

012075/EU XXIV.GP
Eingelangt am 11/05/09

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.5.2009
KOM(2009) 217 endgültig

2009/0063 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Luftsicherheitsentgelte

(Vorlage der Kommission)
{SEK(2009) 615 endgültig}
{SEK(2009) 616 endgültig}

BEGRÜNDUNG

1) Kontext des Vorschlags

- **Allgemeiner Kontext**

Derzeit werden Regelungen für die Anlastung von Luftsicherheitskosten auf nationaler Ebene getroffen; diese sind nicht immer für die Nutzer transparent. Die Nutzer werden nicht auf allen EU-Flughäfen systematisch konsultiert, bevor Entgelte festgelegt werden oder eine Entgeltregelung geändert wird.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Im Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Rechtsakts gibt es keine Rechtsvorschriften.

- **Vereinbarkeit mit der Luftfahrtpolitik und anderen Zielen der Union**

Das vom Rat 1992 verabschiedete „dritte Luftverkehrspaket“ war die letzte Stufe bei der Liberalisierung des Zugangs zum Luftverkehrsmarkt. Nachfolgende Initiativen betrafen die Regulierung und Liberalisierung mit dem Luftverkehr zusammenhängender Tätigkeiten wie die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die Zuweisung von Zeitnischen und die Nutzung computergesteuerter Buchungssysteme. Die Gemeinschaft hat auch Rechtsvorschriften im Bereich der Flug- und Luftsicherheit erlassen und Fragen des Flugverkehrsmanagements durch Legislativmaßnahmen zur Schaffung des einheitlichen Luftraums geregelt. Die Richtlinie über Flughafenentgelte deckt andere Entgelte als Sicherheitsentgelte ab.

2) Anhörung interessierter Kreise und Folgenabschätzung

- **Anhörung interessierter Kreise**

Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Im Rahmen einer Anhörung, die am 17. Juli 2008 stattfand, hat die Kommission die Beteiligten der Luftverkehrsbranche zu den verschiedenen Möglichkeiten angehört, gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zu Sicherheitsentgelten auszuarbeiten. Die Kommission forderte auch mittels Fragebögen Informationen und Meinungsäußerungen der Mitgliedstaaten und der Branche an.

Mit einigen Beteiligten wurden daneben bilaterale Kontakte zum Informationsaustausch geknüpft.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Alle Branchenorganisationen betonten, dass die Luftsicherheit eine staatliche Aufgabe ist und die Kosten daher von den Staaten getragen werden sollten. Kein Mitgliedstaat hat sich jedoch für eine Verpflichtung zur Deckung der Sicherheitskosten durch die Mitgliedstaaten ausgesprochen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Es wurde eine Folgenabschätzung durchgeführt, bei der die Auswirkungen dieser Initiative quantitativ und qualitativ analysiert wurden, um den gewählten Ansatz bewerten zu können. Für diese Folgenabschätzung wurden keine externen Experten herangezogen. Die GD GFS hat jedoch eine Quantifizierung der Auswirkungen einiger Maßnahmen vorgenommen. Der Vermerk der GD GFS ist der Folgenabschätzung als Anhang XII beigelegt. Für die Folgenabschätzung wurden öffentlich verfügbare Statistiken verwendet, die hauptsächlich von

Eurostat erstellt wurden, ebenso Statistiken, die von Beteiligten und Mitgliedstaaten bereitgestellt wurden.

Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Alle größeren Organisationen von Beteiligten wurden konsultiert. Verkehrsnutzer und Verbraucher wurden über ihre Verbände ebenfalls konsultiert.

Zusammenfassung der Stellungnahmen und ihre Berücksichtigung

Potenzielle ernsthafte Risiken mit irreversiblen Auswirkungen wurden nicht genannt.

Hauptschlussfolgerungen waren, dass von den vier erwogenen Politikoptionen, die der Studie zugrunde lagen, die Aufstellung eines allgemeinen Rahmens mit allgemeinen Grundsätzen (d. h. Option 3) die besten Erfolgsvoraussetzungen bietet und einen positiven Wandel bei der Festsetzung von Sicherheitsentgelten sowie bei den Beziehungen zwischen Flughäfen und Luftfahrtunternehmen in dieser Frage herbeiführen kann.

• **Folgenabschätzung**

Bei der Folgenabschätzung wurden die folgenden Politikoptionen untersucht.

Die erste Option, keine EU-Maßnahmen, wurde als Vergleichsmaßstab für die anderen Politikszenerarien verwendet.

Die zweite Option umfasste das Szenario, dass die Beteiligten der Luftverkehrsbranche freiwillige EU-weite Selbstregulierungsmaßnahmen ausarbeiten und annehmen, mit denen die Probleme der jeweiligen Seite, also Luftfahrtunternehmen und Flughäfen, gelöst werden können, die durch mangelndes Einvernehmen der Beteiligten darüber, wie sich die Hauptstreitpunkte am besten beilegen lassen, zustande kommen.

Option 3 war ein Rechtsakt der Gemeinschaft zur Schaffung eines allgemeinen Rahmens, der vorschreibt, dass bei der Festlegung der Sicherheitsentgelte auf nationaler Ebene eine Reihe allgemeiner Grundsätze von den Flughafenbetreibern einzuhalten ist.

Option 4 sieht die vollständige Finanzierung der Flughafensicherheit durch die Mitgliedstaaten vor. Damit werden alle Sicherheitsentgelte abgeschafft und deren diskriminierende Aspekte somit ausgeschaltet.

3) Rechtliche Aspekte

• **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Der Vorschlag legt eine Reihe von Grundsätzen fest, die von Flughafenbetreibern bei der Festlegung von Sicherheitsentgelten einzuhalten sind. Dies sind:

Nichtdiskriminierung:

Bei Regelungen für Sicherheitsentgelte sollte zwischen Luftfahrtunternehmen oder Fluggästen nicht diskriminiert werden.

Konsultation und Rechtsbehelf:

Das Flughafenleitungsorgan und die Luftfahrtunternehmen, die den Flughafen bedienen, oder deren Vertretungsorganisationen müssen einen Dialog über die an einem Flughafen anwendbare Sicherheitsentgeltregelung führen, und zwar nicht nur dann, wenn diese geändert wird, sondern auch wenn die Höhe der entsprechenden Sicherheitsentgelte festgelegt wird. Diese Anforderung bezweckt, dass die beiden Parteien ihre Auffassungen über die Höhe der Entgelte sowie über alle Faktoren und Regulierungsanforderungen, die sich auf die Festlegung dieser Entgelte auswirken, regelmäßig austauschen.

Transparenz:

Die vorgeschlagene Richtlinie enthält keine Bestimmungen zu Berechnungsmethoden für Sicherheitsentgelte, die von jedem Mitgliedstaat angewendet werden sollen. Die Kommission nimmt die großen Unterschiede bei der Flughafenregulierung zwischen den Mitgliedstaaten zur Kenntnis, doch müssen die Betreiber den Luftfahrtunternehmen hinreichende Informationen geben, wenn die Konsultation zwischen Flughäfen und Luftfahrtunternehmen einen Sinn haben soll. Zu diesem Zweck legt die Richtlinie fest, welche Informationen vom Flughafenleitungsorgan regelmäßig bereitgestellt werden sollten.

Die Luftfahrtunternehmen sollten den Flughafen ihrerseits über ihre Verkehrsprognosen, den beabsichtigten Flotteneinsatz und künftige spezifische Erfordernisse informieren, damit das Flughafenleitungsorgan den Kapitaleinsatz und die Nutzung der Flughafenkapazität optimal planen kann.

Luftfahrtunternehmen sollten auch das Recht auf Informationen über Sicherheitsmaßnahmen haben, die strenger als nach gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen sind.

Kostenbezug:

Erlöse aus Sicherheitsentgelten sind ausschließlich zur Abgeltung der Kosten von Sicherheitsmaßnahmen zu verwenden.

Aufsichtsbehörde:

Ein Richtlinienentwurf mit Grundsätzen, die von den Hauptpartnern der Luftverkehrsbranche, also Flughäfen und Luftfahrtunternehmen, deren Interessen auseinanderlaufen, einzuhalten sind, muss auf Ebene der Mitgliedstaaten ordnungsgemäß angewendet und beachtet werden. Eine Behörde in jedem Mitgliedstaat, die für die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Anwendung der Richtlinie zuständig ist, böte angemessene Gewähr für die Einhaltung der Bestimmungen.

• **Rechtsgrundlage**

Der Vorschlag beruht auf Artikel 80 Absatz 2 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

• **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgendem Grund nicht ausreichend verwirklicht werden:

Die Ziele des Vorschlags können von den einzelnen Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden, da Sicherheitsentgeltregelungen und die Festlegung von Sicherheitsentgelten auf einzelnen Flughäfen in der EU nicht einheitlich geregelt sind. Daher gibt es weiterhin unterschiedliche Entgeltregelungen in den Mitgliedstaaten. Dies verhindert die Schaffung wirklich gleicher Wettbewerbsbedingungen sowohl für Flughäfen als auch für Luftfahrtunternehmen.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Die EU-weite Anwendung einer Reihe gemeinsamer Grundregeln für Sicherheitsentgelte wird für faire Bedingungen zwischen den Luftverkehrspartnern bei der Festlegung von Parametern für die Aufteilung der Kosten von Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen sorgen.

Die Mitgliedstaaten verfügen über unterschiedliche Entgeltregelungen. Nicht alle Regelungen umfassen Grundsätze, die bei der Festlegung von Sicherheitsentgelten und bei der Gestaltung der zugrunde liegenden Berechnungsmethode einheitlich angewendet werden. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie wird eine solche einheitliche Anwendung ermöglicht.

Der Vorschlag beschränkt sich auf die Festlegung eines Minimums an Regeln, die einzuhalten sind, wenn Mitgliedstaaten und/oder Flughafenbetreiber die Höhe von Sicherheitsentgelten bestimmen. Die vorgeschlagene Richtlinie erlegt keine bestimmte Entgeltregelung auf. Die Festlegung einer solchen Regelung bleibt den Mitgliedstaaten überlassen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Laut der vorgeschlagenen Richtlinie bleibt der Spielraum zur Festlegung eines grundlegenden Rahmens für Sicherheitsentgelte auf nationaler Ebene unverändert, ebenso bleibt die Flexibilität der Flughäfen bei der Festlegung ihrer eigenen Sicherheitsentgelte erhalten. Die Richtlinie gewährleistet, dass Flughafennutzer mehr Erläuterungen zu den Sicherheitsentgelten erhalten. Die Verwaltungslast für Mitgliedstaaten und regionale Behörden, die an der Festlegung des Regelungsrahmens beteiligt sind, beschränkt sich darauf, dass sie ihre geltenden Rechtsvorschriften an die Richtlinie anzupassen haben, insofern diese Rechtsvorschriften nicht den in der Richtlinie niedergelegten Grundsätzen entsprechen.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Eine Richtlinie ist das am besten geeignete Mittel zur Regelung der Sicherheitsentgelte, da sie eindeutige, grundlegende Prinzipien hinsichtlich der Sicherheitsentgelte festlegt, die von den Flughafenbetreibern bei der Anwendung und Erhebung ihrer Sicherheitsentgelte einzuhalten sind. Die Umsetzung der Richtlinie in das innerstaatliche Recht eines jeden Mitgliedstaats wird es diesem erlauben, der besonderen Situation seiner Flughäfen in seinen nationalen Rechtsvorschriften Rechnung zu tragen, stets unter der Voraussetzung, dass die Bestimmungen der Richtlinie umfassend angewendet werden.

4) Auswirkungen auf den Haushalt

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5) Weitere Angaben

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über Luftsicherheitsentgelte

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf
Artikel 80 Absatz 2,
auf Vorschlag der Kommission¹,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,
gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Luftsicherheit auf europäischen Flughäfen liegt hauptsächlich in der Verantwortung des Staates. Jeder Mitgliedstaat entscheidet über die Weise, in der die Luftsicherheit finanziert wird. Es ist jedoch erforderlich, einen gemeinsamen Rahmen zu schaffen, der die wesentlichen Merkmale von Sicherheitsentgelten und deren Festsetzung regelt, da in Ermangelung eines solchen Rahmens grundlegende Anforderungen in den Beziehungen zwischen den Leitungsorganen von Flughäfen und den Flughafennutzern möglicherweise nicht eingehalten werden.
- (2) Die Erhebung von Flugsicherungsgebühren und von Entgelten für Bodenabfertigungsdienste war bereits Gegenstand der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission vom 6. Dezember 2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste⁵ bzw. der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft⁶.
- (3) Es ist von grundlegender Bedeutung, dass die Flughafennutzer vom Flughafenleitungsorgan regelmäßig Informationen darüber erhalten, wie und auf welcher Grundlage die Luftsicherheitsentgelte berechnet werden. Diese Informationen werden den Luftfahrtunternehmen Einblicke in die Kosten der Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen und in die Produktivität der betreffenden Investitionen vermitteln. Um es dem Leitungsorgan eines Flughafens zu ermöglichen, die Anforderungen in Bezug auf seine künftigen Investitionen angemessen zu bewerten, sollten die Flughafennutzer verpflichtet sein, dem Flughafenleitungsorgan alle ihre

¹ ABl. C ... vom ..., S.

² ABl. C ... vom ..., S.

³ ABl. C ... vom ..., S.

⁴ ABl. C ... vom ..., S.

⁵ ABl. L 341 vom 7.12.2006, S. 3.

⁶ ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36.

Betriebsprognosen, Entwicklungsprojekte und spezifischen Anforderungen und Wünsche rechtzeitig mitzuteilen.

- (4) Da die Methoden zur Festlegung und Erhebung der Beträge zur Deckung von Sicherheitskosten in der Gemeinschaft variieren, ist eine Harmonisierung der Grundlage für die Anlastung von Sicherheitskosten auf Flughäfen der Gemeinschaft, bei denen sich die Kosten zur Gewährleistung der Sicherheit in den Sicherheitsentgelten widerspiegeln, erforderlich. Auf diesen Flughäfen sollten die Entgelte mit den Kosten der Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen in Zusammenhang stehen, wobei eine etwaige öffentliche Finanzierung der Kosten von Sicherheitsmaßnahmen zu berücksichtigen ist.
- (5) Es ist wichtig, Transparenz bezüglich der wirtschaftlichen Auswirkungen einzelstaatlicher Sicherheitsmaßnahmen zu schaffen, die über die gemeinsamen grundlegenden Normen hinausgehen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002⁷ festgelegt wurden.
- (6) Eine unabhängige Aufsichtsbehörde in jedem Mitgliedstaat sollte die ordnungsgemäße und wirksame Anwendung dieser Richtlinie gewährleisten. Die Behörde sollte in Bezug auf Personal, Fachwissen und finanzielle Ausstattung über die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Mittel verfügen.
- (7) Da sich die Ziele der beabsichtigten Maßnahme von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße verwirklichen lassen, weil Sicherheitsentgeltregelungen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht gemeinschaftsweit einheitlich eingerichtet werden können, und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

1. Diese Richtlinie legt gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Sicherheitsentgelten auf Flughäfen der Gemeinschaft fest.
2. Die Richtlinie gilt für jeden Flughafen in einem Hoheitsgebiet, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt.

Diese Richtlinie findet keine Anwendung auf Gebühren, die zur Abgeltung von Strecken- und Anflug/Abflug-Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission erhoben werden, oder auf Entgelte, die zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG erhoben werden.

⁷ ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Flughafen“ ist jedes speziell für das Landen, Starten und Manövrieren von Luftfahrzeugen ausgebaute Gelände, einschließlich der für den Luftverkehr und die Abfertigung der Luftfahrzeuge erforderlichen zugehörigen Einrichtungen, wozu auch die Einrichtungen für die Abfertigung gewerblicher Flugdienste gehören;
- b) „Flughafenleitungsorgan“ ist die Stelle, die nach den nationalen Rechtsvorschriften – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Flughafeneinrichtungen zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen obliegt;
- c) „Flughafennutzer“ ist jede natürliche oder juristische Person, die Fluggäste, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert;
- d) „Sicherheitsentgelt“ ist eine Abgabe, die eigens dem Ausgleich aller oder eines Teils der Kosten von Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen dient.

Artikel 3

Diskriminierungsverbot

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsentgelte nicht zwischen Flughafennutzern oder Fluggästen diskriminieren.

Artikel 4

Konsultation

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Flughafenleitungsorgan Zugang zu allen erforderlichen Informationen über die Kosten der Erbringung von Luftsicherheitsdienstleistungen am Flughafen hat.
2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass an jedem Flughafen ein verbindliches und regelmäßig durchzuführendes Verfahren für Konsultationen zwischen dem Flughafenleitungsorgan und Flughafennutzern bezüglich der Durchführung der Sicherheitsentgeltregelung und der Höhe der Sicherheitsentgelte eingerichtet wird. Die Konsultation erfolgt mindestens einmal jährlich.
3. Das Flughafenleitungsorgan legt Vorschläge zur Änderung der Sicherheitsentgeltregelung oder der Höhe der Sicherheitsentgelte den Flughafennutzern spätestens vier Monate vor ihrem Inkrafttreten zusammen mit einer Begründung der vorgeschlagenen Änderungen vor. Das Flughafenleitungsorgan konsultiert die Flughafennutzer zu den vorgeschlagenen Änderungen und berücksichtigt ihre Ansichten vor einer Beschlussfassung.
4. Das Flughafenleitungsorgan veröffentlicht seinen Beschluss spätestens zwei Monate vor dessen Inkrafttreten. Falls zwischen dem Flughafenleitungsorgan und den Flughafennutzern kein Einvernehmen über die vorgeschlagenen Änderungen erzielt

wird, begründet das Flughafenleitungsorgan seinen Beschluss unter Bezugnahme auf die Flughafennutzer.

Artikel 5

Transparenz

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Flughafenleitungsorgan jedem Flughafennutzer und den Vertretern oder Verbänden der Flughafennutzer einmal jährlich Informationen über die Komponenten bereitstellt, die der Bemessung aller am Flughafen erhobenen Sicherheitsentgelte zugrunde liegen. Diese Informationen müssen mindestens Folgendes umfassen:
 - a) ein Verzeichnis der verschiedenen Dienstleistungen und Infrastrukturen, die im Gegenzug für das erhobene Sicherheitsentgelt bereitgestellt werden;
 - b) die Methode der Sicherheitsentgeltberechnung;
 - c) Erträge und Kosten jeder Kategorie von Sicherheitsentgelten, die am Flughafen erhoben werden;
 - d) die Gesamtzahl der zur Erbringung der sicherheitsentgeltspflichtigen Dienste beschäftigten Personen;
 - e) Prognosen zur Höhe der Sicherheitsentgelte;
 - f) vorgesehene Investitionen, die sich wesentlich auf die Höhe der Sicherheitsentgelte auswirken können.
2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Flughafennutzer dem Flughafenleitungsorgan vor jeder Konsultation nach Artikel 4 Absatz 4 insbesondere folgende Informationen bereitstellen:
 - a) Prognosen des Verkehrsaufkommens;
 - b) Prognosen zu der Zusammensetzung und dem beabsichtigten Einsatz ihrer Flotte;
 - c) Vorhaben zur Erweiterung ihrer Tätigkeit auf dem betreffenden Flughafen;
 - d) Anforderungen an den betreffenden Flughafen.

Artikel 6

Folgenabschätzungen

1. Vor dem Erlass strengerer Maßnahmen nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 nehmen die Mitgliedstaaten eine Folgenabschätzung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Höhe der Sicherheitsentgelte vor.

Bezüglich strengerer einzelstaatlicher Maßnahmen, die am [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] bereits erlassen sind, nehmen die Mitgliedstaaten Folgenabschätzungen innerhalb einer Übergangsfrist von drei Jahren ab Inkrafttreten dieser Richtlinie vor.
2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und konsultieren die Flughafennutzer gemäß Artikel 4 bezüglich des Ergebnisses der Folgenabschätzungen nach Absatz 1.

Artikel 7

Kostenbezug der Sicherheitsentgelte

Sicherheitsentgelte sind ausschließlich zur Abgeltung der Kosten von Sicherheitsmaßnahmen zu verwenden. Diese Kosten werden gemäß den in jedem Mitgliedstaat allgemein anerkannten Grundsätzen der Buchführung und Bewertung festgestellt.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten jedoch, dass dabei insbesondere Folgendes berücksichtigt wird:

- Kosten der Finanzierung von Einrichtungen und Anlagen für Sicherheitsmaßnahmen, einschließlich einer angemessenen Abschreibung auf den Wert dieser Einrichtungen und Anlagen;
- Ausgaben für Sicherheitspersonal und Sicherheitsmaßnahmen;
- Zuschüsse und Subventionen von Behörden für Zwecke der Sicherheit.

Artikel 8

Unabhängige Aufsichtsbehörde

1. Die Mitgliedstaaten ernennen oder errichten eine unabhängige Stelle als ihre unabhängige nationale Aufsichtsbehörde, um die ordnungsgemäße Anwendung der Maßnahmen, die zur Umsetzung dieser Richtlinie ergriffen wurden, zu gewährleisten. Diese Stelle kann dieselbe sein, die von einem Mitgliedstaat mit der Durchführung der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Flughafenentgelte⁸ betraut ist.
2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Unabhängigkeit der unabhängigen Aufsichtsbehörde, indem sie deren rechtliche Trennung von und funktionale Unabhängigkeit gegenüber Flughafenleitungsorganen und Luftfahrtunternehmen sicherstellen. Mitgliedstaaten, die Eigentum an Flughäfen, Leitungsorganen von Flughäfen oder Luftfahrtunternehmen halten oder einen beherrschenden Einfluss auf diese ausüben, gewährleisten eine wirksame strukturelle Trennung der Regulierungsfunktion von Tätigkeiten, die mit dem Eigentum oder der Beherrschung in Zusammenhang stehen. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die unabhängige Aufsichtsbehörde ihre Befugnisse unparteiisch und transparent ausübt.
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission Namen und Anschrift der unabhängigen Aufsichtsbehörde und die ihr übertragenen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie die Maßnahmen mit, mit denen die Einhaltung von Absatz 2 gewährleistet wird.
4. Die Mitgliedstaaten gewährleisten in Bezug auf Streitfälle hinsichtlich Sicherheitsentgelten, dass Maßnahmen ergriffen werden, um
 - a) ein Verfahren zur Beilegung von Streitfällen zwischen dem Flughafenleitungsorgan und den Flughafennutzern einzuführen;
 - b) die Bedingungen festzulegen, unter denen ein Streitfall der unabhängigen Aufsichtsbehörde vorgelegt werden kann, und insbesondere die Zurückweisung von Beschwerden durch die Behörde zu regeln, die sie als nicht ordnungsgemäß begründet oder unzureichend belegt erachtet, und

⁸ ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11.

c) die Kriterien festzulegen, die bei der lösungsorientierten Würdigung der Streitfälle zugrunde gelegt werden.

Diese Verfahren, Voraussetzungen und Kriterien müssen nichtdiskriminierend, transparent und objektiv sein.

5. Die unabhängige Aufsichtsbehörde veröffentlicht einen Jahresbericht über ihre Tätigkeit.

Artikel 9

Berichterstattung und Überarbeitung

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einen Bericht über ihre Anwendung sowie gegebenenfalls geeignete Änderungsvorschläge vor.
2. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Richtlinie und insbesondere bei der Einholung von Informationen für den in Absatz 1 genannten Bericht zusammen.

Artikel 10

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am [...] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 12

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident