи се системи за таксуване. Това положение пречи на съществуването на равнопоставеност за летищата и въздушните превозвачи.

Действия на нивото на Общността ще постигнат в по-добра степен целите на предложението поради следните причини:

Прилагането в целия ЕС на общ набор от основни правила по отношение на летищните такси ще осигури равнопоставеност между партньорите в авиацията при определяне на параметри за използването на летищната инфраструктура.

В държавите-членки съществуват различаващи се системи за таксуване. Не всички системи съдържат основни принципи, които се прилагат еднакво при определяне на летищните такси и метода за изчисляването им. Предложената директива ще постигне прилагане на такива принципи.

Предложението се ограничава до определяне на минимални правила, които трябва да се спазват от държавите-членки и/или от летищните оператори при определяне равнището на таксите. Предложената директива не налага определена система за таксуване. Държавите-членки разполагат със свободата да определят такава система.

Така предложението спазва принципа на субсидиарност.

- **Принцип на пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следните причини.

Предложената директива предоставя възможност за определяне на основна рамка за летищните такси на национално равнище и запазва свободата на летищата да определят свои такси. Директивата гарантира, че потребителите на летищата ще получат по-

голяма яснота за това как се използват таксите.

Административният товар за държавите-членки и регионалните власти, включени в процеса на определяне на регулаторна рамка, ще бъде намален до задължението да адаптират законодателството си към директивата, ако то не съответства на основните принципи, определени в нея.

- **Избор на инструменти**

Предложени инструменти: директива.

Други средства не са подходящи поради следната/ите причина/и.

Директивата е най-подходящото средство за регулиране на летищните такси, тъй като тя определя ясни основни принципи за летищните такси, които трябва да се спазват от летищните оператори при прилагане и събиране на таксите. Транспонирането на директивата в националното право на всяка държава-членка ще позволи на страната да вземе предвид специфичното положение на летищата при определяне на законодателството, винаги при условие че разпоредбите на директивата се прилагат изцяло.

4) ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Общността.

5) ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

- **Таблица на съответствие**

От държавите-членки се изисква да съобщят на Комисията за текста на националните разпоредби, с които се транспонира директивата, както и таблица на съответствие между тези разпоредби и директивата.

- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт се отнася за въпрос от значение за ЕИП и затова следва да обхваща и ЕИП.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно летищните такси

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията⁷,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет⁸,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁹,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора¹⁰,

като имат предвид, че:

- (1) Главната задача и търговска дейност на летищата е да осигуряват обслужването на самолетите от кацане до излитане, както и на пътниците и товарите, така че въздушните превозвачи да могат да предоставят своите транспортни услуги. За тази цел летищата предоставят редица съоръжения и услуги, свързани с работата на самолетите и обслужването на пътниците и товарите, разходите за които обикновено се възстановяват чрез летищните такси.
- (2) Необходимо е да се установи обща рамка за регулиране на основните характеристики на летищните такси и начина на тяхното определяне, тъй като при липса на такава рамка е възможно да не бъдат спазвани основните изисквания в отношенията между управляващите органи на летищата и летищните потребители.
- (3) Тази директива следва да се прилага за летищата, разположени на територията на Общността, които са с размер над минималния, тъй като управлението и финансирането на малки летища не налагат прилагането на общностна рамка.

⁷ ОБ-С, стр.

⁸ ОБ-С, стр.

⁹ ОБ-С, стр.

¹⁰ ОБ-С, стр.

- (4) Събирането на такси за осигуряване на авионавигационни и наземни услуги вече е уредено съответно с Регламент (ЕО) 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. и Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г.
- (5) Летищните такси трябва да бъдат недискриминационни. Трябва да се въведе задължителна процедура за редовни консултации между управляващите органи на летищата и потребителите с възможност за двете страни да прибегват до независим регулаторен орган, в случай че летищните потребители оспорят някое решение за летищните такси или за промяна на системата за таксуване.
- (6) Във всяка държава-членка трябва да се създаде независим регулаторен орган, който да гарантира безпристрастност на решенията и подходящо и ефективно прилагане на директивата. Органът следва да притежава всички необходими ресурси, като персонал, познания и финансови средства, за изпълнение на своите задачи.
- (7) Изключително важно е летищните потребители редовно да получават информация от управляващия орган на летищата относно начина и базата, на която се изчисляват таксите. Подобна прозрачност ще даде яснота на въздушните превозвачи по отношение на разходите на летището и възвръщаемостта на инвестициите в летища. За да позволят на управляващия орган на летището правилно да оцени изискванията по отношение на своите бъдещи инвестиции, летищните потребители ще трябва редовно да съобщават своите работни предвиждания, планове за развитие и конкретните изисквания и желания към управляващия орган.
- (8) Летищата ще трябва да уведомяват потребителите за важни инфраструктурни проекти, тъй като те имат значително влияние върху нивото на летищните такси. Предоставянето на тази информация ще е необходимо за осъществяване на надзор над разходите за инфраструктура и с оглед предоставянето на подходящи и рентабилни съоръжения на съответното летище.
- (9) Поради появата на въздушни превозвачи, предоставящи въздушни услуги на ниски цени, обслужваните от тези превозвачи летища трябва да са в състояние да прилагат такси, отговарящи на инфраструктурата и/или нивото на обслужване, тъй като превозвачите имат основание да изискват от летището обслужване, което да съответства на съотношението между цената и качеството. Достъпът до такова понижено ниво на инфраструктура и обслужване трябва да бъде открит за всички превозвачи, които желаят да се възползват, на недискриминационна основа. В случай че търсенето превиши предлагането, достъпът трябва да се предоставя по обективни и недискриминационни критерии, които управляващите органи на летището следва да разработят.
- (10) Тъй като методите за определяне и събиране на дължимите суми за покриване на разходите по сигурността се различават в отделните страни от Общността, е необходимо да се хармонизира основата на таксите за сигурност в летищата на Общността, където разходите за сигурност се прибавят към летищните такси. В тези летища таксата трябва да се свързва с разходите за осигуряване на сигурност, вземайки предвид всяко публично финансиране на разходите за сигурност.

- (11) Летищните потребители в замяна на таксите, които плащат, трябва имат право на минимално ниво на обслужване. За да се гарантира това, нивото на обслужване трябва да бъде предмет на споразумение между управляващия орган на летището и асоциацията(ите), представляваща(и) летищните потребители, което да се сключва на редовни интервали от време.
- (12) Директивата не засяга прилагането на разпоредбите на Договора, и по-специално членове 81 до 89 от него.
- (13) Тъй като целите на предприетите действия не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поради това, че системите за летищните такси не могат да бъдат установени по еднакъв начин на национално ниво в цялата Общност, и затова поради мащаба и въздействието на мерките, това би било по-добре постигнато на нивото на Общността, Европейският съюз може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, посочен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, определен в гореспоменатия член, настоящата директива не излиза извън рамките на необходимото за постигането на тези цели.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

1. Настоящата директива определя общи принципи за налагане на летищни такси на летищата в Общността.
2. Директивата се прилага за всички летища, разположени на територията, която е обект на разпоредбите на Договора, и открити за търговски трафик с годишен трафик над 1 милион пътници или 25 000 тона товари.

Директивата не се прилага за таксите, събирани за заплащане на обслужването на въздушните трасета и терминалите, в съответствие с Регламент (ЕО) 1794/2006 на Комисията за определяне на обща система за таксуване за въздушното обслужване¹¹, нито за таксите, събирани за заплащане на наземното обслужване, посочени в приложението към Директива 96/67/ЕО на Съвета относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността¹².

Тази директива не засяга правото на всяка държава-членка да прилага допълнителни регулаторни мерки, които не са несъвместими с тази директива, или други подходящи разпоредби на правото на Общността, във връзка с управляващите органи на летища на нейната територия. Това може да включва по-точно одобрения на системи за таксуване и/или на равнището на такси на базата на конкурентното право.

¹¹ Регламент 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. – ОВ L 341, 7.12.2006 г.

¹² Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. – ОВ L 272, 25.10.1996 г.

Член 2

Дефиниции

По смисъла на настоящата директива:

- (a) „летище“ означава всяко земно пространство, специално пригодно за приземяване, излитане и маневриране на летателни апарати, в това число помощните инсталации, които може да се включват в тези операции за нуждите на въздушния трафик и обслужване, включително инсталациите, необходими за подпомагане на търговското въздушно обслужване;
- (b) „управляващ орган на летище“ означава орган, който в съчетание или не с други дейности, в зависимост от случая, има за своя цел по силата на националното законодателство или регламентация администрацията и управлението на инфраструктурите на летището, както и съгласуването и контрола на дейностите на различните оператори, представени в засегнатите летища;
- (c) „потребител на летище“ означава всяко физическо или юридическо лице, отговарящо за превоза на пътници, поща и/или товари по въздух от или до въпросното летище;
- (d) „летищна такса“ означава налог, който се събира в полза на управляващия орган на летището и се заплаща от потребителите на летището и/или от пътниците с оглед покриване на всички или част от разходите за съоръженията и услугите, предоставяни единствено от управляващия орган на летището, и които са свързани с кацане, излитане, осветление и паркиране на самолетите, както и обслужване на пътници и товари;
- (e) „такса за сигурността“ означава налог, който е конкретно предназначен за покриване на всички или част от разходите за мерките за сигурност, имащи за цел да защитават гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство.

Член 3

Недискриминация

Държавите-членки гарантират, че летищните такси не правят дискриминация между потребителите на летищата или пътниците.

Член 4

Консултации и средства

1. Държавите-членки гарантират, че на всяко летище е създадена задължителна и редовна процедура за консултации между управляващия орган на летището и потребителите или техни представители във връзка с работата на системата за летищните такси и равнището на тези такси. Такива консултации се организират поне веднъж годишно.
2. Държавите-членки гарантират по възможност, че промените в системата за летищните такси или в равнището на таксите се извършват при съгласие между управляващия орган на летището и летищните потребители. За тази цел управляващият орган на летището представя предложение за изменение на системата за летищните такси или на равнището на таксите пред потребителите не по-късно от 4 месеца преди измененията да влязат в сила, заедно с обосновка на предложените промени. По молба на някой от потребителите на летището управляващият орган провежда консултации с потребителите на летището по предложените промени и взема предвид техните виждания преди окончателното решение. Управляващият орган на летището публикува окончателното си решение най-късно 2 месеца преди то да влезе в сила. Управляващият орган на летището мотивира своето решение по отношение на вижданията на потребителите, в случай че не е било постигнато съгласие по предложените промени между управляващият орган и потребителите на летището.
3. Държавите-членки гарантират, че в случай на несъгласие по дадено решение за летищните такси всяка от страните може да потърси намесата на независимия регулаторен орган, който ще разгледа основанията за изменението на системата за летищните такси или на равнището на таксите.

Член 5

Прозрачност

1. Държавите-членки гарантират, че веднъж годишно управляващият орган на летището предоставя на всеки потребител на летището или на представители или асоциации на потребителите информация за компонентите, които служат за база при определяне на равнището на всички такси, събирани от летището. Тази информация следва да включва поне:
 - (а) списък на различните услуги и инфраструктура, предоставяни в замяна на събираните такси;
 - (б) метод на изчисление на таксите;
 - (в) цялата структура на разходите на летището;
 - (г) приходи и разходи за всяка категория такси, събирани на летището;

- (д) общ брой на персонала, зает в обслужването, за което се събират такси;
 - е) прогнози за състоянието на летището по отношение на таксите, увеличаването на трафика и евентуално предлагани инвестиции;
 - ж) реално използване на инфраструктурата и оборудването на летището за определен период от време;
 - з) възвръщаемост на инвестициите във връзка с тяхното въздействие върху капацитета на летището и качеството на предлаганите услуги.
2. Държавите-членки гарантират, че потребителите на летището редовно предоставят информация на управляващия орган относно:
- (а) предвиждания за трафика;
 - (б) предвиждания за състава и планираното използване на техния въздушен парк;
 - (в) проектите си за развитие на въпросното летище;
 - (г) изисквания към въпросното летище.
3. Информацията, предоставена основание на настоящия член, се счита за поверителна и се третира по съответен начин.

Член 6

Нова инфраструктура

Държавите-членки гарантират, че управляващият орган на летището се консултира с потребителите преди да финализира планове за нови инфраструктурни проекти.

Член 7

Стандарти за качество

1. За да осигурят нормалното и ефикасно функциониране на дадено летище, държавите-членки гарантират, че управляващият орган на летището и асоциацията/ите, представляваща/и потребителите пред летището започват преговори с цел сключване на споразумение за определено ниво на обслужване с оглед на качеството на услугите, които се предоставят на летищния/те терминал/и, както и прецизността и точността на предоставената от потребителите информация по отношение на техните планирани операции, посочени в член 5, параграф 2, за да може летището да изпълни задълженията си. Такова споразумение се сключва поне веднъж на всеки две години и за него се съобщава на независимия регулаторен орган във всяка държава-членка.
2. Държавите-членки гарантират, че в случай на несъгласие относно нивото на обслужване, всяка от страните може да потърси намесата на независимия регулаторен орган.

Член 8

Диференциация на таксите

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да дадат възможност на управляващия орган на летището да предлага различно качество и набор от летищни услуги, терминали или части от терминали с оглед предоставянето на персонализирани услуги или специализирани терминали или части от терминали. Равнището на летищните такси може да се диференцира в зависимост от качеството и обхвата на тези услуги.
2. Държавите-членки гарантират, че всеки потребител на летището, който желае да използва персонализирани услуги или специализирани терминали или части от терминали, ще има достъп до тях.

В случай че повече потребители желаят да имат достъп до персонализирани услуги и/или специализирани терминали или части от терминали отколкото позволява капацитета на летището, тогава достъпът ще бъде предоставен на базата на подходящи, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

Член 9

Такси за сигурност

Таксите за сигурност се използват изключително за покриване на разходите за сигурността. Тези разходи се определят с помощта на принципите на счетоводството и оценката, всеобщо приети във всяка държава-членка. Все пак държавите-членки гарантират, че се обръща особено внимание на:

- разходите за финансиране на съоръжения и инсталации за операции по сигурността, включително амортизациите тези съоръжения и инсталации;
- разходите за персонала и дейностите по сигурността;
- грантове и субсидии, отпуснати от публични органи за целите на сигурността.

Член 10

Независим регулаторен орган

1. Държавите-членки определят или създават един независим орган с функциите на национален независим регулаторен орган с цел да гарантира точното прилагане на мерките, предприети за спазване на настоящата директива, и да изпълнява задачите, възложени му по членове 4 и 7. Този орган може да бъде същият като институцията, натоварена от дадена държава-членка в изпълнение на допълнителните регулаторни мерки, посочени в член 1.2, с одобрението на системата за таксуване и/или с нивото на таксите, при условие че изпълнява изискванията на параграф 2.

2. Държавите-членки гарантират независимостта на независимия регулаторен орган като осигуряват неговата правна обособеност и функционална независимост от всеки управляващ орган на летище и въздушен превозвач. Държавите-членки, които запазват собствеността или контрола над летищата, управляващите органи или въздушните превозвачи осигуряват ефективно структурно отделяне на регулаторната функция от дейностите, свързани със собствеността или контрола. Държавите-членки гарантират, че националният регулаторен орган упражнява правомощията си безпристрастно и при пълна прозрачност.
3. Държавите-членки уведомяват Комисията за наименованието и адреса на независимия регулаторен орган, възложените му задачи и отговорности, а също и за мерките, предприети за осигуряване на съответствие с параграф 2.
4. Ако даден управляващ орган на летище или потребител има оплакване във връзка с въпрос, който е в обхвата на настоящата директива, той може да отправи оплакването си към независимия регулаторен орган, който, действайки като орган за разрешаване на спорове, ще издаде решение в срок от два месеца след получаване на оплакването. Независимият регулаторен орган има правото да изисква от страните информацията, необходима му за решението. Решенията на регулаторния орган имат задължителен характер.
5. Независимият регулаторен орган публикува годишен доклад за своята дейност.

Член 11

Отчет и ревизия

1. Комисията представя отчет пред Европейския парламент и Съвета относно действието на настоящата директива най-късно до 4 години след влизането ☐ в сила, както и подходящо предложение, ако се налага.
2. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат в прилагането на настоящата директива, особено по отношение на събирането на информация за отчета, предвиден в параграф 1.

Член 12

Прилагане

1. Държавите-членки въвеждат в сила закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива в срок от 18 месеца от датата на публикуването в *Официален вестник на Европейските общности*. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 13

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня след нейното публикуване в *Официален вестник на Европейските общности*.

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел

За Европейския парламент:
Председател

За Съвета:
Председател