

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2009/12/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 11 март 2009 година

относно летишните 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 Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Основна задача и търговска дейност на летищата е да осигуряват обслужването на самолетите от кацането до излитането, както и на пътниците и товарите, така че въздушните превозвачи да могат да предоставят въздухоплавателни транспортни услуги. За тази цел летищата предлагат редица съоръжения и услуги, свързани с експлоатацията на самолетите и обслужването на пътниците и товарите, разходите за които обикновено се възстановяват чрез летишните такси. Управляващите летища органи, предоставящи съоръжения и услуги, за които се начисляват летишни такси, следва да се стремят да работят по икономически изгоден начин.
- (2) Необходимо е да се установи обща рамка за регулиране на основните характеристики на летишните такси и начина на тяхното определяне, тъй като при липса на такава

рамка е възможно да не бъдат изпълнени основните изисквания в отношенията между управляващите летища органи и ползвателите на летище. Тази рамка не следва да засяга възможността държавите-членки да определят дали и в каква степен при определянето на летишните такси могат да бъдат взети предвид приходите от търговската дейност на летищата.

- (3) Настоящата директива следва да се прилага за летищата, намиращи се в Общността, които са с размер над минималния, тъй като управлението и финансирането на малки летища не изискват прилагането на общностна рамка.
- (4) В допълнение в държава-членка, в която няма летища, достигащи минималния размер, за който се прилага настоящата директива, летището с най-голям брой превозени пътници се ползва с такова привилегировано положение в качеството си на входен пункт към същата държава-членка, което е необходимо за прилагане на настоящата директива по отношение на това летище, с оглед гарантиране спазването на определени основни принципи в отношенията между управляващите летищата органи и ползвателите на летища, по-специално по отношение на прозрачността на таксите и недопускането на дискриминация между ползвателите на летища.
- (5) С оглед насърчаване на териториалното единство държавите-членки следва да имат възможността да прилагат обща система за таксуване на мрежа от летища. Икономическите трансфери между летищата в подобни мрежи следва да бъдат съобразени с общностното право.
- (6) От съображения, свързани с разпределението на трафика, държавите-членки следва да могат да разрешат на управляващия летището орган да прилага обща и прозрачна система за определяне на летишните такси за летищата, които обслужват един и същ град или агломерация. Икономическите трансфери между тези летища следва да са съобразени със съответното общностно право.
- (7) За откриването на нови линии, например с цел да се насърчи, *inter alia*, развитието на изостанали и отдалечени райони, следва да се предоставят стимули единствено в съответствие с правото на Общността.

⁽¹⁾ ОВ С 10, 15.1.2008 г., стр. 35.

⁽²⁾ ОВ С 305, 15.12.2007 г., стр. 11.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 15 януари 2008 г. (все още не публикувано в Официален вестник), обща позиция на Съвета от 23 юни 2008 г. (ОВ С 254 Е, 7.10.2008 г., стр. 18) и позиция на Европейския парламент от 23 октомври 2008 г. (все още не публикувана в Официален вестник). Решение на Съвета от 19 февруари 2009 г.

- (8) Събирането на такси за предоставяне на аеронавигационни и наземни услуги вече е уредено съответно с Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване⁽¹⁾ и с Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността⁽²⁾. Таксите, налагани за финансиране на помощ за пътниците с увреждания и пътниците с ограничена подвижност се уреждат с Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт⁽³⁾.
- (9) През 2004 г. Съветът на Международната организация за гражданско въздухоплаване (Съветът на ИКАО) прие политики относно събирането на летищни такси, които включваха, *inter alia*, принципите на обвързаност с разходите, недискриминация и независим механизъм за икономическото регламентиране на летищата.
- (10) Съветът на ИКАО счита летищната такса за налог, предназначен и използван конкретно за покриване на разходите за предоставяне на съоръжения и услуги на гражданското въздухоплаване, а данъка — за налог, предназначен за повишаване на приходите на държавното или местното управление, които поначало не се използват за гражданското въздухоплаване нито като цяло, нито като функция на разходите.
- (11) Летищните такси следва да бъдат недискриминационни. Следва да се въведе задължителна процедура за редовни консултации между управляващите летищата органи и ползвателите на летище, с възможност която и да е от двете страни да прибегне до независим надзорен орган, в случай че ползвателите на летище оспорят някое решение за летищните такси или при промяна на системата за таксуване.
- (12) За да се гарантират безпристрастност на решенията и подходящо и ефективно прилагане на настоящата директива, във всяка държава-членка следва да се създаде независим надзорен орган. Органът следва да притежава всички необходими ресурси, като персонал, експертен опит и финансови средства, за изпълнение на своите задачи.
- (13) Изключително важно за ползвателите на летище е редовно да получават информация от управляващия летището орган относно начина и базата, на която се изчисляват летищните такси. Подобна прозрачност би могла да даде яснота на въздушните превозвачи за разходите на летището и възвръщаемостта на инвестициите в летища. За да позволят на управляващия летището орган правилно да оцени нуждите по отношение на бъдещите инвестиции, ползвателите на летище следва своевременно да го уведомяват за своите експлоатационни прогнози, планове за развитие, специфични изисквания и предложения.
- (14) Управляващите летищата органи следва да уведомяват ползвателите на летище за важни инфраструктурни проекти, тъй като те имат значително влияние върху системата или нивото на летищните такси. Тази информация следва да се предоставя, с цел да се направи възможно наблюдението на разходите за инфраструктура и с оглед предоставянето на подходящи и рентабилни съоръжения на съответното летище.
- (15) Управляващите летищата органи следва да имат възможност да прилагат летищни такси, съответстващи на инфраструктурата и/или на нивото на предоставяне на услуги, тъй като въздушните превозвачи имат законен интерес да изискват от управляващите летищата органи услуги, отговарящи на съотношението цена/качество. Достъпът до диференцирано ниво на инфраструктура или услуги обаче следва да бъде открит за всички превозвачи, които желаят да се възползват от тях, на недискриминационна основа. В случай че търсенето превиши предлагането, достъпът следва да се предоставя по обективни и недискриминационни критерии, които управляващият летището орган ще разработи. Всяка диференциация на летищните такси следва да бъде прозрачна, обективна и основана на ясни критерии.
- (16) Ползвателите на летището и управляващият летището орган следва да могат да сключат споразумение за нивото на предоставяните услуги по отношение на качеството на услугите, предоставяни срещу събираните летищни такси. Преговорите относно качеството на услугите, предоставяни срещу летищните такси, биха могли да се провеждат като част от редовната консултация.
- (17) В различните държави-членки съществуват различни системи за предварително финансиране на инвестициите в летища. В държавите-членки, в които се отпуска предварително финансиране, държавите-членки или управляващите летищата органи следва да се позоват на политиките на ИКАО и/или да осигурят собствени гаранции.
- (18) Настоящата директива не следва да засяга Договора, и по-специално членове 81—89 от него.
- (19) Доколкото целта на настоящата директива, а именно да се установят общите принципи за налагане на летищни такси на летищата на Общността, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки поради това, че системите за летищни такси не могат да бъдат въведени на национално равнище по еднакъв начин в цялата Общност, и следователно, поради мащаба и последиците си, може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

⁽¹⁾ ОВ L 341, 7.12.2006 г., стр. 3.

⁽²⁾ ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36.

⁽³⁾ ОВ L 204, 26.7.2006 г., стр. 1.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

1. Настоящата директива установява общи принципи за налагане на летищни такси в летищата на Общността.

2. Разпоредбите на настоящата директива се прилагат за всяко летище, намиращо се на територия, която се подчинява на Договора, и отворено за търговски трафик, чийто годишен трафик е над 5 милиона пътнически превози, както и за летището с най-голям брой пътнически превози във всяка държава-членка.

3. Държавите-членки публикуват списък на летищата на своята територия, за които се прилага настоящата директива. Този списък се основава на данни от Комисията (Евростат) и се актуализира ежегодно.

4. Настоящата директива не се прилага за таксите, събирани за заплащане на обслужването на въздушните трасета и аеронавигационни услуги в терминалите в съответствие с Регламент (ЕО) № 1794/2006, нито за таксите, събирани за заплащане на наземните услуги, посочени в приложението към Директива 96/67/ЕО, нито за таксите, налагани за финансиране на помощта за пътниците с увреждания и пътниците с ограничена подвижност, посочени в Регламент (ЕО) № 1107/2006.

5. Настоящата директива не засяга правото на всяка държава-членка да прилага допълнителни регулаторни мерки, които не са несъвместими с настоящата директива или с други съответни разпоредби на правото на Общността, по отношение на управляващите летища органи, намиращи се на нейната територия. Това може да включва мерки за икономически надзор, като например одобрение на системите за таксуване и/или на нивото на таксите, включително методи на таксуване, основани на стимули, или регламентиране на пределни цени.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива:

1. „летище“ означава всяко земно пространство, специално пригодено за приземяване, излитане и маневриране на въздухоплавателни средства, включително помощните инсталации, които тези операции може да включват за нуждите на въздушния трафик и услуги, включително инсталациите, необходими за подпомагане на търговските въздухоплавателни услуги;

2. „управляващ летището орган“ означава всеки орган, който, в зависимост от случая, в съчетание или не с други дейности, има за цел съгласно националните законови и подзаконови актове или договори администрирането и управлението на инфраструктурите на летището или на летищната мрежа, и съгласуването и контрола на дейностите на различните оператори, действащи на съответните летища или мрежи от летища;

3. „ползвател на летище“ означава всяко физическо или юридическо лице, отговарящо за превоза на пътници, поща и/или товари по въздух до или от съответното летище;

4. „летищна такса“ означава налог, който се събира в полза на управляващия летището орган и се заплаща от ползвателите на летището за използването на съоръженията и услугите, които се предоставят изключително от управляващия летището орган и които са свързани с кацане, излитане, светотехническо осигуряване и паркиране на въздухоплавателните средства, както и с обработката на пътници и товари;

5. „летищна мрежа“ означава група летища, надлежно определена като такава от държава-членка и управлявана от един и същ управляващ летището орган.

Член 3

Недискриминация

Държавите-членки гарантират, че летищните такси не дискриминират ползвателите на летището в съответствие с общностното право. Това не е пречка за модулирането на летищните такси по въпроси от общ и обществен интерес, включително и екологични въпроси. Такава модуляция се извършва въз основа на валидни, обективни и прозрачни критерии.

Член 4

Летищна мрежа

Държавите-членки може да разрешат на управляващия летището орган на летищна мрежа да въведе обща и прозрачна система на летищни такси за цялата летищна мрежа.

Член 5

Обща система за летищни такси

След информиране на Комисията и в съответствие със законодателството на Общността държавите-членки може да разрешат на управляващ летището орган да прилага обща и прозрачна система за летищни такси за летищата, обслужващи един и същ град или агломерация, при условие че всяко летище отговаря изцяло на изискванията за прозрачност, установени в член 7.

Член 6

Консултации и средства за правна защита

1. Държавите-членки гарантират установяването на задължителна процедура за редовни консултации между управляващия летището орган и ползвателите на летището или представителите или асоциациите на ползвателите на летището по отношение на функционирането на системата на летищните такси, нивото на летищните такси и където е подходящо, качеството на предоставяните услуги. Такива консултации се организират поне веднъж годишно, освен ако на последната консултация не е договорено друго. Когато между управляващите летището органи и ползвателите на летището съществува многогодишно споразумение, консултациите се провеждат, както е предвидено в него. Държавите-членки си запазват правото да искат по-чести консултации.

2. Държавите-членки гарантират, когато е възможно, че промените в системата или в нивото на летищните такси се извършват при съгласие между управляващия летището орган и ползвателите на летището. За тази цел управляващият летището орган представя на ползвателите на летището предложение за изменение на системата или нивото на летищните такси заедно с обосновка на предложените промени не по-късно от четири месеца преди влизането им в сила, освен при наличието на извънредни обстоятелства, които се обосновават пред ползвателите на летището. Управляващият летището орган провежда консултации с ползвателите на летището по предложените промени и взема предвид техните становища преди да вземе окончателното решение. Управляващият летището орган обикновено публикува своето решение или препоръка не по-късно от два месеца преди влизането му в сила. Ако между управляващия летището орган и ползвателите на летището не бъде постигнато съгласие по предложените промени, управляващият летището орган обосновава решението си, отчитайки становището на ползвателите на летището.

3. Държавите-членки гарантират, че в случай на несъгласие по дадено решение за летищните такси, взето от управляващия летището орган, всяка от страните може да поиска намесата на независимия надзорен орган, посочен в член 11, който да разгледа основанията за изменението на системата или на нивото на летищните такси.

4. В случай че промяната в системата или нивото на летищните такси, за която управляващият летището орган е взел решение, бъде оспорена пред независимия надзорен орган, тя не поражда действие, преди надзорният орган да разгледа въпроса. В четиридесетдневен срок от отнасянето на въпроса до независимия надзорен орган той взема временно решение за влизането в сила на промяната на летищните такси, освен ако окончателното решение може да бъде взето в същия срок.

5. Дадена държава-членка може да реши да не прилага параграфи 3 и 4 относно промените в нивото на таксите или структурата на летищните такси за онези летища, за които:

- а) съществува задължителна процедура съгласно националното право, по силата на която летищните такси или максималното им ниво се определят или одобряват от независимия надзорен орган; или
- б) съществува задължителна процедура съгласно националното право, по силата на която независимият надзорен орган извършва периодично или по искане на заинтересованите страни проверка дали тези летища се намират в действителна конкуренция. Когато въз основа на такава проверка държавата-членка има основание за това, тя решава летищните такси или максималното им ниво да се определят или одобряват от независимия надзорен орган. Това решение се прилага, доколкото е необходимо, според извършената от този орган проверка.

Процедурите, условията и критериите, прилагани от държавата-членка за целите на настоящия параграф, са относими, обективни, недопускащи дискриминация и прозрачни.

Член 7

Прозрачност

1. Държавите-членки гарантират, че всеки път, когато трябва да се проведат консултациите, посочени в член 6, параграф 1, управляващият летището орган предоставя на всеки ползвател на летището или представители или асоциации на ползвателите на летища информация за компонентите, които служат за основа при определяне на системата или нивото на всички такси, събирани на всяко летище от съответния управляващ летището орган. Информацията включва най-малко:

- а) списък на различните услуги и инфраструктура, предоставяни срещу събираните летищни такси;
- б) методиката, използвана за определяне на летищните такси;
- в) цялостната структура на разходите по отношение на съоръженията и услугите, за които се отнасят летищните такси;
- г) приходите от различните такси и общите разходи за включените в тях услуги;
- д) данни за всяко финансиране от публични органи за съоръженията и услугите, за които се отнасят летищните такси;
- е) прогнози за състоянието на летището по отношение на таксите, увеличаването на трафика и предлаганите инвестиции;
- ж) реалното използване на инфраструктурата и оборудването на летището за определен период от време; и

з) прогнозираният резултат от предложените значителни инвестиции с оглед на тяхното въздействие върху капацитета на летището.

2. Държавите-членки гарантират, че ползвателите на летището предоставят информация на управляващия летището орган преди всяка консултация, както е предвидено в член 6, параграф 1, по-специално относно:

- а) прогнозите за трафика;
- б) прогнозите за състава и планираното използване на техния въздушен парк;
- в) проектите им за развитие на въпросното летище; и
- г) изискванията им към въпросното летище.

3. При спазване на националното законодателство информацията, предоставена на основание настоящия член, се счита за поверителна или икономически чувствителна, и се третира по съответния начин. В случаите, когато управляващите летищата органи се котират на фондовата борса, се спазват по-специално нормативните изисквания, отнасящи се до фондовите борси.

Член 8

Нова инфраструктура

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

Член 9

Стандарти за качество

1. За да гарантират доброто и ефективно функциониране на дадено летище, държавите-членки вземат необходимите мерки, за да позволят на управляващия летището орган и на представителите или асоциациите на ползвателите на летището да започнат преговори с цел сключване на споразумение за нивото на услугите с оглед качеството на услугите, които се предоставят на летището. Тези преговори по отношение на качеството на услугите могат да се провеждат като част от консултациите, посочени в член 6, параграф 1.

2. Във всяко такова споразумение за нивото на услугите се определя нивото на услугите, които управляващият летището орган предоставя, като се вземат предвид действителната система или ниво на летищните такси и нивото на услугите, на които ползвателите на летището имат право срещу летищните такси.

Член 10

Диференциране на услугите

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да позволят на управляващия летището орган да предлага различно

качество и набор от съответни летищни услуги, терминали или части от терминали с оглед предоставянето на персонализирани услуги или специализирани терминали или части от терминали. Нивото на летищните такси може да се диференцира в зависимост от качеството и обхвата на тези услуги и тяхната себестойност или всякакви други обективни и прозрачни фактори. Без да се засяга член 3, управляващите летищата органи запазват свободата да определят такива диференцирани летищни такси.

2. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да позволят на всеки ползвател на летище, желаещ да използва персонализирани услуги или специализирани терминали или части от терминали, да има достъп до тях.

В случай че повече ползватели на летище желаят да имат достъп до персонализирани услуги и/или специализирани терминали или части от терминали, отколкото позволява капацитетът на летището, достъпът се предоставя на базата на подходящи, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии. Тези критерии може да бъдат определяни от управляващия летището орган, а държавите-членки може да изискват те да бъдат потвърдени от независимия надзорен орган.

Член 11

Независим надзорен орган

1. Държавите-членки определят или създават независим орган като техен национален независим надзорен орган, който да гарантира правилното прилагане на мерките, взети за съобразяване с настоящата директива, и да изпълнява най-малко задачите, възложени му по член 6. Този орган може да бъде същият като образуването, натоварено от дадена държава-членка с прилагането на допълнителните регулаторни мерки, посочени в член 1, параграф 5, включително с одобрението на системата за таксуване и/или с нивото на летищните такси, при условие че изпълнява изискванията на параграф 3 от настоящия член.

2. Настоящата директива не пречи на независимия надзорен орган в съответствие с националното право да делегира правомощията по изпълнението на настоящата директива на други независими надзорни органи под негов контрол и пълна негова отговорност, при условие че изпълнението се извършва в съответствие със същите стандарти.

3. Държавите-членки гарантират независимостта на независимия надзорен орган, като осигуряват неговата правна обособеност и функционална независимост от всякакъв управляващ летището орган и въздушен превозвач. Държавите-членки, които запазват собственост или контрол над летища, управляващи летищата органи или въздушни превозвачи, гарантират, че функциите, свързани с тази собственост или с този контрол, не се прехвърлят на независимия надзорен орган. Държавите-членки гарантират, че независимият надзорен орган упражнява правомощията си безпристрастно и при пълна прозрачност.

4. Държавите-членки съобщават на Комисията наименованието и адреса на независимия надзорен орган, възложените му задачи и отговорности, а също и мерките, предприети за осигуряване на съответствие с параграф 3.

5. Държавите-членки могат да създадат механизъм за финансиране на независимия надзорен орган, който може да включва събиране на такси от потребители и управляващи летища органи.

6. По отношение на посочените в член 6, параграф 3 спорове държавите-членки гарантират, че се вземат мерки с цел:

- а) установяване на процедура за разрешаване на споровете между управляващия летището орган и ползвателите на летището;
- б) определяне на условията, при които даден спор може да бъде отнесен до независимия надзорен орган. Този орган поспециално отхвърля жалби, за които счита, че не са добре обосновани или адекватно документирани; и
- в) определяне на критериите, по които се разглеждат споровете, с цел намиране на решение.

Тези процедури, условия и критерии са недискриминационни, прозрачни и обективни.

7. Когато предприеме разследване на основанията за промяна на системата или нивото на летищните такси съгласно член 6, независимият надзорен орган има достъп до необходимата информация от засегнатите страни и от него се изисква да се консултира с тях, за да вземе решението си. Без да се засяга член 6, параграф 4, той взема окончателно решение възможно най-бързо, но във всички случаи в срок от четири месеца от отнасянето на въпроса до него. Този срок може да бъде удължен с два месеца в изключителни и надлежно обосновани случаи. Решенията на независимия надзорен орган са обвързващи, без да се засяга възможността за парламентарен или съдебен контрол, доколкото е приложим в държавите-членки.

8. Независимият надзорен орган публикува годишен доклад за своята дейност.

Член 12

Отчет и преразглеждане

1. До 15 март 2013 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на

настоящата директива, в който се оценява напредъкът при постигането на целите ѝ и когато е уместно, се включват съответни предложения.

2. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат при прилагането на настоящата директива, особено по отношение на събирането на информация за доклада, посочен в параграф 1.

Член 13

Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, до 15 март 2011 г. Държавите-членки незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

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

Член 14

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 15

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 11 март 2009 година.

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

A. VONDRA